

MASSIMO FRANCHINI
Naval Architects and Marine Consulting

MPPR

Master Plan Porto di Riccione

Relazione generale

Presentazione alle categorie economiche

Settembre 2022
Comune di Riccione

Massimo Franchini
Alessandro Ricci
Marco Veglia
Francesca Nobiletti

Proposta di riqualificazione generale del Porto di Riccione, delle darsene e delle rive, realizzazione di diga foranea e deviazione del corso del Rio Melo sul fiume Marano a protezione dell'infrastruttura portuale; potenziamento dello scambio intermodale a monte dell'attuale ponte di Via dei Mille a mezzo dell'inserimento del nuovo porto a secco, potenziamento delle aree di sosta, ovvero dei parcheggi Alessandro Volta e del complesso "Fornace", apertura e realizzazione di bretella di collegamento di Via Verità con Viale Vittorio Emanuele II.

MASSIMO FRANCHINI
Naval Architects and Marine Consulting

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

Sommario

Colophon.....	7
Abstract.....	9
Definizioni preliminari.....	10
I.....	11
Principi Guida.....	13
Obiettivi del Piano.....	14
CONCRETEZZA, FATTIBILITA', ECONOMICITA'.....	14
MOBILITA' E CONNESSIONI.....	14
INTRATTENIMENTO, INFORMAZIONE, CONDIVISIONE.....	14
SOSTENIBILITA'.....	15
TURISMO NAUTICO, PORTUALITA', DIPORTO.....	15
FLESSIBILITA'.....	15
Strumenti attuativi del piano.....	16
SISTEMA PARCHEGGI.....	16
PARCO FLUVIALE.....	16
PERCORSI CICLOPEDONALI.....	17
PIAZZE E GIARDINI PENSILI.....	17
CANNOCCHIALI VISIVI.....	17
IL PONTE ROMANO:.....	18
IL SISTEMA DEI PARCHI CITTADINI:.....	18
LE ISOLE PEDONALI:.....	19
IL WATER FRONT:.....	19
IL DEVIATORE DEL RIO MELO:.....	19
LA RIQUALIFICAZIONE DELLE DARSENE:.....	19
PIAZZA DE GASPERI E PARCHEGGIO SOTTERRANEO.....	20
PALAZZO DEL MARE.....	20
PASSERELLA – BELVEDERE.....	20
LA SCUOLA VELA:.....	20
LE ATTIVITA' COMMERCIALI:.....	21
IL PORTO FUORI:.....	21
PORTO FUORI - WATER SPORT ARENA:.....	22
PORTO-FUORI - CAMPO BOE.....	22

IL PORTO DI TERRA - SILOSCAFO:	22
LA RISTRUTTURAZIONE DEI PONTI:	22
II.....	23
Stato di fatto e criticità	24
Indicazioni stilistiche di carattere generale.....	27
LA NATURA.....	28
LA STORIA	29
LE PERSONE.....	30
III.....	33
Area d'intervento.....	34
Viabilità generale e modifiche del sistema viario.....	37
PREMESSE AGLI INTERVENTI.....	38
Deviatore del Rio Melo sul Fiume Marano.....	43
Ponte romano	45
Parcheggi.....	46
MOBILITY CITY PARK.....	46
PARCHEGGIO VOLTA.....	47
PARCHEGGIO EX-FORNACE	48
CARATTERISTICHE PARCHEGGI DI PROGETTO	49
Ponti	51
PONTE DEI MILLE	51
PONTE TORQUATO TASSO	52
PONTE DANTE ALIGHIERI	52
PONTE GABRIELE D'ANNUNZIO	53
Siloscafo.....	54
Lungo Rio	57
Darsene.....	61
PREMESSE.....	61
METODOLOGIA	61
DECLINAZIONE DEI CRITERI GENERALI.....	62
MATERIALI.....	62
LAYOUT GENERALE	62
COLLEGAMENTI E CONFINI.....	65
PALAZZO DEL MARE	66
PASSERELLA PEDONALE	70

MASSIMO FRANCHINI
Naval Architects and Marine Consulting

RISTORANTI.....	72
PIAZZE E SPAZI PUBBLICI.....	74
SCUOLA VELA.....	76
Varianti possibili e disposizioni	77
Elenco dei simboli.....	82
Elenco delle immagini	83

MASSIMO FRANCHINI
Naval Architects and Marine Consulting

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

Colophon

La presente relazione è redatta dall'Architetto Massimo Franchini di concerto ai membri dello staff dello Studio Franchini, *Naval Architects and Marine Consulting*, per brevità di qui in avanti *lo Studio*.

Nelle prime stesure e consegne alla precedente amministrazione, ha partecipato in tandem *Studio 9 Architettura* nelle persone degli Architetti Marco Veglia e Francesca Nobiletti.

La presente è redatta per conto del Comune di Riccione, identificato quale committente da specifico contratto di incarico.

In seguito alla seduta del giorno quindici del mese di settembre dell'anno duemila ventidue, durante la quale lo Studio ha illustrato il Master Plan del Porto di Riccione, si è proceduto alla pubblicità della presente quale strumento necessario alle attività economiche, nelle persone dei loro rappresentanti ed esercenti, al fine di poter produrre le necessarie istanze volte al miglioramento del Master Plan in primis e di conseguenza dell'intera Città di Riccione.

I disegni, i modelli, i renderings, gli schemi ed affini, nonché la presente sono di proprietà intellettuale esclusiva dello Studio Franchini *Naval Architects and Marine Consulting* nella persona dell'Architetto Massimo Franchini.

È diritto dell'autorità Comunale divulgare e fare della presente l'uso che questa riterrà opportuno ai fini dello sviluppo del Master Plan del Porto di Riccione, con il dovere di coinvolgere ed informare della divulgazione lo Studio Franchini *Naval Architects and Marine Consulting* nella persona dell'Architetto Massimo Franchini ovvero dei suoi collaboratori.

MASSIMO FRANCHINI
Naval Architects and Marine Consulting

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

Abstract

Tutto il Master Plan si muove su due binari: quello del progetto generale di indirizzo, proiettato nel futuro e quello dell'urgenza di fornire risposte stringenti di rinnovamento urbano immediato.

Questi due piani temporali si riflettono sulla scala di progettazione ma anche sul livello del dibattito che passa costantemente dalla visione utopica dell'organizzazione fisica e sociale della nostra città di domani alla soluzione pratica di nodi irrisolti sia sul piano fisico che amministrativo.

In sintesi quello che a prima vista appare un divertente esercizio di fantasia, nella pratica, si rivela un faticoso lavoro di analisi e razionalizzazione di idee a volte del tutto nuove ma spesso già ampiamente presenti ma non sufficientemente approfondite o non debitamente supportate da una visione di insieme. Ed è proprio quest'ultimo il vero compito che come Studio ci siamo imposti con questo lavoro: *dare concretezza e omogeneità al futuro della nostra comunità sociale ed economica.*

A questo riguardo i progettisti non devono e non possono essere soli ad elaborare idee illudendosi poi che politici illuminati e burocrati coscienziosi le tradurranno in piani attuativi e norme regolamentari: In realtà solo con la partecipazione di tutti i cittadini variamente aggregati secondo gli schemi dell'organizzazione sociale ed economica esistente sul territorio, si potrà arrivare ad una corretta e utile stesura del Master Plan.

Per questo chiedo, prima di tutto alle compagne di governo cittadino, e successivamente a tutti i cittadini che verranno coinvolti nel dibattito, di dare alla squadra di progettazione e a chi si occuperà, successivamente, della progettazione esecutiva, un grande aiuto su due fronti diversi: da un lato una critica serrata e costruttiva per evitare le insidie della pianificazione "futuribile" indicando tutte le possibili problematiche attuative; dall'altro di porsi di fronte alle nostre proposte con lo stesso spirito che ha animato me e i miei collaboratori, cioè con la voglia e la necessità di mettersi in gioco e rimettere tutto, continuamente, in discussione.

Perché sono le certezze e la nostalgia del passato che ci hanno portato alla stagnazione attuale.

Il mondo cambia molto in fretta e quello che possiamo fare noi è solo cercare di non farci travolgere dagli elementi e, per questo, gli strumenti si chiamano:

- i. Flessibilità.
- ii. Capacità di adattamento.
- iii. Velocità di reazione.

Questo è quello che vorremmo condividere con voi: uno strumento flessibile e dinamico per adattarsi più velocemente possibile ad un futuro che oggi non conosciamo.

La relazione che segue, da leggere a commento e spiegazione delle tavole di progetto, vuole tentare, per l'appunto, di trovare la sintesi fra i due binari paralleli del sogno e della concretezza per trovare una necessaria sintesi fra questi.

Definizioni preliminari

Di seguito per facilitare la comprensione della relazione che segue ovvero per indicarne l'ambito di competenza si vanno a definire quelli che nel corso dello sviluppo dell'attività architettonica sono emersi come concetti cardine del Piano.

- i. *Master Plan*: Processo più che progetto: l'obiettivo è quello di promuovere processi virtuosi capaci di generare soluzioni progettuali di alto livello qualitativo e qualità urbana diffusa. Questo obiettivo non può prescindere dall'elaborazione di indicazioni progettuali specifiche che serviranno da "ago della bussola" per la successiva progettazione preliminare ed esecutiva.
- ii. *Linee guida*: l'insieme di indicazioni progettuali, tipologie, norme compositive e urbanistiche, regolamenti edificatori, piani generali, ecc... che presiederanno la successiva attività progettuale esecutiva di privati e enti pubblici in genere, che andranno ad operare sull'area interessata.
- iii. *Water front*: Tutta la linea di costa e le attrezzature che insistono su essa e/o interagiscono strettamente con questa.
- iv. *Perimetrazione*: Tutta l'area interessata dal Piano con le sue propaggini e le interazioni fisiche, normative, sociali ed economiche con le zone, più o meno vicine con cui dialoga.
- v. *Cronoprogramma*: (Da realizzarsi congiuntamente con l'Amministrazione Pubblica) Si intende il timing per macro-fasi che deve servire a gerarchizzare la successione degli interventi per rendere quanto più razionale e ordinato (quindi economico) il processo di realizzazione del Piano.^{1 2}

¹ Il Programma di Intervento dovrà contenere anche i tempi di decisione politica e di sviluppo della progettazione esecutiva.

² Il Cronoprogramma dovrà anche indicare se si tratta di iniziativa pubblica o privata e, conseguentemente, le procedure amministrative di attuazione.

sezione

I

Dei principi del piano e suoi strumenti attuativi

MASSIMO FRANCHINI
Naval Architects and Marine Consulting

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

Principi Guida

LUNGIMIRANZA

Il MASTER PLAN guarda avanti e pensa in grande.

CONDIVISIONE

Il MASTER PLAN è di tutti; non può essere strumento per il consenso in quanto va oltre le esigenze di oggi e le scadenze elettorali di domani.

FLESSIBILITA'

Il MASTER PLAN non è un progetto ma un programma di progettazione del futuro.
Deve essere modulabile per seguire i mutamenti di una realtà sempre più dinamica.

COERENZA

Pur nella varietà di soluzioni che si potranno adottare per i singoli comparti, si tenderà di dare una «linea di condotta» e delle «invarianti» che caratterizzino tutti gli interventi.

CONNESSIONE

Lo scopo principale del MASTER PLAN non sarà quello di «distingersi» ma, al contrario quello di coordinarsi e ricucire le varie parti di città con cui entrerà, inevitabilmente in rapporto.

SOSTENIBILITA'

Ambientale, Economica, Culturale

Obiettivi del Piano

OBIETTIVO 1

CONCRETEZZA, FATTIBILITA', ECONOMICITA'

Pur senza farsi eccessive illusioni, il Piano ha l'ambizione di poter generare abbastanza interesse da parte della comunità economica locale (e non solo) da attingere finanziamenti privati in partnership col pubblico, non prima però di aver sviluppato una convincente azione di comunicazione ed informazione e condivisione degli obiettivi con gli stessi operatori privati e con tutta la popolazione.

Gli interventi pubblici, necessariamente prioritari rispetto a quelli privati, avranno il ruolo di innesco della *spirale della qualità* secondo la quale ogni miglioramento sostanziale dell'ambiente costruito rappresenta uno stimolo potente alla riqualificazione di tutte le strutture nell'intorno se e quando esiste un preciso piano di sviluppo frutto di una diffusa volontà condivisa.

OBIETTIVO 2

MOBILITA' E CONNESSIONI

Nessuno può mettere in dubbio che la riqualificazione di un'area così importante e strategica di Riccione possa prescindere da un razionale piano del traffico. In una città che vive di turismo a queste caratteristiche bisogna aggiungere la piacevolezza dei percorsi che devono esser goduti di per sé e non solo in funzione della meta.

La parola d'ordine per tutta la circolazione ovvero dello stesso impianto viario di Riccione dovrà essere una: *fluidità*.

OBIETTIVO 3

INTRATTENIMENTO, INFORMAZIONE, CONDIVISIONE

Riccione, per i turisti e non solo, è un unico grande palcoscenico dove tutti vogliono recitare la loro parte ed essere attori e spettatori allo stesso tempo e, come ogni teatro, ha bisogno di un palcoscenico ed una regia. Per questo, per rendere fruibile "lo spettacolo" delle vacanze, bisogna realizzare una rete molto fitta di connessioni (fisiche e virtuali) fra tutti i fatti che avvengono contemporaneamente (real-time) a Riccione così come fra i luoghi *notevoli* della città.

Nel contempo si dovrà sviluppare un'azione capillare di informazione sul territorio a partire dallo schema generale del Piano, non prima di aver attentamente valutato, sotto tutti gli aspetti, gli impatti socio-economici e le problematiche realizzative (anche dal punto di vista burocratico) di ogni singola scheda-progetto.

In ultima istanza, affinché il Piano passi dall'essere puro esercizio retorico a strumento di *rigenerazione urbana* quale deve essere, si dovranno "stanare" i cittadini e tutti i soggetti interessati per fare uscire le critiche e le obiezioni, allargando quanto più possibile il panel, la compagna, degli interlocutori, anche per riuscire a far emergere le esigenze "generali" della città e non sottostare alle contestazioni "particolari" di chi difende il suo specifico interesse

OBIETTIVO 4 SOSTENIBILITA'

Non è più possibile immaginare un Piano di sviluppo urbano che non tenga conto della necessità di ridurre o, almeno, tenere sotto controllo, il dato della qualità ambientale. Per fare un deciso passo in avanti, il presente Piano parte dal presupposto di elevare la qualità dell'offerta turistica anche, ove occorresse, a scapito della quantità. In questa logica, forse è arrivato il tempo di parlare di *densità turistica*, nel senso di una minore concentrazione di attività e un minore affollamento a favore di una "diluizione" del consumo turistico che si tradurrebbe magicamente in un minore "usura" dell'ambiente e delle strutture e un loro più razionale (e quindi economico) utilizzo.

OBIETTIVO 5 TURISMO NAUTICO, PORTUALITA', DIPORTO

Riccione è una città di mare e viene percepita, comunicata e promossa da sempre come meta di *turismo balneare* passando, negli anni, attraverso vari stereotipi: da luogo di cura a turismo d'élite, a meta del turismo familiare, a "divertimentificio", a luogo deputato allo sport e al fitness.

Quasi mai, e solo marginalmente, sono state promosse delle attività ludiche legate al mare e agli sport connessi comunemente connotati come "Turismo nautico".

Questo paradosso va rimosso e promosse tutte le attività praticabili sul mare e in mare che non sono solo il diporto e la vela, che rimangono comunque quelle più correlate alla struttura portuale, partendo dalla riqualificazione delle darsene e dei servizi al diporto che resta il tema centrale del Piano che, prima di tutto, ha il compito preciso di recuperare sicurezza e funzionalità alle attività tipiche del porto riccionese messe in secondo piano, se non del tutto ignorate, da tutta la pianificazione e la cultura turistica balneare degli ultimi cinquant'anni. Questo non significa che a Riccione si possano forzatamente o artificialmente creare le condizioni ambientali "oggettivamente" adatte a tutte le tipologie e le dimensioni del diporto nautico e della pesca sportiva o professionale. Per questa ragione si impone la necessità, ai soli fini funzionali, di "inventare" delle soluzioni alternative al porto classico. In parallelo va detto che, proprio la "rinuncia" a mantenere le condizioni minime di decenza di tutta l'area portuale ha portato a livelli di degrado inaccettabile tutta l'area del porto che, non dobbiamo mai dimenticarlo, è IL CENTRO: geografico, culturale, sociale e, volenti o no, TURISTICO, di Riccione. Da queste premesse è innegabile che si imponga un colpo d'ala ben assestato ed un impegno ampio, condiviso e assolutamente prioritario, per ridare QUALITA' a quest'area che, altrimenti, diventerà un BUCO NERO capace di inghiottire qualsiasi sforzo di sviluppo della nostra città e della nostra economia turistica.

OBIETTIVO 6 FLESSIBILITA'

Il Piano, prima di essere sottoposto alla discussione e alla critica pubblica, deve individuare tre categorie di interventi:

- i. Quelli NON negoziabili;
- ii. Quelli marginali: eliminabili senza snaturare il Piano.
- iii. Quelli modulabili sulla base del dibattito pubblico.

E' evidente che sarà su questi che, nella fase di revisione, ci si dovrà concentrare maggiormente.

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

Strumenti attuativi del piano

SISTEMA PARCHEGGI

Per migliorare decisamente la circolazione cittadina senza impedire a tutti di raggiungere agevolmente la propria destinazione è indubbio che si debbano potenziare i parcheggi, collocandoli nei punti strategici di interscambio e di polarizzazione degli interessi. È altrettanto evidente che, per fruire piacevolmente dei luoghi deputati alla vacanza, sia indispensabile tendere idealmente a *“far sparire le auto dalle strade”*.³

Un ruolo chiave in questa direzione lo svolge il potenziamento dell’hub della viabilità individuato nella zona del liceo Alessandro Volta e nelle aree adiacenti alla vecchia fornace: qui, potenziando la dotazione di posti auto già esistente, sarà realizzata la maggior concentrazione di posti auto per la sosta breve e prolungata e qui dovranno trovare posto tutti i servizi complementari come: stazione bus (e.g. minibus/ taxi/ trenini); deposito biciclette pubbliche (oltre a tutti i nuovi mezzi individuali emergenti: i.e. monopattini, board vari). Nelle immediate adiacenze di questi parcheggi sarà poi collocato il *siloscafo*⁴ che richiede generalmente la possibilità di parcheggio del mezzo di traino.

Altro parcheggio “strategico” sarà quello di piazza Alcide De Gasperi ricavato razionalizzando ed interrando l’attuale parcheggio a raso. Questo andrà a costituire il terminale del traffico diretto al porto⁵ che sarà, ovviamente, molto limitato e selezionato.

A monte di tutto, in senso non solo figurato, nel quadro di razionalizzazione della circolazione urbana, risulta indispensabile dotarsi di “parcheggi di scambio” capaci di intercettare e filtrare il traffico in ingresso a Riccione. Per questo scopo, nel PSC in vigore ci sono chiare indicazioni di destinazione d’uso per: *“Possibili localizzazioni di dotazioni ecologiche: parcheggi periferici funzionali alla riduzione della domanda di sosta nella fascia a mare”* delle aree comprese fra Via Empoli, Via Berlinguer, Via Arezzo e il Rio Melo. Sarà quindi qui che sarà localizzato un vero e proprio: MOBILITY PARK dove accogliere la lunga sosta di auto, caravan, camper e bus turistici per proseguire verso mare con mezzi collettivi eco-compatibili quali e.g. bus elettrici, trenini, bici elettriche, scooter, fino a ipotizzare la sistemazione dell’alveo del fosso del Rio Melo che attraversa l’area per renderlo navigabile da parte di piccole navette elettriche che raggiungono le Darsene a mare attraverso 3-4 tappe intermedie.

PARCO FLUVIALE

Collegando il porto con i confini comunali per mezzo di opportuni percorsi attraverso il verde attrezzato da realizzare lungo l’asta del Rio Melo, si esalta la percezione dei rapporti fra la Marina e la campagna, L’entroterra; ripercorrendo, idealmente, il percorso storico che ha portato Riccione a trasformarsi da comunità rurale a stazione balneare, proprio attraverso la cerniera del porto e della comunità marinara.⁶ Idealmente, percorrendo le piste e i sentieri del nuovo Parco Fluviale si potrà passare da San Marino e gli Appennini all’Adriatico e alla Croazia.

³ Si veda a questo proposito il capitolo concernente alle modifiche al sistema Viabile.

⁴ Struttura atta al ricovero a secco di piccole imbarcazioni a motore, si veda il capitolo Siloscafo.

⁵ Come meglio visto di seguito nel piano viabile, nella direttrice di Via Milano verso Nord a fronte della pedonalizzazione di via Parini.

⁶ Cfr.

“la Bruna” di R. Francesconi; *“Riccione Marina”* di C. Volpe.
Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F.: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

PERCORSI CICLOPEDONALI

Si tratta di realizzare o, semplicemente aggiornare e omogenizzare, una fitta rete di vie alternative e complementari a quella di grande scorrimento che non dovrà essere penalizzata ma proporzionata e resa funzionale alle reali esigenze pratiche dei cittadini e degli ospiti, con particolare attenzione ai nodi e alle interconnessioni, capace di arrivare dappertutto a velocità costante, senza fretta ma senza strozzature. Fruibile da tutti con particolare attenzione all'abbattimento delle barriere architettoniche. Quello che va sottolineato ed enfatizzato è il ruolo di *alleggerimento* del traffico che svolge questa tipologia di percorsi oltre alla piacevolezza della modalità di spostamento, senza contare l'enorme sviluppo del ciclo-turismo che attrae grosse fette di appassionati da tutto il mondo. Da qui la necessità di connettere i percorsi cittadini con quelli sovracomunali verso l'interno della Romagna e lungo la costa. Raccordarsi con i numerosi progetti di viabilità leggera presenti e in sviluppo.

PIAZZE E GIARDINI PENSILI

Liberare spazio al suolo per le relazioni e la circolazione leggera verticalizzando le strutture residenziali e i servizi e rendere quanto più "permeabile" possibile la visione di quello che c'è "al di là del muro", privilegiando, in primo luogo, la *vista mare* che non deve essere più uno slogan commerciale inteso come "privilegio" da pagare caro a esclusivo vantaggio di pochi "facoltosi" clienti ma come "bene pubblico" e diritto diffuso e generalizzato.

Le aree sopraelevate, siano percorsi, piazze o giardini, sono lo strumento principale di questo diritto "al panorama": sopraelevando le strutture di socializzazione e i relativi collegamenti, si darà a tutti la possibilità di vedere oltre e allargare l'orizzonte. Fra queste, la più importante, sarà piazza Alcide De Gasperi ⁷ che dovrà essere pensata come prolungamento del Lungomare della Libertà e, ove possibile, dotata di gradonate o dossi verdi praticabili. Oltre a questa saranno organizzati, aprendoli più possibile sull'orizzonte marino, i percorsi lungo le darsene con la totale riprogettazione del Largo Dante Tosi a Nord e della diga prospiciente il ristorante Gambero Rosso a levante, di qui in avanti anche detta Piazza del Teatro del Mare.

CANNOCCHIALI VISIVI

Ovunque possibile si cercherà di "aprire" la prospettiva, prima di tutto sul mare ma non solo: andranno valorizzate anche le prospettive urbane su particolari elementi di interesse. Un'indicazione generale da dare ai futuri progettisti sarà quella di usare diffusamente la soluzione dei "pilotis": edifici appoggiati su colonne libere che permettano la circolazione pubblica (o quanto meno la vista aperta) al livello pedonale.

ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE E DEI CONFINI

Fermo restando il rispetto delle norme di sicurezza e della proprietà privata, si tenterà di eliminare tutte le barriere fisiche e psicologiche che limitano l'attraversamento della città e tendono ad "isolare", privatizzandole, le varie zone della stessa per favorire al massimo la condivisione e gli scambi fra persone e idee diverse. Un caso per tutti: l'eliminazione dei muri di perimetrazione delle darsene e il collegamento delle stesse attraverso la passerella panoramica.

⁷ Riferimento al paragrafo Viabilità Sez. III.

LA CITTA' TEATRO

Per rispondere alla voglia di “spettacolo” che permea, storicamente, la vita turistica riccionese servono spazi adeguati di aggregazione e di incontro, diffusi e interconnessi da reti, network i.e. viari, informatici, emotivi e culturali; efficienti ed estese, facilmente utilizzabili con mezzi appropriati quali: Wi-Fi diffusa su fibra ottica e maxischermi negli snodi viari.

IL FARO DELLE VACANZE

Rappresenta IL TOTEM di questo concetto: dovrà essere una struttura visibile da tutta la città e, naturalmente, dal mare per diventare una vera e propria icona identitaria di Riccione. Su di essa si dovranno concentrare tutte le informazioni e la comunicazione in tempo reale di quello che avviene e gli annunci di pubblica utilità e le news più importanti, oltre, naturalmente, all'informazione commerciale che dovrà contribuire a supportare economicamente la struttura.

I LOUNGE BAR

Invertendo la logica e la consuetudine consolidata di mettere i tavoli in mezzo alla strada e consolidando la necessità di recupero di spazi commerciali all'aperto, “sdoganati” definitivamente dall'emergenza covid, mettiamo la strada in mezzo ai tavoli che saranno posti su pedane rialzate fra i percorsi ciclopedonali.

I PALCHI PUBBLICI

Palchetti, inquadrature e piccole scenografie da collocare in piazze, parchi e luoghi pubblici dove chiunque potrà farsi una foto, lasciare un pensiero o esprimere un'opinione o un giudizio.

IL PONTE ROMANO

Il progetto di prolungamento del Parco degli Olivetani, oltre la SS 16, potrà essere l'occasione per sviluppare un preciso progetto di rivalutazione del Ponte Romano, attualmente compreso sotto il cavalcavia di Viale Giulio Cesare.

IL SISTEMA DEI PARCHI CITTADINI

Il focus del Piano è innanzitutto sul Parco Fluviale del Rio Melo che, grazie, agli interventi di collegamento idraulico col Marano e alla risistemazione dell'area della cascata e del Ponte Romano, diventerà il polmone verde di Riccione, un vero e proprio: “mare d'erba” perfettamente raggiungibile e connesso con il “mare d'acqua”. Da qui si potrà proseguire a monte fino al lago della Vecchia Fornace Vanoni, sul quale, già in passato, sono stati svolti studi e progetti di valorizzazione che potranno costituire un valido punto di partenza per la progettazione esecutiva e il completamento dell'offerta turistica ed ambientale. Parallelamente a questo intervento, saranno analizzate tutte le relazioni fra le aree verdi presenti in modo da renderle quanto più connesse e fruibili sia dai residenti che dai turisti.

*Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F.: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com*

Naturalmente, oltre a questo, tutti gli interventi di riassetto dell'area interessata dal Piano saranno caratterizzati da una forte presenza di verde pubblico.

LE ISOLE PEDONALI

Tutta l'area prospiciente il canale compresa fra Viale Tasso e il mare sarà pedonalizzata fino ai viali Amintore Galli a nord e Giovanni Pascoli a sud. La sezione degli argini sarà modificata⁸ in modo da ridurre, quanto possibile, le barriere fra il fiume e la città con la realizzazione di declivi e piattaforme galleggianti. In questa zona, che sarà attraversata da ampi marciapiedi e una ciclabile in quota variabile, troveranno posto varie attività commerciali e di piccolo artigianato locale in modo da vivacizzare il percorso che risulterà fruibile in sicurezza da tutte le tipologie di persone e tutti i livelli. In un secondo tempo si analizzerà meglio la possibilità di collegare quest'area al Viale Ceccarini e alle zone ad esso prospicienti in modo da ottenere una ampia porzione di città restituita alla gente e alla socializzazione.

IL WATERFRONT

Per permettere e favorire la diffusione degli sport acquatici e delle attività connesse, si dovrà riconsiderare la destinazione d'uso delle spiagge limitrofe al bacino portuale e prevedere un piano di nuove concessioni demaniali da destinare a questo scopo privilegiando, ove possibile, le spiagge libere e favorendo la trasformazione o l'implementazione di queste attività nelle zone di spiaggia ad uso balneare che rischiano la marginalizzazione di tale attività per overdose

IL DEVIATORE DEL RIO MELO

Si tratta di un intervento imprescindibile per la salvaguardia della navigabilità del porto canale. A riprova di ciò si consideri che tutte le città dell'Adriatico che hanno un porto "fluviale" (sono la maggioranza) prima o poi, se hanno voluto mantenere l'agibilità e la sicurezza della bocca di porto, hanno dovuto operare questa scelta. Nel nostro caso, la soluzione si presenta particolarmente semplice in quanto, a monte dell'abitato e entro i confini comunali, ci sono almeno due punti dove il collegamento fra il Rio Melo e il Marano è possibile e relativamente poco impegnativo. La soluzione individuata dal Piano è quella (tutta da approfondire) della realizzazione di una chiusa a livello del laghetto dell'ex fornace Vanoni (Lago Arcobaleno) da collegare, attraverso un canale (aperto o tombinato a seconda delle indicazioni tecniche che emergeranno dallo studio specifico), al Marano che, in quel punto, dista circa 500 metri. In questo modo si otterrebbe, oltre alla migliore regimentazione e al miglioramento della qualità delle acque, un piacevole "effetto collaterale" costituito dal completamento del Parco Fluviale (oggi Olivetani) e dalla realizzazione di un laghetto "giapponese" a livello della chiusa.

LA RIQUALIFICAZIONE DELLE DARSENE

Logicamente parliamo dell'intervento più importante e, soprattutto, più urgente. In realtà non si tratta semplicemente di un progetto di ristrutturazione e riqualificazione urbana ma di un radicale spostamento di baricentro urbano. Inoltre gli interventi che andremo a presentare impattano sia sulle

⁸ (nel rispetto delle indicazioni delle Autorità di Bacino)

aree a totale proprietà pubblica, sia su quelle in concessione demaniale (la maggior parte) sia, infine, su importanti porzioni di proprietà privata a grande pregio economico. (un capitolo a parte che dovrà essere affrontato nello sviluppo del Master Plan è sicuramente rappresentato dalla ristrutturazione dell'Hotel Savioli, dalla quale non si può prescindere nella definizione dei piani attuativi di questo comparto). Quello che intendiamo proporre qui sono una serie di interventi di riqualificazione radicale che mettano in moto la spirale virtuosa della qualità continua, capace di trascinare tutti gli attori coinvolti senza dover necessariamente passare per azioni e/o normazione coercitive. Gli interventi chiave sono:

PIAZZA DE GASPERI E PARCHEGGIO SOTTERRANEO

Si tratta della logica conclusione dei lavori di ristrutturazione del Lungomare della Libertà e sarà pensata come una "Piazza-giardino" con forte presenza di verde e aree di sosta e di passeggio ad andamento ondulato che richiama le antiche dune di spiaggia. Da questa piazza partono anche i percorsi sopraelevati che superano il canale affiancando il ponte Gabriele D'Annunzio. Allo stesso modo, al livello interrato, sarà completato il parcheggio del lungomare con ulteriori posti auto di servizio alle attività economiche presenti in quest'area con un quasi raddoppio della dotazione attualmente esistente.

PALAZZO DEL MARE

Parliamo, in questo caso, dell'edificio che ospita il Club Nautico e la pescheria e che presenta, attualmente, seri problemi di struttura e di conformità edilizia. La sua demolizione e ricostruzione si rende necessaria, oltre che per risolvere tali carenze, per dare definitiva sistemazione, sia alla Capitaneria di Porto, sia alle altre associazioni diportistiche che, da sempre, reclamano pari dignità. Nello stesso edificio, allo scopo di razionalizzare le aree, comunque esigue, a disposizione nel perimetro portuale, andrà analizzata l'ipotesi di concentrare le principali attività commerciali (broker e ship chandler) attualmente presenti sul porto che potrebbero usufruire di maggiori spazi e una migliore accessibilità. A completamento delle funzioni ivi collocate sarà confermato, ampliandolo, un bar (Caffè del Porto) e i servizi ai diportisti della darsena di ponente. Dal punto di vista architettonico, stante la necessità di aumento della volumetria e dell'altezza complessiva, si dovrà curare al massimo la "trasparenza" dell'edificio e la sua leggerezza formale con ampio utilizzo di superfici vetrate, pilotis di supporto e ampi terrazzamenti.⁹

PASSERELLA, PROMENADE, BELVEDERE

Pur essendo certamente uno degli interventi più "semplici" dal punto di vista tecnico, riveste un'importanza strategica e simbolica fondamentale: Si tratta, in effetti, dell'elemento di "cerniera" e di collegamento delle due sponde del canale contribuendo a ricucire il tessuto urbano di Riccione. Nello stesso tempo avrà un grande impatto iconico dovuto al design scenografico caratterizzato da sostegni strallati e materiali di pregio (corten, legno, vetro, acciaio inox). In sostanza una vera e propria "spina dorsale" delle darsene ricionesi. Anche per questo, trattandosi di un'opera totalmente pubblica, gli si dovrà dare la massima priorità.

LA SCUOLA VELA

Come già ripetutamente sottolineato e come emerge chiaramente dalle relazioni sull'andamento della domanda di attività velica sia da parte dei cittadini che dei turisti, la vela a Riccione è una sorta di "Cenerentola" dell'offerta di sport globale; E' forse

⁹ Si veda a questo proposito il paragrafo Palazzo del Mare nella Sez. III e le indicazioni stilistiche che seguono.

l'unica disciplina che non ha una struttura adeguata a disposizione di appassionati e professionisti di questo che dovrebbe rappresentare, a rigore di logica, lo sport principe in una località balneare. Per ovviare definitivamente a tale carenza, il Master Plan prevede un'area dedicata e attrezzata nell'attuale L. go Dante Tosi, in prossimità della spiaggia alla quale accede attraverso il varco già esistente. La struttura tecnica è composta da un edificio in legno amovibile contenete i servizi minimi necessari, la segreteria, un'aula didattica e il deposito natanti.

LE ATTIVITA' COMMERCIALI

Il risanamento ambientale dell'area portuale non può prescindere da una completa revisione della collocazione e delle caratteristiche fisiche e funzionali delle strutture commerciali ivi presenti.

Premesso che sono tutte soggette a concessione demaniale e quindi sotto la direttiva Bolkestein¹⁰ con tutte le problematiche connesse, va detto che, molte di queste, hanno una grande tradizione e, in qualche modo, fanno parte del patrimonio storico del turismo riccionese e, se non altro per questo, meritano un'attenta considerazione. Inoltre, non riteniamo nell'interesse del Piano e della comunità riccionese, innescare *sterili contenziosi, fuorvianti e contrari alla logica del Piano che è quella di promuovere il cambiamento anziché imporlo*. Ciò detto, il Master Plan prefigura un percorso di riqualificazione complessiva, molto elastico ma non derogabile, che porterà, alla fine del processo, alla ristrutturazione complessiva dell'offerta della ristorazione e del piccolo commercio nel porto di Riccione.

Preliminare e vincolante per qualsiasi soluzione si vorrà immaginare è la posizione del piazzale lavori e servizi al diporto con i relativi mezzi di movimentazione per l'alaggio e il varo delle imbarcazioni. Premesso che la collocazione ideale è senz'altro nell'area attualmente occupata dallo squero, restano da definire le caratteristiche fisiche e dimensionali di tale, fondamentale, attrezzatura. Per meglio valutare tutte le variabili in gioco, a questo livello di definizione progettuale, non possiamo fare altro che individuare alcuni schemi distributivi da sottoporre all'attenzione e al dibattito degli interessati e del confronto con il decisore politico.

IL PORTO FUORI

Consiste sostanzialmente in una diga foranea costituita da una vasta scogliera posta a circa un miglio da terra che dovrebbe ridossare il porto e la costa da p.le Roma a p.le Azzarita. Sicuramente si tratta dell'idea più complessa e bisognosa di attenti e accurati approfondimenti specialistici ma non per questo utopistica. Crediamo invece che vada inserita in un progetto sovracomunale (anche in considerazione delle complessità burocratiche ed autorizzative) e messa in bando con un orizzonte di investimento globale in quanto siamo convinti che, qualora venga dotata di attrezzature con forte attrattività turistica (utili al ritorno dell'investimento ma anche alla reputazione di Riccione) possa interessare il grande capitale internazionale.

¹⁰ E ss recepimenti normativi dell'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana.

Direttiva Bolkestein a solo titolo indicativo della nuovo sistema normativo disciplinante l'ordinamento del suolo demaniale ovvero delle sue concessioni.

PORTO FUORI - WATER SPORT ARENA

Posto nel bacino di levante del “Porto Fuori”. Al suo interno, grazie al ridosso di quest’ultimo, si potranno organizzare tutti gli sport acquatici attuali e futuri, intercettando una clientela sempre più ampia e un target decisamente giovane e “sano”.

Per massimizzare l’efficienza e l’attrattiva di questa struttura sarebbe utile, se non necessario, individuare dei punti a terra per la partenza e l’arrivo dei partecipanti agli eventi sportivi. In sintesi si torna all’ipotesi di dedicare alcune zone di spiaggia alle attività sportive nautiche con concessioni ad hoc.

PORTO FUORI - CAMPO BOE

Sempre a ridosso della diga foranea sopra descritta si collocheranno dei gavitelli molto ben ancorati sul fondale per l’ormeggio temporaneo di mega e giga-Yachts che potrebbero cambiare radicalmente il livello dell’offerta turistica dell’area portuale di Riccione elevandolo senza snaturarlo.

Questo progetto deve essere condotto in coordinamento con i porti vicini (e.g. Rimini, Ravenna, Pesaro, Ancona) che devono, a loro volta, sulla base di specifici accordi, garantire l’ormeggio in caso di maltempo prolungato. Inoltre sarà necessario prevedere un adeguato punto di sbarco e sosta dei “tender” delle suddette mega-barche.

IL PORTO DI TERRA - SILOSCAFO:

Nell’area del parcheggio di via Verità, si realizzerà un “Porto a Secco” (siloscafo) per alloggiare tutte le barche carrellabili (fino a 8-9 metri, a motore) che, oltre a potenziare significativamente l’offerta di ricoveri per la piccola nautica locale, andrà a costituire una grossa attrattiva per la clientela straniera appassionata di nautica e pesca sportiva. Da questa postazione le barche potranno scendere fino al mare e rappresenteranno un ulteriore elemento di “marinità” e attrattiva per chi passeggia lungo le rive. Questa struttura permetterà, una volta a regime, di enfatizzare la riconversione a “water boulevard” delle stesse.

LA RISTRUTTURAZIONE DEI PONTI

Sia per soddisfare le esigenze di navigabilità del canale, sia per dare maggiore organicità alla circolazione automobilistica e ciclo-pedonale, tutti i ponti che attraversano il Rio Melo, andranno rivisti con l’eliminazione del Mille, l’allargamento del Torquato Tasso, la pedonalizzazione e innalzamento del Dante Alighieri e il rifacimento del Gabriele D’Annunzio.

Solo l’abbattimento di ponte dei Mille è strettamente funzionale e urgente per la corretta implementazione del Master Plan. Gli altri ponti potranno essere ristrutturati ovvero sostituiti gradatamente in funzione dei successivi piani attuativi di ristrutturazione degli assi viari che li attraversano. In particolare il ponte di Viale Dante, per la sua posizione strategica, all’incrocio fra viale Dante Alighieri e i *boulevard* pedonali che portano alle darsene, potrebbe diventare una piazza aggettante sull’acqua dove concentrare eventi e spettacoli.

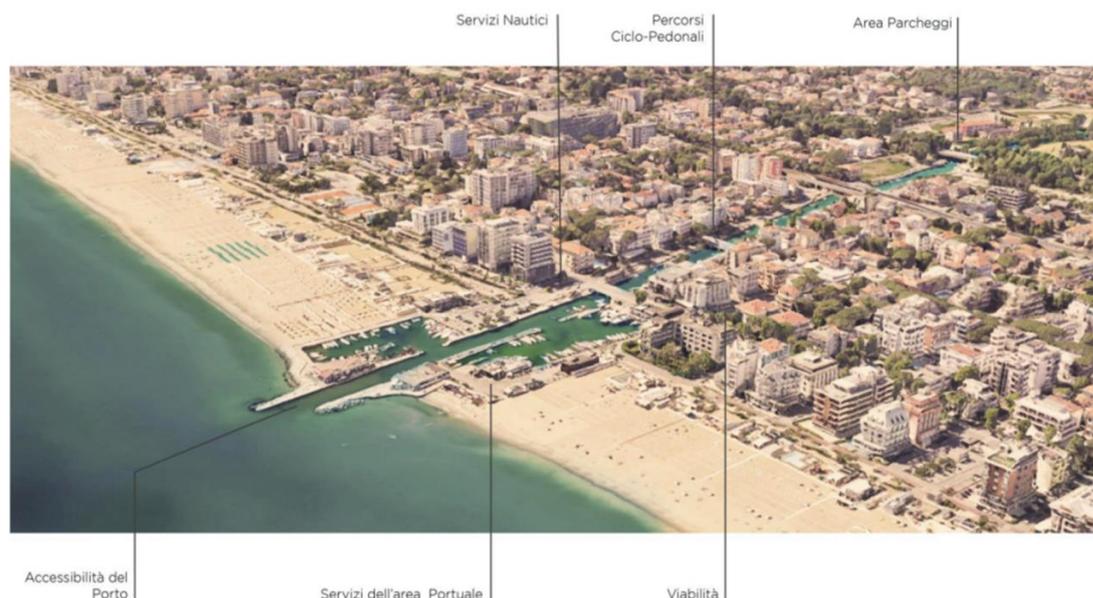
sezione

II

*Delle criticità attuali,
dei caratteri stilistici del Piano*

Stato di fatto e criticità

In questo capitolo vengono indicate le problematiche più rilevanti poste all'attenzione del Master Plan che, in qualche misura, dovrà indicare soluzioni e/o percorsi e linee di tendenza per l'eliminazione delle stesse:



Accessibilità del Porto Il Porto allo stato attuale versa in condizioni tali da non poter essere garantita la sua fruizione in gran parte dell'anno. Costante è la chiusura della bocca di Porto e la formazione di bassi fondali. Il dragaggio palliativo permette un'uso ridotto a pochi mesi estivi. Obiettivo del Piano è porre un rimedio duraturo nel tempo al fine di garantire la sicurezza della navigazione.

Servizi Nautici



L'area di incrocio di Viale Milano, Viale Parini, Lungomare della Libertà e Piazza De Gasperi è un nodo strutturale di notevole importanza. La sua gestione è prioritaria nell'organizzazione del porto. Allo stato attuale, oltre al traffico veicolare, pedonale e ciclabile intenso, vi si aggiunge la presenza dei servizi ai diportisti, quali la pompa di rifornimento e la gru per varo e alaggio, la quale può usufruire di un ritaglio di spazio per la messa in secca delle imbarcazioni, costringendo dunque i diportisti a doversi muovere in altri porti per i lavori di manutenzione ordinaria e non.

Percorsi
ciclo-pedonali



Lungo l'asta fluviale del Rio Melo, nel suo percorso più urbano, in ambo le rive allo stato attuale si ha, a causa della presenza di percorsi stradali carrabili a singolo o doppio senso di marcia, di uno spazio esiguo a disposizione dei percorsi ciclo-pedonali. Questi infatti in alcuni tratti hanno la medesima sede. Ne consegue una congestione del traffico pedonale, ciclabile e della micro-mobilità elettrica, creando disagio per l'utenza.



L'attuale struttura dell'impianto viario Riccionese si basa sulla presenza di arterie parallele alla linea di costa, naturale conseguenza della morfologia comunale. L'asse viario V.le Torino-Milano-D'Annunzio è come uso e traffico, parallelo alla SS16. Essendo il Porto, l'effettivo centro della città, il nodo dei percorsi monte-mare e Nord-Sud ricade dunque appunto in questa zona. Ad essere particolarmente sottodimensionato dunque è, allo stato attuale, l'asse Bellini-Parini, che diviene puntualmente zona di ingorgo in un ambiente che dovrebbe essere prevalentemente pedonale.

Indicazioni stilistiche di carattere generale

Sono da considerarsi come le linee guida imprescindibili del piano. Hanno lo scopo di dare uniformità e continuità a tutti gli interventi nell'area d'interesse, con la potenzialità di essere estese a tutta Riccione. La ricerca della qualità diffusa, della diffusione di un leitmotiv permetterà sempre più e meglio di identificare Riccione, la città, come brand, andandone a definire il posizionamento commerciale e strategico.

Si noti come l'unificazione di temi stilistici non sia la soppressione di talune libertà espressive architettoniche ma bensì l'espressione della ricercatezza stilistica, l'utente nell'osservare fruendo le opere che si andranno a costruire, percepirà, indirettamente o meno, lo sforzo pianificatorio di questo piano e dei progetti a venire, attuati coerentemente l'uno agli altri. Sarà data a Riccione, dunque la possibilità di elevare sé stessa a sinonimo di qualità.

Ciascuna delle così definite indicazioni andrà dunque, mano a mano che il progetto progredisce nel suo sviluppo, a tradursi, come già anche ora sebbene in via preliminare, in precisi temi architettonici, caratterizzanti dell'uno o dell'altro edificio.

La definizione di queste linee guida comunque, pur poggiando su fermi capisaldi sarà in divenire, ma di certo prende le mosse con la storia, la tradizione, l'ambiente e la fruizione cittadina.

In questa fase lo Studio ha individuato quelli che sono stati definiti come temi caratterizzanti:

La Natura, La storia, Le persone. Ogni tema è sviluppato a seguire.



Figura 1 – Reconciliation Chapel



LA NATURA

Con questa tematica intendiamo riprendere e recuperare l'ambiente naturale tipico riccionese, che ad oggi troviamo confinato in rare zone di spiaggia: le dune, i canneti, i boschetti di tamerici.

Il tema evoca nell'osservatore sensazioni precise, i percorsi tracciati nella sabbia sono ibridi, esiste una continua commistione e comunione di questi, gli uni con gli altri. I canneti e la flora tipica in genere impongono una regolarità ritmica costituita da piccoli ed affusolati elementi ripetuti nello spazio, l'evoluzione della macchia verde naturale autoctona. I tracciati sono organici nelle forme perché sono funzione della natura, del vento che corruga la sabbia e le onde che la rigano.



Figura 2 - Ludwig Mies van der Rohe, Seagram Building on New York City's Park Ave. Image credit: Jules Antonio, CC BY 2.0.

LA STORIA

La storia di Riccione, o meglio la stragrande maggioranza di questa, è recente, con i primi sviluppi urbani significativi ad inizio del secolo scorso, per poi sostenere una crescita esponenziale in corrispondenza del boom economico. Interpretiamo questo avvenire attraverso i materiali, se la natura ci induce ad un ampio uso del legno per lo sviluppo di architetture sostenibili, la storia riccionese comunica vetro e acciaio. Lo stesso acciaio delle grandi navi, dei transatlantici della prima metà del secolo scorso, che diviene poi l'acciaio – ed il vetro – dei grandi grattacieli.

Non è però per una mera questione di abbinamento cromatico che viriamo verso il trattamento corten, questo infatti attraverso una *passivazione superficiale preventiva* permette un allungamento della vita utile delle strutture stesse, in un'ottica economica ed ecologica delle nuove costruzioni.



Figura 3 – Motoscafo riva aquarama.

LE PERSONE

Cosa sarebbero le città senza le persone? Scheletri di giganti. Rovine di fasti che furono e ora non sono. Scatole vuote.

Le città, l'architettura in genere, non è una scienza fine a sé stessa, essa si sviluppa essenzialmente come strumento per migliorare la vita delle persone.

Chi sono dunque i fruitori di Riccione? La domanda è semplice, la risposta articolata.

I cittadini sicuramente, ma altrettanto certamente i turisti. Qui la questione diventa assai più complessa nel rispondere alla domanda "che genere di turisti?". Perché sicuramente questi, essendo persone appunto, non possono essere tutti uguali. Non spetta però a noi rispondere, ma piuttosto sollevare la questione.

Person e personalità sono molteplici, e per quanto sia tremendo classificare e categorizzare dobbiamo uscire da questo impasse. Scegliamo di rifarci allora non ad un modello di turista, di persona, ma quanto ad uno stilema di vivere. Noi ne abbiamo uno, un riferimento tutto italiano.

È Anita Ekberg che chiama "Marcello!" nella fontana di trevi, è la folla di curiosi che accorre ad ammirare la maestosità del transatlantico "Rex" in Amarcord.

Ma è anche la cartolina del porto di Riccione pieno di motoscafi *Riva*, sono le signore ed i signori nelle serate danzanti del *Savioli Spiaggia*. Sappiamo da dove veniamo e dobbiamo decidere che sarà del nostro futuro.

Astraiamo per puro esercizio. Il nostro modello vuole e deve essere il culto del bello, in ogni aspetto della nostra vita, forse un po' una visione estetica nel senso più intimo del termine. Poniamoci come arbitri capaci di scegliere al sensazionalismo la bellezza delle cose ben fatte.

Tendiamo allora a rifare nostra quella *dolce vita*, quel saper vivere apprezzando le cose curate, riempiamo delle giuste attenzioni la Nostra Città affinché i suoi utenti ne percepiscano il valore che ha per noi in quanto Casa.



Figura 4 – CC Biblioteca Gambalunga, il Savioli Spiaggia ed il porto, Riccione 1960

MASSIMO FRANCHINI
Naval Architects and Marine Consulting

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

sezione

III

Del Progetto, delle opere, dell'impianto viario

Area d'intervento

Nella pagina, figura 5, successiva sono indicati gli ambiti di intervento del piano, ovvero la sua zonizzazione riportata come segue in ordine:

- 1A Darsene
- 1B Diga Foranea
- 2 Lungo Rio
- 3 Siloscafo, bretella di via Verità
- 4 Parco degli olivetani
- 5 Moblity park
- 6 Rio Melo
- 7 Deviatore del Rio Melo

MASSIMO FRANCHINI
Naval Architects and Marine Consulting

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

Viabilità generale e modifiche del sistema viario

Riccione nasce come agglomerato urbano lungo l'asse viario Adriatico. La sua evoluzione è stata influenzata dall'esistenza di una direttrice di traffico dominante, lungo la quale è fiorita l'attività umana. In secondo luogo ha sicuramente avuto un ruolo centrale la presenza del mare.

Volontariamente o meno, la Città si è evoluta nel corso del tempo, secondo quelli che sono definiti come i *canoni di Città lineare* definita da Le Corbusier, sino a raggiungere al giorno d'oggi una saturazione edilizia della linea di costa presso che totale.

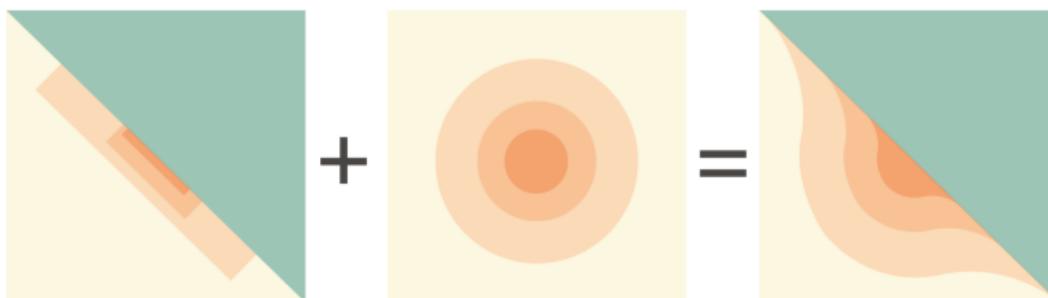


Figura 6

Il principio che si contrappone a quanto sopra, è il naturale e fisiologico sviluppo urbano concentrico, ne sono esempi le grandi città della Pianura Padana, laddove queste sorgono in territori privi di ostacoli morfologici ed orografici, e.g. corsi fluviali, rilievi e simili, tali da influenzarne la crescita urbana, i.e. Milano, Parma, Bologna.

Riccione non potendo dunque più svilupparsi all'infinito linearmente, ha gettato nel tempo le sue propaggini di sviluppo verso l'entro terra, divenendo una struttura urbana ibrida, la fusione di una città lineare, e per altro ad impianto viario reticolare nelle sue zone centrali, ed un impianto circolare.

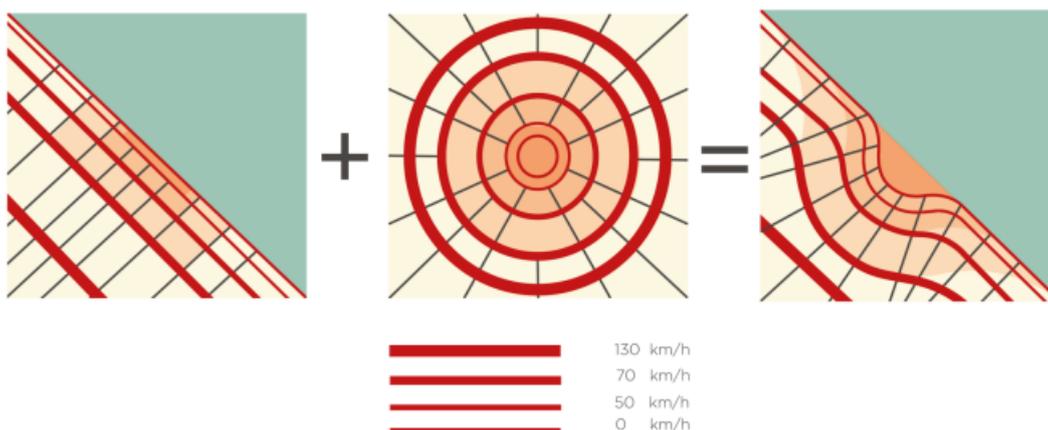


Figura 7

La stessa Rimini, ha una condizione di sviluppo paragonabile a quella riccionese ma in uno stadio di crescita sicuramente più avanzato ed in maggiore scala.

Il principio empirico di caratterizzazione dei percorsi viari è il seguente ed universalmente applicabile:

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F.: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

La velocità di percorrenza di una sede viaria, ovvero la sua dimensione [Differenza tra autostrade – strade extra urbane di grande percorrenza – strade urbane – zone pedonali] aumenta proporzionalmente e linearmente in funzione della distanza radiale dal centro urbano.

Il centro urbano è caratterizzato da una velocità di percorrenza idealmente nulla.

Traducibile in centri urbani riservati alla viabilità leggera, e.g. cicli, monopattini e simili, e chiaramente pedoni. Il Centro è collegato nelle sue varie zone da percorsi carrabili e destinati al traffico veicolare più o meno pesante e più o meno veloce. Questi percorsi nella fattispecie possono essere o tangenziali (collegando luoghi equi distanti dal centro) ovvero radiali o di penetrazione laddove fungano da collegamento tra centro e periferia.

Nel caso riccionese, i percorsi tangenziali sono in ordine di importanza:

Autostrada Adriatica A14

Complanare di scorrimento all'A14, i.e. Tangenziale di Rimini

Circonvallazione di Riccione ovvero Strada Statale 16 "Adriatica", Viale Giulio Cesare

Viale Vittorio Emanuele II - Castrocaro – Portofino – Aosta – Felice Carlo Pullè

Viale XIX Ottobre – delle Magnolie – dei Mille – Rimini

Viale Torino – Milano – D'Annunzio – Regina Margherita

Mentre gli assi di penetrazione nella direttrice SW – NE, partendo da Nord verso Sud

Viale Cavalieri di Vittorio Veneto

Viale Verdi - Viale Veneto

Viale Luigi Einaudi – Viale Enrico Berlinguer

Viale Ceccarini

Viale Panoramica – Viale Abruzzi

Viale Giovanni da Verrazzano

PREMESSE AGLI INTERVENTI

- i. Come più volte ricordato, il Master Plan ha, fra i suoi obiettivi strategici, quello di ricucire i percorsi e i collegamenti fra la zona sud e quella nord della città
- ii. L'area oggetto del presente Master Plan si trova, al centro esatto del tessuto urbano riccionese e la taglia perpendicolarmente rispetto alla direzione sud-ovest / nord-est.
- iii. Per ridare fluidità a tali collegamenti non basta collegare fisicamente le strade esistenti ma bisogna operare sia a livello di gerarchia dei trasporti, sia per quanto riguarda la piacevolezza del percorso stesso senza dimenticare mai che siamo una città turistica.
- iv. La circolazione viaria si sviluppa principalmente nella direzione Nord-Sud con una serie di direttrici parallele alla costa, mentre, in senso perpendicolare a questa la circolazione risulta meno fluida per la mancanza di sedi stradali rettilinee e scorrevoli. Il tutto complicato dalla presenza della massicciata ferroviaria che costituisce una pesante barriera allo scorrimento monte-mare

Da ciò deriva l'estrema importanza dei collegamenti viari che saranno così organizzati:

- i. Tutta la circolazione stradale nell'area portuale sarà riprogettata fino ad interessare gli assi di attraversamento nord-sud e le principali vie di penetrazione monte-mare.
- ii. Sarà privilegiato il traffico «leggero» e ciclopedonale a mare della ferrovia, senza chiusure «ideologiche» con inserimento di aree pedonali lungo le rive e il ripensamento degli attraversamenti del Rio Melo.
- iii. Saranno creati degli anelli per il traffico veicolare con snodo centrato sul ponte di viale Tasso che collegherà le due sponde del fiume.
- iv. Sarà aperto al traffico veicolare il sottopasso di Viale Bellini.

- v. A livello del ponte di Via V. Emanuele saranno potenziati i parcheggi e creato un vero e proprio HUB di interscambio con il SILOSCAFO che porterà il mare in città. (tenendo conto dell'insediamento della nuova caserma C.C. non prevista inizialmente)
- vi. Da qui partiranno tutti i percorsi ciclabili verso il mare e verso l'interno e la «passeggiata sul porto» che costeggerà tutto il canale fino a “gettarsi in mare”, arricchita di chioschi e piccole «botteghe» artigianali.
- vii. Il piazzale a mare di Viale Parini (Piazza Degasperì) rimarrà raggiungibile dal traffico selezionato sulla base delle esigenze di sicurezza e di servizio alle attività in loco e sarà dotato di una struttura a più livelli: Piazza-giardino al primo piano e parcheggi ai piani sottostanti.
- viii. Il ponte di Via D'annunzio sarà dotato di una passerella sopraelevata ciclopedonale che collegherà il Lungomare della Libertà con il Lungomare della Costituzione attraverso gli edifici del Club Nautico (opportunamente riprogettato per accogliere Capitaneria, associazioni e servizi nautici) e la piazza antistante l'hotel Savioli.
- ix. Un capitolo a parte sarà riservato alla corretta, completa ed efficace informazione che non dovrà riguardare solo le indicazioni tipiche della segnaletica stradale ma sarà concepita come un portale interattivo.
- x. Infine, non certo per importanza, si dovrà avviare un tavolo di confronto e un fitto interscambio di informazioni fra tutti gli attori coinvolti nel processo di pianificazione urbana per coordinare ed omogenizzare le singole reti viarie (e non solo). Allo scopo, si auspica la costituzione di un “Ufficio viabilità”, che si interfacci in maniera costante e dinamica con tutti i progetti e le iniziative che, in vario modo, impattano sugli assetti viari cittadini.



Figura 8 – Situazione degli assi viari maggiori ante operam

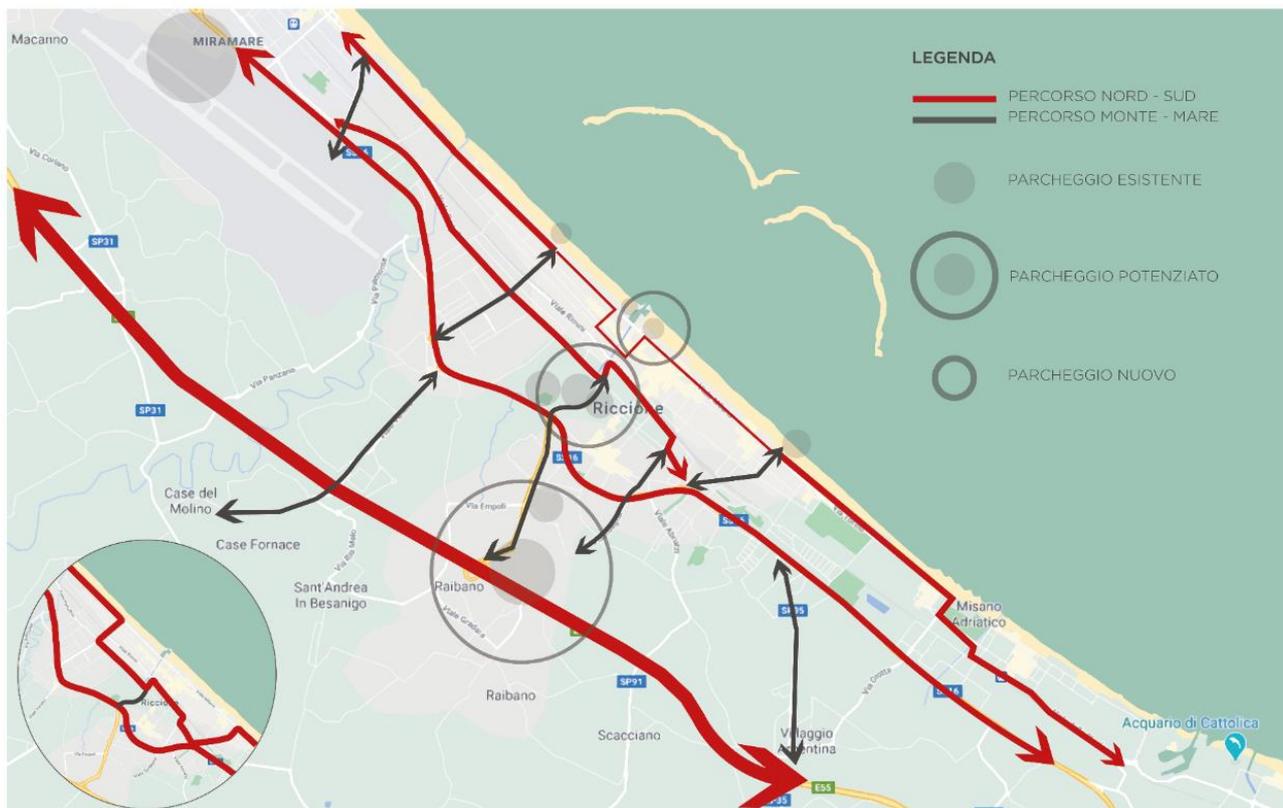


Figura 9 – Situazione degli assi viari maggiori post operam



Figura 10

Nelle figg. 3 e 4 è possibile notare la declinazione nella sfera locale di quanto descritto in precedenza nei termini di struttura dell'impianto viario.

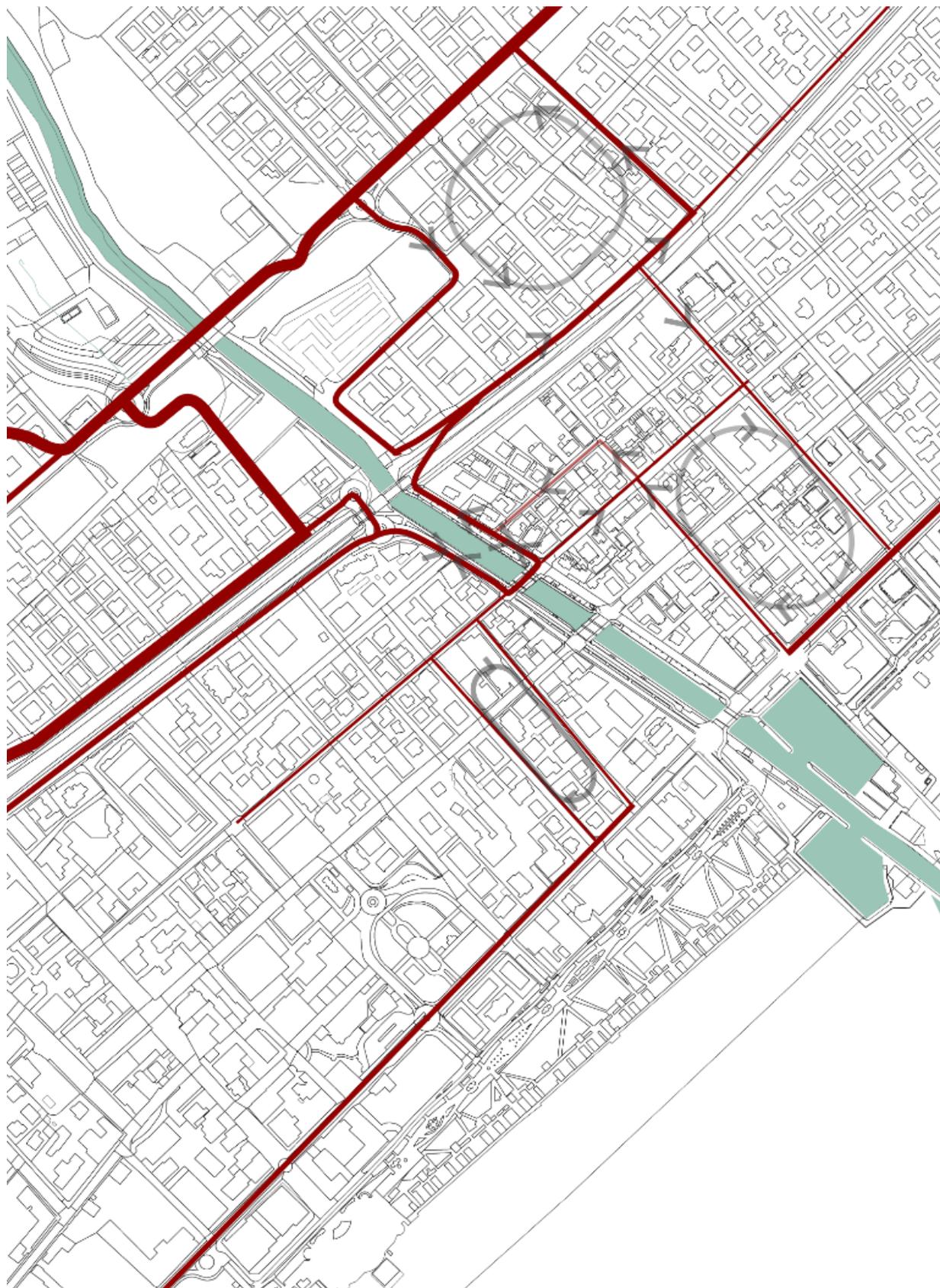
CARATTERISTICHE VIABILITA' DI PROGETTO

Nuove Strade	Lunghezza [m]		
Via Verità	250	Rotonda Maschere / Via Verità	Già prevista nel PSC
Via Bellini esistente	150	Via Bellini / Via dei Mille	Apertura nuovo sottopasso
Ciclabile porto	500	Piazza Alcide De Gasperi / Via Amintore Galli Continua collegando i due tronconi di Lungomare.	
Passerella porto	800	Piazza Alcide De Gasperi / L.go D. Tosi Sopraelevato. Compreso il lato mare Alcide De Gasperi	
Ciclabile Lungo Rio	1500	Ponte D'Annunzio / Siloscafo	Due lati
Pedonale Lungo Rio	1500	Ponte D'Annunzio / Siloscafo	Due lati



Figura 11 – Dettaglio degli assi viari maggiori nell'area portuale.

A Pagina successiva lo schema della viabilità nella stessa area di cui fig. 6.



Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

Deviatore del Rio Melo sul Fiume Marano

Si tratta di un intervento di fondamentale importanza per dare una ragionevole possibilità di gestione dei fondali nel canale del porto.

Com'è noto, il porto di Riccione è un classico "porto-canale" ricavato alla foce del Rio Melo che, a rigore, non può essere classificato come "fiume" ma appunto, solo come "Rio" e, in quanto tale, soggetto a variazioni costanti e repentine di regime che, per lo più si presenta con caratteristiche di scarsa portata. Com'è ampiamente dimostrato dalla storia dell'idrografia di tutta la costa Nord Adriatica, se non si vuole avere costanti problemi di insabbiamento alla foce bisogna, come prima cosa, evitare di sottostare alle variazioni, sempre più incontrollabili, dei regimi fluviali, deviando la foce o semplicemente, scavando un ramo laterale dedicato esclusivamente al porto. Questo è quello che è avvenuto per quasi la totalità dei porti limitrofi e, soprattutto, per quelli che, nel tempo, hanno consolidato un buon pescaggio all'imboccatura (Rimini, Ravenna, Cesenatico, Senigallia, solo per citare i più vicini.)

A scanso di equivoci, va chiarito subito che, senza questo intervento, il porto di Riccione, che oggi è classificato con qualche forzatura: porto di III° categoria, classe 3, non ha e non avrà mai nessuna chance di agibilità minima necessaria per essere classificato credibilmente come "Marina Turistica". In estrema sintesi, l'ipotesi progettuale del Master Plan, prevede la realizzazione di una chiusa che intercetta il Rio Melo all'altezza del laghetto Arcobaleno in località "Case del Molino", deviando il flusso attraverso un canale da scavare ex-novo che collegherà il laghetto con il fiume Marano che, in quel punto, dista circa 500 metri. In questo modo sarà possibile regimentare il flusso delle piene e migliorare decisamente la portata dei due corsi d'acqua e la qualità delle acque del Rio Melo, limitando l'apporto di sedimenti e inquinanti verso la foce. Inoltre, in parallelo al progetto tecnico del deviatore, si dovrà procedere all'implementazione del progetto di parco fluviale e al completamento dei percorsi "verdi" che partono dal porto e, attraverso il parco degli Olivetani, risalgono fino ai confini comunali ... e oltre.

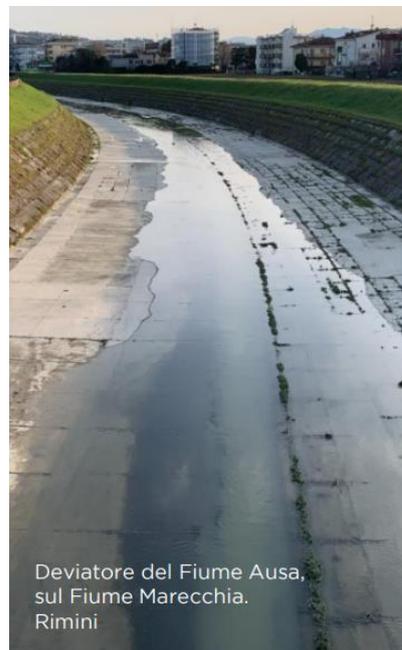
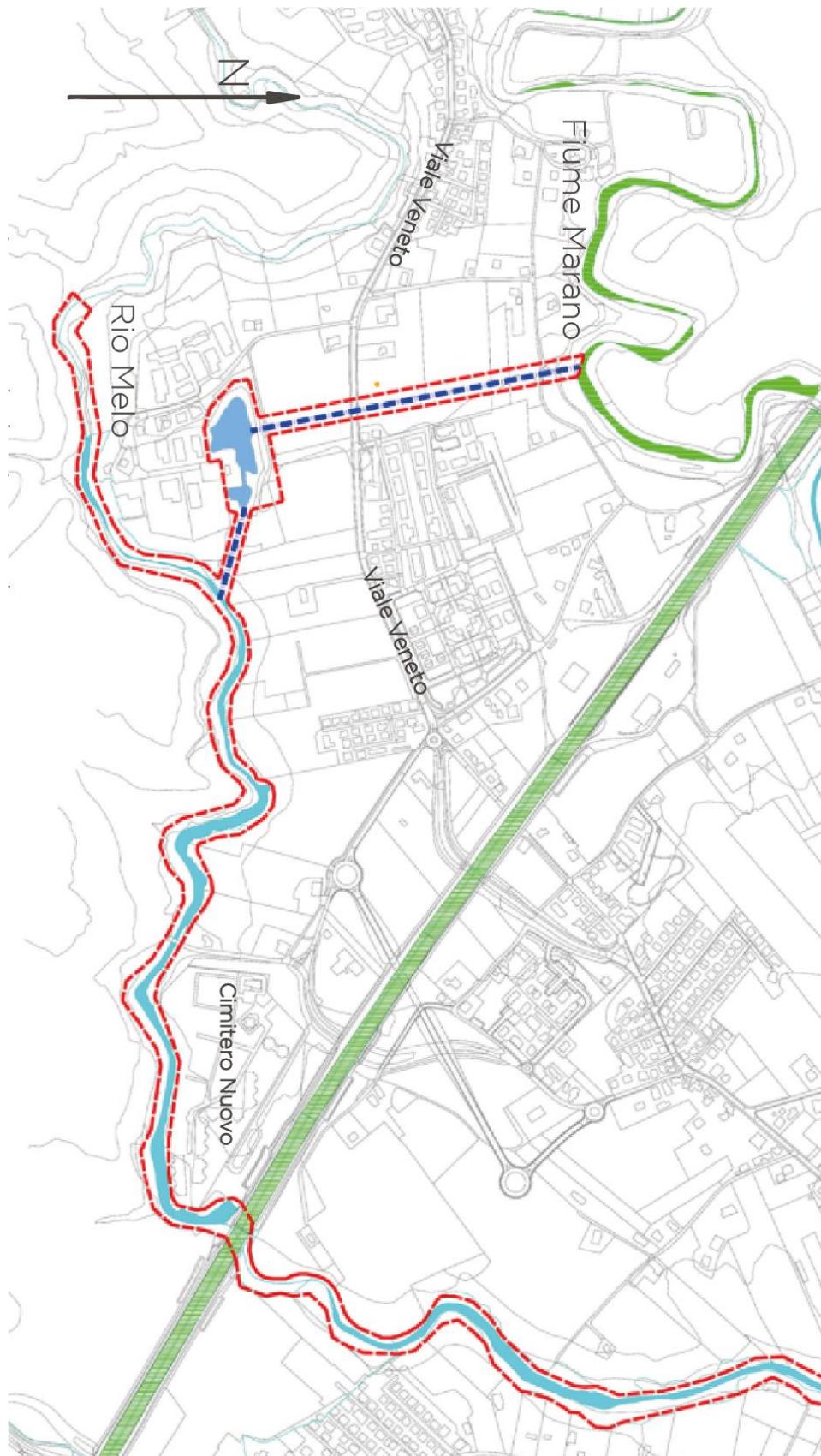


Figura 12 – Deviatori a Pesaro e Rimini



Ponte romano

Si tratta, com'è noto, della più antica testimonianza storica di una qualche importanza, presente sul nostro territorio. Considerando le sue attuali condizioni di conservazione è superfluo dire che andrebbe adeguatamente valorizzata e resa fruibile da quanta più gente possibile, sia cittadini che, ancor di più, turisti.

Per farlo occorrono però delle condizioni preliminari e su questo il Master Plan si concentra. Parliamo innanzitutto della sopraelevazione del tratto di Statale 16 che, attualmente, si abbassa fino a poco più di due metri dal ponte romano, con il punto di massimo avvallamento proprio su questa importante vestigia, schiacciandolo e rendendolo, di fatto, invisibile. Per contro, in quel tratto la SS16 è molto distante dall'abitato limitrofo e potrebbe essere facilmente rettificata invertendo la pendenza e trasformando la cunetta attuale in un dosso



Figura 13 – Stato attuale di totale abbandono del ponte

L'ipotesi progettuale da sviluppare, tenendo ben presente le difficoltà amministrative legate all'inevitabile coinvolgimento di Enti sovracomunali come l'ANAS, è quella di sopraelevare il ponte della Statale 16 di almeno 5 metri sul livello attuale della rotonda del Cimitero, (totale rispetto al livello attuale: circa 8 metri) portando così l'altezza totale, al di sopra del Ponte Romano ad oltre 10 metri; Partendo da qui si potrà facilmente valorizzare questa importantissima vestigia storica.

Nel contempo il proseguimento del Parco degli Olivetani fino al deviatore posto in corrispondenza del laghetto Arcobaleno e oltre, risulterà estremamente naturale e fluido e permetterà di raggiungere i confini sud del Comune con sentieri e percorsi naturalistici per oltre 6/7 km.

Parcheggi

Come più volte ribadito il ruolo delle aree da destinare a parcheggio, siano esse di lunga sosta o semplicemente a rotazione oraria, è di cruciale importanza per lo sviluppo delle indicazioni di Piano.

Lo schema proposto prevede la realizzazione, e/o l'ampliamento e ristrutturazione, di zone di sosta già esistenti o comunque previste nel vigente PSC.

Le stesse saranno ovviamente inserite in maniera organica in un "piano del traffico" da studiare con estrema attenzione in funzione della strategia, ampiamente condivisa, della razionalizzazione e fluidificazione dei flussi e della limitazione della circolazione delle auto e dei mezzi di trasporto pesante a mare della ferrovia.

Con queste premesse vengono indicate e approfondite, a livello di ipotesi di progetto preliminare, le seguenti aree:

- i. MOBILITY CITY PARK
- ii. PARCHEGGIO VOLTA
- iii. PARCHEGGIO EX-FORNACE
- iv. PARCHEGGIO DEGASPERI

MOBILITY CITY PARK

Si tratta di un'ampia zona (circa 14 ettari) parzialmente utilizzata a terreno agricolo e destinata, nel PSC in vigore, a: "Parcheggi periferici funzionali alla riduzione della domanda di sosta nella fascia a mare", esattamente corrispondente allo scopo del Master Plan.

Data l'ampiezza dell'area si potranno facilmente immaginare soluzioni progettuali non convenzionali che integrino la con-presenza di auto e mezzi di trasporto stradali con l'ambiente naturale, evitando "colate d'asfalto" e mantenendo una forte connotazione "green".

Proprio grazie a queste caratteristiche il M.P. individua in quest'area la localizzazione del principale parcheggio di lunga sosta, dove far confluire: auto, pullman, mezzi di trasporto pesanti, ecc. che, grazie a condizioni particolarmente incentivanti, potranno sostare per tutto il periodo della vacanza (o comunque della permanenza a Riccione), andando a costituire il principale nodo di interscambio modale fra traffico a lunga percorrenza e circolazione urbana.

A questo scopo, in quest'area saranno localizzate le "stazioni" di partenza di tutti i mezzi di trasporto individuali e collettivi, a zero emissioni (principalmente elettrici) che andranno dai trenini, ai pulmini, alle bici elettriche, monopattini, ecc.

Il Mobility City Park sarà anche la sede per le aree di sosta di camper e roulotte, adeguatamente attrezzate, sia per il campeggio vero e proprio, sia per l'alloggio temporaneo durante eventi e manifestazioni a grande richiamo di pubblico che potrà trovare accoglienza in strutture temporanee come bungalow e case mobili che, oltre ad essere particolarmente adatte a famiglie e gruppi di giovani, potranno garantire il corretto distanziamento e una buona dose di privacy.

Quest'area dovrà inoltre diventare un campus di sperimentazione per qualsiasi nuova forma di mobilità a basso impatto ambientale.

Infine, sempre in quest'ottica di avanguardia del trasporto eco-compatibile, si potrà immaginare una forma di trasporto pubblico fluviale, sfruttando il canale affluente del Rio Melo, opportunamente ampliato e regimentato. In questa ipotesi si dovrà progettare un canale navigabile che, partendo dal Mobility City Park, in tre / quattro fermate, porti da questo alle darsene cittadine, lungo il rinnovato: *Rio Melo Boulevard*.

PARCHEGGIO VOLTA

Secondo elemento dell'hub del traffico riccionese è il nuovo parcheggio "Volta" realizzato nella porzione residua dell'attuale parcheggio a raso, al netto dell'area destinata alla nuova Stazione Carabinieri.

Sia per la riduzione dell'area conseguente a questa scelta ormai irreversibile, sia per sfruttare al meglio il salto di quota fra i viali V. Emanuele e Via Cortemaggiore, sarà necessario pensare ad una struttura multipiano capace di accogliere dai 250 ai 300 posti auto complessivi. Saranno, in questo caso, destinati principalmente alla sosta oraria o, al massimo, giornaliera delle auto di turisti e residenti che hanno necessità di raggiungere la zona turistica. Anche questo sarà servito da servizi di trasporto pubblico eco-compatibili e dalla possibilità di noleggio di mezzi individuali elettrici.



Figura 14 – Parcheggio A. Volta



Figura 15 – Area d’interesse dell’ampliamento dei parcheggi,

PARCHEGGIO EX-FORNACE

Analogamente al Parcheggio Volta, si tratta di un parcheggio multipiano a completamento di quello esistente a raso nell’area. Anche questo avrà la stessa destinazione d’uso e la stessa logica gestionale del Volta ma, tendenzialmente, sarà maggiormente utilizzato da residenti per la presenza nelle vicinanze, del complesso scolastico, del parco e del museo del territorio, nonché degli uffici comunali. Per renderlo adatto anche a quest’ultima utenza, sarà dotato di adeguati collegamenti verticali con il soprastante Viale V. Emanuele.

La dotazione complessiva di parcheggi, attualmente di circa 150 posti, esclusi quelli di pertinenza del Liceo, sarà incrementata di ulteriori 150-200 posti auto su tre piani fuori terra escludendo opere più importanti di scavo.

In un secondo momento si potrà ampliare ulteriormente la dotazione di posti auto, implementando la sopraelevazione delle superfici a parcheggio lungo Via Einaudi.



Figura 16 – Ampliamento del parcheggio “Fornace”

CARATTERISTICHE PARCHEGGI DI PROGETTO

Parcheggio	Area tot. m²	Piani f.t. / int. / raso	N° posti auto	Note
MOBILITY PARK	50.0001	raso	1000	<i>Ipotesi da approfondire. Le caratteristiche dell'area permettono larghe possibilità anche a basso impatto ambientale</i>
VOLTA	3000 raso +3500 f.t.	3 f.t.	100 raso +180 f.t	<i>facilmente incrementabili: aggiungendo 2 piani interrati si arriva a 400 (dotazione corretta)</i>
FORNACE	3000 raso + 2600 f.t	3 f.t.	115 raso +150 f.t	<i>Incremento di 160 posti con l'aggiunta di due piani f.t. Si potrebbe ampliare lato nord di altri 100 posti</i>
SILOSCAFO	1000	1 raso	50	<i>Non si considerano quelli di servizio all'interno dell'area del siloscafo</i>
VERITA'	800	1 raso	40	<i>Esistenti da razionalizzare</i>
DEGASPERI	3500	1 Int.	88	<i>Solo per ampliamento sotterraneo in continuazione con parcheggio Lungomare</i>

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

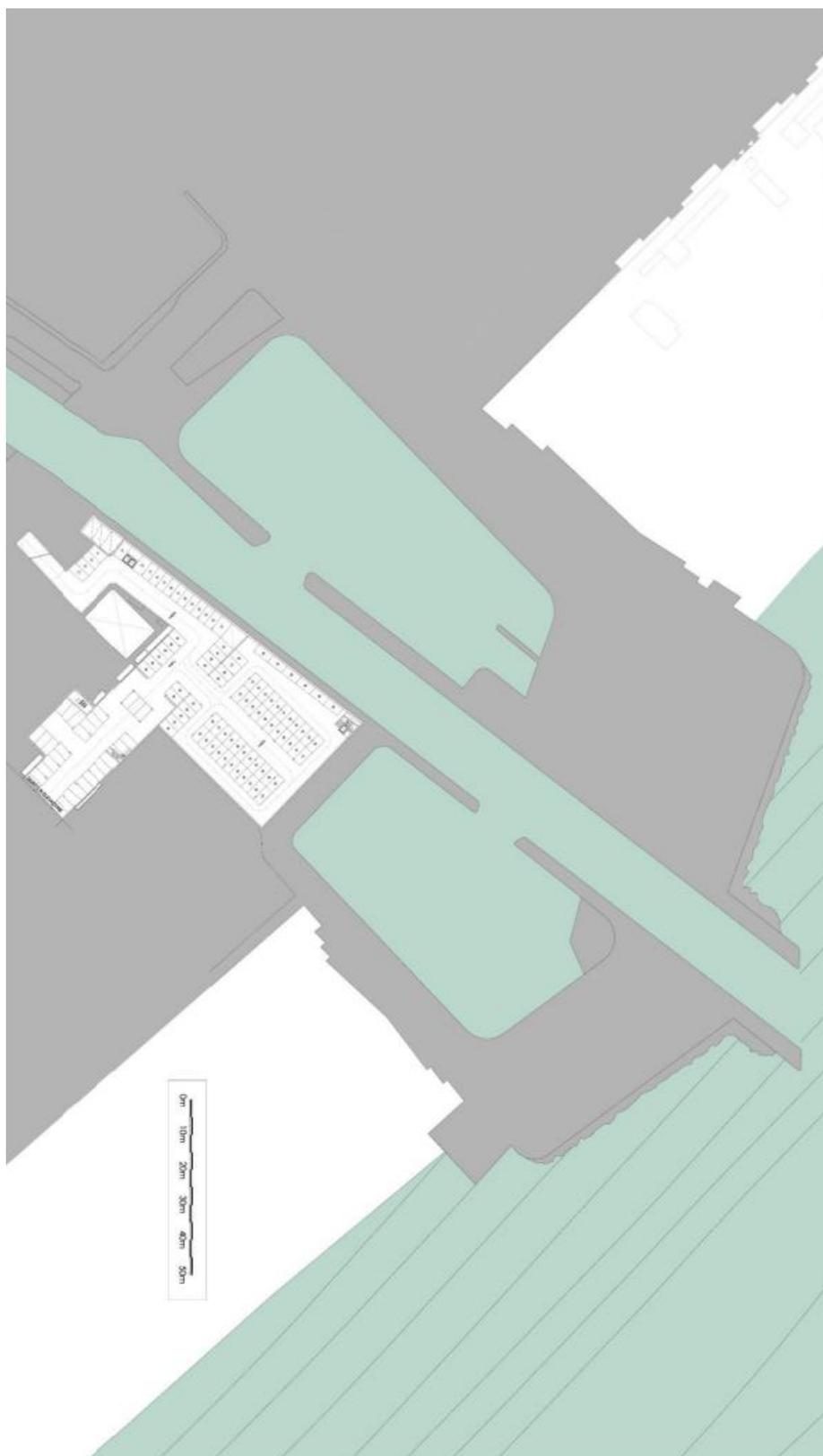


Figura 17 - Parcheggio di Piazza A. De Gasperi

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

Ponti

In parallelo alla sistemazione del lungo fiume sarà da affrontare la ristrutturazione dei ponti che potrà essere anche graduale, secondo il seguente ordine di intervento:

- 1) **demolizione ponte dei Mille** (*Urgente ed indispensabile*)
- 2) **ristrutturazione ponte di viale Dante** (*Non Indispensabile, eventualmente da riprogettare con inserimento di piazza pensile*)
- 3) **rifacimento ponte D'Annunzio** (*Indispensabile, Non Urgente*)
- 4) **ristrutturazione ponte via Tasso** (*Indispensabile, Non urgente*)
- 5) **Ponte della ferrovia** (*Non indispensabile, Non Urgente, fuori dalla nostra competenza*)

Nella progettazione esecutiva sarà comunque essenziale rispettare alcune prescrizioni di piano che dovranno rispondere ai seguenti criteri:

- i. Altezza minima dall'intradosso al medio mare = 4.00 m
- ii. Arco a campata unica senza sostegni intermedi
- iii. Struttura in lamellare di legno o alternativamente acciaio (trattamento Corten)¹¹
- iv. Materiali di finitura e arredi come da prescrizioni di Piano¹²

Naturalmente le dimensioni e le forme dovranno essere proporzionate alla reale funzionalità come segue:

PONTE DEI MILLE

Da demolire per consentire la navigabilità fino al dry-dock.

In realtà il Ponte dei Mille è la terza struttura presente in questo tratto di fiume: addossate in maniera caotica, una all'altra, troviamo il ponte ferroviario e il nuovo viadotto del Metromare; Tre tipologie completamente diverse e dissonanti (in mattoni ad arco quello ferroviario, in struttura metallica e cemento armato quello del Metromare) che, anche con l'abbattimento del ponte dei Mille, restano fortemente disarmoniche. Riteniamo pertanto necessario, per "ripulire" tale dissonanza, di inserire, al di sotto dei due ponti residui, un "controsoffitto" armonizzato che nasconda alla vista le strutture suddette, costituito da doghe trasversali che vadano ad arredare e ripulire "la porta" di ingresso acquatica della Riccione balneare. Dal punto di vista della viabilità, questo intervento si colloca perfettamente nello schema generale della circolazione carrabile, grazie all'apertura al traffico veicolare del nuovo sottopasso di Viale Bellini e alla nuova Via Verità che, dopo aver attraversato il fiume sul ponte di Via Vittorio Emanuele II, permette alle auto di tornare su Via dei Mille, partendo dalla rotonda "delle maschere", fiancheggiando il Siloscafo.

¹¹ In tutti gli interventi sui ponti, per massimizzare l'altezza all'intradosso, l'indicazione progettuale sarà quella di utilizzare strutture di sostegno in legno lamellare capaci di sostenere con spessori minimi, tutta la luce libera necessaria, conferendo pulizia e leggerezza al manufatto che andrà completato, per la parte stradale, in perfetta armonia con le passerelle pedonali.

¹² vedi indicazioni stilistiche.

PONTE TORQUATO TASSO

Carrabile a doppio senso con particolare attenzione all'accessibilità e allo scambio dei percorsi.

Nel nuovo Piano della Circolazione, è questo il primo ponte "carrabile" che si incontra venendo dal mare. Si tratta di un ponte a doppio senso di marcia per permettere lo scambio nord-sud del traffico veicolare. Pur non ritenendo necessario il suo rifacimento integrale, (per quanto auspicabile per il miglioramento funzionale ed estetico) in quanto sufficientemente alto sull'acqua per la navigazione fluviale prevista, per le ragioni suddette, dovrà essere attentamente ristrutturato nella sede stradale e nelle aree di raccordo con le strade di accesso, prevedendo, ove occorresse, delle mini-rotonde o comunque l'ampliamento dei raccordi viari, stando molto attenti alla sovrapposizione delle varie tipologie di traffico (cicli, pedoni, auto, pubblico, privato).

PONTE DANTE ALIGHIERI

Solo pedonale con sistemazioni a piazzetta e accesso diretto dalla banchina.

Come già ampiamente previsto, e in parte, seppur parzialmente, attuato, il Ponte Dante Alighieri, dovrà diventare a pieno titolo, una piazza sull'acqua, con zone di passeggio e sosta, ben differenziate e con la possibilità di utilizzo per eventi e manifestazioni spettacolari di varia natura. Con queste premesse è evidente che dovrà essere completamente riprogettato e particolarmente curato sia dal punto di vista estetico che funzionale, enfatizzandone le caratteristiche di meeting point e snodo del traffico pedonale fra Viale Ceccarini e il Porto.

Fermo restando che, all'occorrenza e per ragioni di sicurezza e servizio pubblico, il ponte dovrà essere percorribili da veicoli di servizio.



Figura 18 - Ponte Gabriele D'Annunzio

PONTE GABRIELE D'ANNUNZIO

Normalmente ciclopedonale con passerella affiancata, carrabile solo saltuariamente per specifici motivi e occasioni particolari¹³ e per traffico dei mezzi di sicurezza e servizio¹⁴.

Una volta rialzato e liberato dai muri di sostegno intermedi potrà permettere il passaggio pedonale al di sotto delle campate andando così a collegare le piazze a mare con la passeggiata lungo fiume
N.B: Sicuramente questo è l'intervento strategico più importante, urgente e complesso da effettuare sui ponti cittadini, senza il quale il Master Plan perderebbe la gran parte della sua efficacia in quanto, la demolizione e ricostruzione del Ponte D'Annunzio, è strettamente correlata alla realizzazione della passerella di collegamento fra le darsene e alla piazza De Gasperi e, oltre a risolvere il "caos viario" attuale con risvolti importanti sulla sicurezza e la fluidità della circolazione in quell'area, completa ed enfatizza l'utilità e la valenza di rinnovamento e riqualificazione di tutta l'area portuale.

¹³ Da stabilire l'uso nel periodo invernale.

¹⁴ Sarà garantito il percorso del filobus della linea 11 e il passaggio dei mezzi di trasporto pubblico in generale.

Siloscafo

Si tratta di un'opera assolutamente strategica per la realizzazione degli obiettivi di Piano sia dal punto di vista del diporto che urbanistico.

Parliamo di un intervento ad infimo impatto ambientale che non impegna in maniera irreversibile il suolo, facilmente installabile e altrettanto facilmente rimovibile, rapido da realizzare e rendere operativo, capace di dare una risposta innovativa e qualificata alla domanda di nautica carrellabile, per sua stessa natura, attrattiva nei confronti dell'utenza internazionale.



Figura 19 – Siloscafo, vista dal Rio Melo

Dal punto di vista puramente strutturale si tratta di un grande “magazzino di barche” realizzato su una piattaforma in cemento con strutture metalliche e pannellature in materiali eco-compatibili come legno e lamiere traforate in metallo, cor-ten o lega di alluminio, adatto soprattutto alle imbarcazioni a motore entro e fuoribordo, di lunghezza inferiore a 7 – 8 metri.

In sostanza parliamo degli stessi natanti normalmente ormeggiati lungo le rive del Rio Melo che, in questo modo, troveranno ricovero a secco, al di fuori da rischi e con costi di ormeggio e guardianaggio molto convenienti. Ulteriore vantaggio per l'utenza sarà dato dal fatto che, sia le carene che i motori delle imbarcazioni non saranno costantemente immersi in acqua salata con grandi benefici in termini di durata e costi di manutenzione.

La “dinamicità” di questa struttura, caratterizzata da un'alta rotazione delle imbarcazioni in ricovero e dall'elevato numero di movimentazioni delle stesse, consentirà inoltre di generare un'ulteriore domanda di servizi alle persone che ruotano attorno alle barche e al loro impiego.

Inoltre, dal punto di vista urbanistico, stiamo parlando di un vero e proprio “porto di città”, posto strategicamente a ridosso della zona dei parcheggi di scambio Volta e Fornace, nel quale convogliare tutta la nautica minore, capace di generare aggregazione sociale di tutti gli appassionati di mare e

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

diventare uno snodo fondamentale di quel “Viale d’Acqua” che dovrà collegare i confini comunali con le darsene a mare, percorso, oltre che dalle piste ciclopedonali, da ogni sorta di “navetta”, i.e. sia terrestre che fluviale, individuale o collettiva, a remi, con motorizzazione elettrica. Come già detto in premessa, gli scopi principali di tale struttura saranno:

- i. Liberare il tratto di canale compreso fra i viali Tasso e D’Annunzio dalle barche ormeggiate, ridando fluidità alla navigazione e piacevolezza ai percorsi lungo-fiume.
- ii. Attrarre la nautica “carrellabile” fortemente presente nel nord Italia e nel resto d’Europa.
- iii. Realizzare un secondo polo nautico in città, complementare e sinergico col porto.
- iv. Stabilire nuovi standard di servizi nautici.



Figura 20, Figura 21 - Siloscafo



Figura 22 - Siloscafo

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Area interessata	5000 m ² ca.
N° posti barca previsti	A terra: min: 250 / max: 400 In acqua: 50 a rotazione
Servizi al diporto:	Deposito attrezzi / Deposito carrelli e invasi / Carburanti / Officine / Ag. nautica / brokeraggio / pulizie /
Servizi alle persone:	WC / Docce / Servizi bancari / altro
Parcheggi dedicati:	40 posti auto + Fornace
Principali materiali impiegati:	Corten Legno varie essenze Vetro Lamiera metallica Lega metallica leggera Cemento Asfalto Lastricato cementizio

Lungo Rio

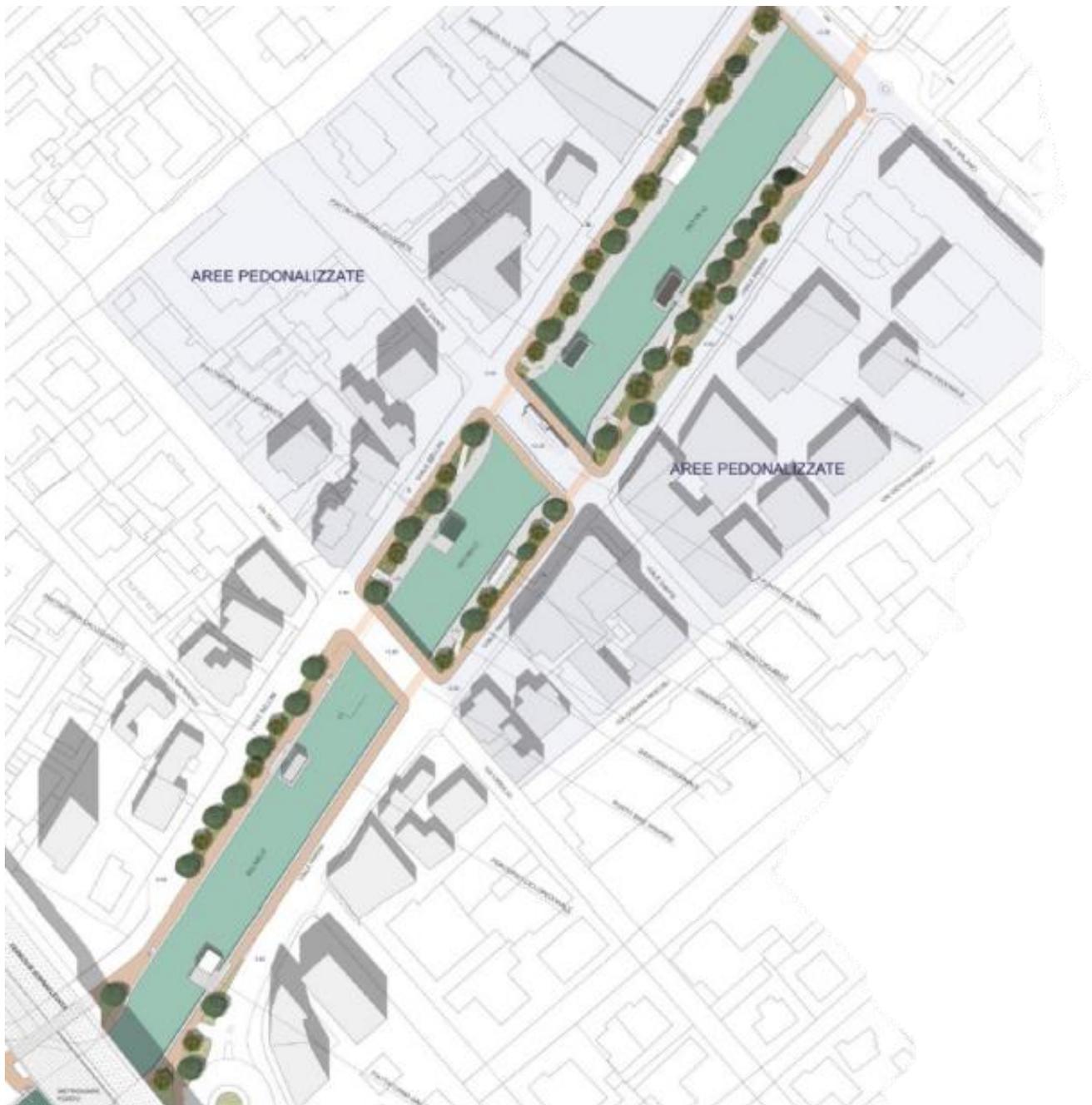


Figura 23 - Ambito Lungo Rio

Proseguendo nel percorso da mare a monte, la seconda zona interessata dal Master Plan sarà quella rappresentata dai Lungo Rio compresa fra il ponte di Viale Gabriele D'annunzio e quello di Viale Torquato Tasso con interventi di sistemazione viaria e arredo urbano fino al ponte di Via Vittorio Emanuele II.

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

Tale area sarà caratterizzata dalla pedonalizzazione dei percorsi lungo fiume che saranno, di conseguenza, completamente ridisegnati in funzione della loro migliore fruibilità da parte di pedoni, ciclisti e altre forme di circolazione “dolce” che stanno via via diffondendosi ed evolvendo nei mezzi e nelle modalità d’uso.



Figura 24 – Porto Canale di Riccione 1960

Un’ulteriore, sostanziale, scelta strategica che andrà ad interessare quest’area riguarderà l’eliminazione dei posti barca lungo l’asta fluviale che sarà così resa facilmente navigabile sia dalle imbarcazioni ricoverate nel dry-dock che dovrà assorbire la domanda di ormeggi soppressi (vedi capitolo specifico), sia dalle “navette” elettriche che si aggiungeranno ai mezzi collettivi di collegamento pubblico monte-mare. Tutto questo permetterà di riqualificare l’asta fluviale, trasformandola in uno vero e proprio Viale d’acqua. Lungo questo percorso si andranno a ricollocare, incrementandole, le attività commerciali al dettaglio (e.g. chioschi, negozietti, bar, street food) nonché alcuni punti (sperimentali) di smart working perfettamente cablati e connessi e ben identificati che serviranno da “prototipo” al concetto emergente di smart-holiday per il quale andrebbe sviluppato uno specifico progetto.¹⁵

¹⁵ Si tratta di un nuovo modo di concepire la suddivisione del tempo fra “tempo di lavoro”; “tempo libero” e “vacanza” che, partendo dalle necessità imprescindibili di distanziamento sociale derivanti dalla pandemia di Covid 19, ha accelerato fortemente il processo di implementazione dello smart working in Italia e nel mondo. Tale processo può trovare pratica applicazione e utile incentivo in aree come Riccione e la costa romagnola dove, forse più che altrove, si assiste alla coesione e forte interazione fra momenti e situazioni di svago e ambiti lavorativi veri e propri. In questa prospettiva, il Master Plan vuole cogliere lo spunto per individuare aree e locations appositamente progettate per lo svolgimento di attività di smart working da ritagliare nel tempo della vacanza, dilatandolo e diversificando le attività eliminando tempi morti e sprechi di risorse.



Figura 26 - Profili

NOTA GENERALE

Il cambio di paradigma indicato dal Master Plan che dovrà essere univocamente recepito dalla successiva progettazione esecutiva, sarà il deciso miglioramento del rapporto con l'acqua che diventa costantemente e immediatamente fruibile, sia grazie al declivio delle sponde che andranno piantumate con essenze varie e accuratamente scelte sulla base delle prescrizioni di piano, sia per la collocazione sull'intero percorso di chioschi e deor ad uso sia commerciale che pubblico.

Darsene

PREMESSE

Le darsene attuali non sono ampliabili: Nonostante da più parti si evidenzi l'esigenza di ampliare la dotazione di spazi per la nautica da diporto, si ritiene anti-economico e troppo invasivo sugli equilibri e le dinamiche urbane consolidate storicamente, qualsiasi intervento di ampliamento degli spazi acquei destinati al diporto.

- i. Leggermente diverso il discorso per quanto riguarda le zone per servizi tecnici di manutenzione e per la sicurezza che, al momento, sono del tutto carenti se non inesistenti e comunque al disotto di qualsiasi standard di accettabilità anche dal punto di vista della sicurezza operativa e della salvaguardia ambientale.
- ii. L'area portuale deve diventare "cerniera" e raccordo del tessuto urbano e non, come ora, separazione e ostacolo alla fluidità dei percorsi e alla permeabilità del traffico leggero.
- iii. Il porto rappresenta in tutti i sensi, il CENTRO di Riccione e deve recuperare a pieno questo ruolo sia dal punto di vista funzionale che estetico.
- iv. IL porto, come è più della spiaggia, è il "luogo" di interscambio fra la terra e il mare e deve favorire ed enfatizzare al massimo questo rapporto.
- v. Una volta recuperata la sua centralità urbana, si dovrà enfatizzare al massimo il carattere "aperto" del porto riccionese, sia eliminando quanto possibile i muri e le barriere fisiche fra questo e gli ambienti che lo circondano (spiaggia, città, mare, fiume), sia potenziando ed enfatizzando la naturale vocazione alla socializzazione che, da sempre, lo caratterizza.
- vi. Per le ridotte dimensioni e per la sua storia, il porto non potrà essere "di per sé" una risorsa economica per la città ma dovrà rappresentare un fattore di attrazione così potente da generare ricadute positive e consolidate su tutta l'economia turistica riccionese. In intesi si tratta di un fondamentale "asset" socio-economico della città di Riccione.
- vii. Con questi limiti oggettivi e queste premesse, ci siamo posti l'obiettivo di valorizzare al massimo quello che già c'è in area per mettere in moto un processo virtuoso di riqualificazione costante che porti tutti gli operatori presenti a essere loro stessi, per primi, i fautori del miglioramento continuo delle aree e delle strutture di loro pertinenza.

METODOLOGIA

Quello che viene rappresentato nella scheda di progetto delle darsene, in realtà, è il punto di arrivo di questo processo che non potrà essere troppo spostato nel tempo (3-4 anni) ma che non dovrà nemmeno essere forzato oltre le normali compatibilità economiche di un corretto piano di ammortamenti in un preciso quadro di certezze e di decisioni consapevoli e condivise.

Resta ferma la necessità di operare, da parte dell'Amministrazione pubblica, gli interventi di innesco del processo virtuoso sopra indicato. Tali interventi saranno comunque cadenzati da un cronoprogramma che stabilirà le tappe fondamentali e gli investimenti da effettuare e sarà connesso con gli interventi che dovranno effettuare i privati sulle strutture sulla base degli accordi di Concessione che andrà a costituire lo strumento di governo di tali interventi. Lo schema generale di tali interventi e la loro prevedibile successione temporale sono riassunti nella tabella che segue.

GERARCHIA INTERVENTO	DESCRIZIONE	COMPETENZA ¹⁶	PRIORITA'
1	Ristrutturazione del Piazzale A. De Gasperi	PBL	1
2	Parcheggio interrato A. De Gasperi	PBL	1
3	Passerella ciclopedonale	PBL	1
4	Completamento arredo urbano / verde pubblico	PBL	1
5	Realizzazione gradonate lato spiaggia	PBL	2
6	Ampliamento P.zza D.Tosi + scuola vela	PBL	2
7	Realizzazione Area servizi nautici + cantiere	PBL	2
8	Sopraelevazione ponte D'Annunzio	PBL	2
9	Realizzazione Palazzo del Mare / Associazioni /Capitaneria	PBL + PRV	2
10	Ristrutturazione Savioli	PRV	2
11	Ampliamento e ristrutturazione p.zza di levante	PBL	3
12	Spostamento / ristrutturaz. Ristoranti (eventuale)	PRV	3
13	Modifica scogliere frangiflutto / gradonate	PBL	3
14	Ampliamento a mare e realizzazione Teatro Levante	PBL	3

Naturalmente quello qui sopra riportato è solo un primo schema da rivedere durante lo sviluppo del progetto che, comunque, dovrà mantenere una notevole flessibilità per adattarsi alle mille variabili in gioco, tenendo però fermo l'obiettivo dell'integrazione razionale fra interventi pubblici e privati per il comune obiettivo della riqualificazione urbana e ambientale dell'area col minor dispendio di risorse e il minimo disagio per la popolazione e le attività economiche.

DECLINAZIONE DEI CRITERI GENERALI

MATERIALI

Tutta la progettazione delle strutture, degli arredi e delle nuove costruzioni, così come le ristrutturazioni in genere, dovranno privilegiare l'utilizzo di legno, acciaio inossidabile e acciaio ossidato (corten) per i materiali delle parti a vista con la possibilità di lasciare elementi strutturali in cemento armato a vista, mentre dovrà essere prevista, quanto più possibile, la presenza di verde e di giochi d'acqua in conformità con quanto già realizzato nell'arredo pubblico del Lungomare della Libertà. Naturalmente resterà ampia facoltà dell'Amministrazione Comunale per derogare a quanto prescritto sulla base dei progetti esecutivi che saranno presentati nel rispetto delle linee guida e dello spirito del Piano

LAYOUT GENERALE

Premesso che, come più volte sottolineato, non è ragionevolmente ipotizzabile un ampliamento degli specchi acquei, ci si dovrà concentrare sulla riqualificazione dell'esistente e sul rendere molto più fruibile e piacevole la frequentazione del porto e delle sue attività.

In questa logica, il Master Plan si impegna nelle seguenti direzioni:

- i. Salvaguardare le attività esistenti e le loro caratteristiche fisico-dimensionali.
- ii. Riorganizzare completamente la logistica del quartiere portuale per aumentare gli spazi comuni e razionalizzare percorsi e aree di sosta.
- iii. Omogenizzare le caratteristiche fisiche ed estetiche dell'area per conferire loro unitarietà e migliorare la percezione dell'ambiente naturale.

¹⁶ PBL = PUBBLICO
PRV = PRIVATO



Figura 27 - Il porto di Riccione oggi e post MPPR

NUOVE VOLUMETRIE¹⁷

Si tratta sostanzialmente di due interventi fuori terra che dovranno rispondere alla legittima richiesta di collocazione definitiva e razionale sia delle principali attività turistiche e commerciali storicamente insediate in area portuale, sia delle attività istituzionali fondamentali alla vita sociale del porto, e non solo.

- i. L'intervento più rilevante è costituito dall'hotel Savioli che rappresenta "l'edificio-simbolo" del porto e che, al momento dispone già di un progetto di ristrutturazione e ampliamento molto avanzato col quale il Master Plan deve dialogare e interagire a livello di percorsi e spazi comuni oltre, ovviamente, sul piano della contaminazione formale e volumetrica.
- ii. Il secondo intervento che prevede un aumento di cubatura edilizia è il Palazzo del Mare¹⁸ che dovrà assolvere, come spiegato nella scheda seguente, la funzione di Centro dei Servizi portuali.



Figura 28 - Ante e Post operam

¹⁷ Nel suo insieme l'ampliamento delle superfici sarà pari a: 5278 m² destinate quasi esclusivamente ad aree pubbliche e spazi conviviali.

¹⁸ attuale Club Nautico.

COLLEGAMENTI E CONFINI

Come ripetutamente sottolineato, l'area portuale deve invertire il suo ruolo passando da barriera fra le due metà di Riccione, divise dal Rio Melo, a connettore del territorio comunale e non solo. In questa chiave il Master Plan si pone l'obiettivo di favorire in tutti i modi possibili le interazioni fra le parti, le persone e le idee.

Ovviamente il primo passo sarà quello di realizzare un percorso di viabilità leggera molto fluido e naturale, rappresentato, in primis, dalla passerella ciclopedonale.

Per quanto riguarda le barriere fisiche (muri, recinzioni, cancelli, scale, scogliere, ecc ...) verranno sostanzialmente eliminate e sostituite gradatamente da elementi di passaggio "dolce". In particolare fra le banchine e la spiaggia e fra il perimetro esterno delle darsene in affaccio sul mare, sia in ponente che dal lato di levante, saranno realizzate delle piccole gradonate dall'andamento irregolare che permettano l'attraversamento su tutto il perimetro e la sosta con i "piedi nell'acqua". Naturalmente andranno adeguatamente protette con barriere soffolte a livello dei moli esistenti e segnalate le zone che presentano particolari rischi.

Altri elementi di connessione molto importanti saranno le piazze pubbliche del Palazzo del Mare, di Levante, di Ponente, e p.zza De Gasperi che saranno oggetto di progettazione specifica.

Per quanto riguarda le barriere visive, si dovranno salvaguardare ed incrementare i cosiddetti "cannocchiali visivi" e le sopraelevazioni di piazze e percorsi e si prenderà in seria considerazione, in sede di dibattito pubblico, l'ipotesi di liberare quanto più possibile, gli edifici al piano terra con l'utilizzo diffuso dei cosiddetti "pilotis", magari concedendo il recupero in altezza dei volumi ceduti al suolo al pubblico passaggio o semplicemente alla permeabilità visiva.



Figura 29 - Layot darsene



PALAZZO DEL MARE

Con questa definizione si intende la palazzina dell'attuale Club Nautico che dovrà ampliarsi per accogliere tutte le attività in qualche modo connesse con la vita del porto, attualmente sparpagliate in sistemazioni per lo più provvisorie o comunque non adatte allo scopo.

Prima fra tutte la locale Capitaneria di Porto / Ufficio Locale Marittimo (Locamare) che si trova alloggiata in un appartamento in affitto nelle vicinanze del porto. Si ricorda, solo per dovere di cronaca, che si tratta dell'Ente che rappresenta la legittima proprietà¹⁹ delle aree e dei locali che insistono sul perimetro portuale e che ha pieno diritto ad accedere ad una sistemazione quanto più funzionale e dignitosa possibile.

Oltre a questa saranno collocate in questo edificio tutte (o quasi) le altre associazioni diportistiche quali: Club Nautico, Associazione Marinai d'Italia, Lega navale, le quali, pur mantenendo i servizi al diportista nelle immediate vicinanze dei rispettivi tratti di banchina in concessione, avranno le sedi di rappresentanza nel Palazzo del Mare dove, però, in una logica di ottimizzazione delle risorse e di sinergia di attività con analoghi scopi sociali, saranno chiamati a mettere in condivisione i servizi e gli spazi comuni (i.e. lobby, segreteria, sala riunioni, spogliatoi, servizi igienici).

¹⁹ Da non intendersi in senso strettamente giuridico.



Figura 30 - Palazzo del Mare

Anche l'attuale pescheria della locale "Coop piccola pesca" dovrà essere ricollocata nel costruendo edificio, potenziandola per incentivare il commercio locale di pesce a km. 0 e, far nascere, da qui, un ulteriore centro di diffusione della cultura marinara.

Tutte queste attività, qui concentrate e opportunamente promosse, andranno a costituire una importante infrastruttura che potrà e dovrà diventare il fulcro di tutte le attività di carattere marinaro e/o diportistico e il principale motore del Turismo Nautico riccionese.

Data la complessità delle dinamiche che si andranno a mettere in moto, rimaneggiando gli attuali assetti concessori, sono state previste vari schemi distributivi degli stessi (vedere planimetrie progettuali). Qui si illustra solo quella più "radicale"²⁰ che rimettendo in gioco praticamente tutte le attività attualmente presenti, richiede una estrema chiarezza di percorsi e obiettivi. In questa ipotesi, nel palazzo del Mare, oltre alle attività "istituzionali", saranno ricollocate anche alcune attività commerciali quali l'attuale la FEAT (concessionaria del Cantiere Navale San Lorenzo) e il "Caffè del Porto" che usufruiranno, rispetto ad ora, di una localizzazione più baricentrica, meglio raggiungibile e con maggiore visibilità. Resterà invece collocata nell'area adiacente al cantiere navale lo ship chandler "Gente di Mare" in quanto funzionale alle attività diportistiche.

²⁰ Si vedano le successive planimetrie nelle varianti A, B, C.

Scopo di questa fase è anche quello di dirigere verso una scelta univoca che vada a bilanciare i principi del piano, quali l'accentramento delle attività commerciali affini, la liberazione di spazio al suolo.



Figura 31 - Palazzo del Mare

Tutte da definire le procedure per l'assegnazione degli spazi e i relativi costi che dovranno, necessariamente, essere commisurati alle reali possibilità di investimento dei soggetti destinatari secondo il principio della "pubblica utilità".

Da un rapido calcolo delle superfici minime necessarie, risulta evidente che stiamo parlando di una struttura di rilevante volumetria da realizzare in stretta collaborazione fra Amministrazione pubblica (Ministero e Comune di Riccione) e enti ed imprenditori privati.

Nello stesso tempo dovrà, possibilmente, coordinarsi ed integrarsi, sia a livello architettonico che dei percorsi di mobilità leggera, col contiguo H. Savioli.

Si tratta pertanto di un'opera estremamente complessa sia sul piano della progettazione architettonica, sia dal punto di vista economico ed amministrativo.

Per queste ragioni è auspicabile redigere, nel più breve tempo possibile, un programma di intervento che fissi le norme e i criteri generali, indicando, nel contempo, un bando-concorso per la progettazione esecutiva e per l'assegnazione degli spazi previsti.



Figura 32, Figura 33 - Palazzo del Mare



Figura 34 - Passerella pedonale, vista da Via Amintore Galli

PASSERELLA PEDONALE

Come detto in premessa è questo l'elemento principale di ricucitura dei percorsi lungo costa che, finora, hanno trovato, nel porto il loro punto di discontinuità capace di determinare un "di qua" e un "di là" del porto.

Si tratta di un percorso in quota che, innestandosi sui percorsi disegnati dal Lungomare della Libertà supera il fiume ad una quota di 3-4 metri dall'attuale piano stradale e, dopo avere attraversato il Palazzo del Mare, si biforca, andando, da un lato, a collegarsi sui corrispondenti percorsi già realizzati in Lungomare della Repubblica a nord e dall'altro, percorrendo in linea retta, sempre in quota, tutta la banchina della darsena di ponente, servendo, in questo modo, le varie realtà commerciali qui presenti spingendosi, infine, direttamente in mare a fianco della nuova struttura della scuola vela (per la quale, con opportuno scivolo finale, potrebbe fungere da pontile di attracco). Questa scelta, oltre a liberare spazio al suolo ed eliminare le interferenze col traffico veicolare, implica alcuni interessanti "effetti collaterali": movimentata il percorso anche in altezza rendendolo decisamente più interessante e sposta il punto di vista, favorendo così una diversa lettura e una visione più complessiva (e più critica) del territorio. Una sorta di controllo dall'alto di quanto ci circonda.

Ciò premesso, bisognerà però, in sede di progettazione esecutiva, porre estrema attenzione anche alla sistemazione delle aree e dei percorsi a livello stradale che non dovranno, in nessun modo, essere percepiti come "sottoscala" o comunque come percorsi secondari.

Fatta salva l'ovvia esigenza di mantenere una percorribilità carrabile e garantire l'agibilità ai trasporti eccezionali delle imbarcazioni da varare, si dovrà permettere l'accesso ai mezzi di servizio e soccorso per favorire lo svolgimento di eventi e manifestazioni ed eventi.

Per quanto riguarda i materiali indicati nelle prescrizioni normative che dovranno guidare la progettazione esecutiva, si privilegeranno, anche qui, materiali naturali quali il legno, il vetro, il corten

ed eventualmente l'acciaio inossidabile o la lega leggera anodizzata a spessore. Naturalmente dovranno essere particolarmente curati i trattamenti protettivi per ambienti salini.



Figura 35 - Snodo di giunzione della passerella pedonale nel troncone di raccordo con L.m.re della Libertà lato N. Altezza +6.00 m dal piano stradale.



Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

Figura 36 - L.go Dante Tosi e piazzetta panoramica

A differenza degli altri interventi progettuali, per i quali, normalmente, il Master Plan, indica solo tipologie costruttive, limiti dimensionali di massima e qualche vaga indicazione sui materiali, il disegno delle passerelle sviluppato nel M.P. stesso, avrà carattere normativo e tendenzialmente prescrittivo per quanto riguarda, in particolare, la struttura a puntoni strallati conseguente alla scelta di lasciare più spazio libero a terra possibile e, nel contempo, recuperare appieno l'iconografia marina ispirata alle attrezzature veliche e ai paranchi di carico sulle navi del secolo scorso.



Figura 37 – Passerella in corrispondenza dello spazio verde dell’innesto del L.m.re troncone nord con via A. Galli

RISTORANTI

Il tema della collocazione e della riqualificazione delle strutture storicamente dedicate alla ristorazione è sicuramente fra i più spinosi da affrontare e risolvere.

A questo riguardo, lo spirito del Master Plan non può che essere di estrema cautela e di grande apertura, circa le istanze e le legittime aspettative degli operatori che, al di là della oggettiva precarietà della loro posizione amministrativa (problematica “Bolkestein”).

Pur in questo quadro generale di grande incertezza, il Master Plan non si può (e non vuole) esimersi dall’indicare delle linee di sviluppo e di consolidamento delle suddette attività. Per farlo senza cadere in facili luoghi comuni, sono state prese in esame due ipotesi di collocazione dei ristoranti in oggetto (Fino, Gher, Gambero Rosso):

- i. una di minima col mantenimento della localizzazione dei ristoranti della darsena di ponente (Fino e Gher) che ha il pregio di non sovvertire lo status-quo delle attività commerciali “storiche” ma che riduce fortemente la possibilità di dare risposta adeguata alle esigenze dei diportisti e della sicurezza della navigazione in quanto riduce l’area da

destinare a tali servizi essenziali alla superficie dell'attuale squero che andrà ridotto (se non eliminato del tutto) per fare posto ai mezzi di sollevamento e a un minimo di piazzale di sosta e lavorazione delle imbarcazioni che ne fanno richiesta.

- ii. Una seconda ipotesi, più complessa ma che, in realtà, corrisponde molto meglio agli obiettivi del Piano, prevede lo spostamento dei ristoranti collocati sul lato nord della darsena, liberando così le aree necessarie al potenziamento dei servizi alle imbarcazioni, che dovranno comprendere: Gru o Travel lift per alaggio-varo imbarcazioni / Piazzale sosta per piccoli lavori di manutenzione con adeguati impianti di recupero e trattamento acque/ Locali officine + deposito + magazzino + ufficio.

In tutti i casi, si sono indicati i principi e le soluzioni chiave per la riprogettazione e la riqualificazione delle strutture che, ovviamente, dovranno essere messe in atto dai gestori su base volontaria e concordata con l'Amministrazione Pubblica ma che, nel contempo, non potranno essere lungamente rinviate in quanto, al momento, sono mediamente, chi più chi meno, in condizioni di assoluta precarietà, sia dal punto di vista funzionale che estetico e spesso, sul filo di lana per quello che riguarda la rispondenza alle norme.

Come più volte ribadito nella presente relazione al Piano, non c'è, da parte degli estensori e degli amministratori pubblici, nessuno spirito impositivo. Anzi, sarà l'Ente Pubblico ad intervenire per primo per innescare la spirale virtuosa della qualità che da sola, dovrà indurre i singoli operatori privati ad adeguare le loro strutture al nuovo contesto.



Figura 38 - Piazza A. De Gasperi

PIAZZE E SPAZI PUBBLICI

In totale saranno tre le aree di socializzazione prospicienti i percorsi ciclopedonali:

- i. Una, posta sul lato Nord-Est della darsena di levante, ricavata ampliando la passeggiata a mare che comprenderà, sullo spigolo di levante, una piattaforma su palafitte per recuperare spazio da dedicare a iniziative ed eventi culturali compresi spettacoli teatrali e cinema all'aperto, oltre che un piacevole "belvedere" orientato sul sole nascente e sul Monte San Bartolo.
- ii. L'altra, simmetrica, ricavata dall'ampliamento a mare della piazza del ristorante "Gher", sarà invece collocata a Nord-Ovest, alla conclusione del percorso in quota che circonda le darsene e che si "getterà in mare" con un pontile sopraelevato dal quale godere la vista di tutta la costa e del tramonto riccionese.
- iii. La terza è invece una vera e propria piazza-giardino che andrà a costituire il terminale dei percorsi del Lungomare della Libertà, liberando e valorizzandolo ulteriormente la prospettiva sul porto per chi proviene da sud-est. Questa ampia superficie libera sarà poi movimentata dalla presenza, sul lato monte, di un declivio verde, completamente piantumato e dotato di corsi d'acqua e fontane in perfetta continuità con quanto già realizzato sul nuovo Lungomare. A lato ed a differenti livelli, si snoderanno le piste ciclopedonali e il "sentiero" di collegamento fra le due sponde del canale. Sul lato monte della piazza, vi saranno le rampe di accesso al parcheggio sotterraneo, mentre nel lato mare (da mantenere più aperto e più "trasparente possibile"), i servizi ai diportisti (i.e. bagni – docce – depositi).

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

Infine saranno realizzate alcune strutture di interazione fra spazi pubblici e privati, perfettamente integrate con i percorsi pedonali di collegamento fra le varie zone.

In particolare ci si riferisce alla piazza antistante l'hotel Savioli che, in un possibile sviluppo progettuale, potrebbe "entrare" nel Savioli stesso per migliorare l'integrazione degli spazi comuni dell'albergo mettendo la hall, il bar e il ristorante direttamente al servizio dei turisti che frequentano il porto con reciproco vantaggio.

L'altra area di uso pubblico connessa con strutture private sarà la terrazza al primo livello del Palazzo del Mare che, se ben progettata, come la precedente, favorirà l'interscambio fra il pubblico e le attività delle associazioni marinare e la "pescheria" riccionese, valorizzandone ruoli e fruizione.



Figura 39 - Terminale del L.m.re della Libertà



Figura 40 - Teatro e Piazza del Teatro Mare

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

SCUOLA VELA

Come ampiamente documentato, la domanda di attività velica a Riccione, continua ad aumentare in maniera esponenziale di anno in anno e viene ampiamente disattesa per la mancanza di adeguati spazi ed attrezzature. Va da sé che debbano essere la zona del porto, o le sue immediate vicinanze, a dare risposte soddisfacenti a tale domanda per far diventare (anche) la vela, com'è logico, una delle tante attività sportive per cui Riccione va fiera nel mondo. Come invece è ampiamente noto, purtroppo, non è assolutamente così; Le attuali attrezzature per l'apprendimento e la pratica della vela dilettantistica si riducono ad un pontile in legno costruito nel lontano 2000 e qualche striscia di sabbia su cui appoggiare le imbarcazioni anch'esse ormai obsolete. Per ovviare a questa paradossale situazione, il Master Plan mette a disposizione l'ampliamento a mare del piazzale D. Tosi con la previsione di impiantare un vero e proprio centro sportivo, autonomo e dotato di tutti i servizi necessari oltre, ovviamente, agli spazi per il deposito a secco delle imbarcazioni, sia d'estate che d'inverno.

Tutto questo non è ancora sufficiente, soprattutto per la sezione agonistica di questo sport che dovrà trovare altri e più ampi spazi in strutture dedicate collocate ai confini ma rappresenta, ad un tempo: il minimo necessario per dare visibilità e dignità alle tradizioni veliche di un Club Nautico fra i più antichi d'Italia (anno di fondazione 1933) e il massimo che si può ottenere negli spazi, comunque angusti, del porto cittadino.

Altro discorso sarebbe se si cominciasse a dare, agli sport acquatici, il giusto peso anche nell'assegnazione delle concessioni di spiaggia. Sappiamo bene che questo è un discorso non affrontabile oggi, all'interno di questo progetto, ma teniamo ad affermare che, un tale radicale cambiamento di strategia, sarebbe del tutto in linea con le attuali tendenze del turismo giovanile che, sempre di più, aspira a un'offerta quanto mai varia ed articolata ed è sicuramente sempre meno interessato al modello statico di vacanza proposto dalle nostre strutture balneari.

Per quanto riguarda le indicazioni tipologiche della scuola vela si dovrà puntare ad avere una struttura del tutto in armonia con le altre costruzioni previste sul porto: In primis: la passerella sopraelevata. I Materiali saranno soprattutto legno e acciaio inox (la struttura è estremamente prossima alla spiaggia e alla linea di costa) e non potrà essere recintata se non in una piccola porzione adibita a deposito vele e accessori.

Sempre al servizio della vela sarà realizzato un piccolo pontile galleggiante, spiaggiabile all'occorrenza, in caso di forti mareggiate, posto allo sbarco della scalinata sollevabile che collega l'estremità nord della passerella con l'acqua. A questo pontile potranno attraccare le barche al ritorno delle brevi uscite diurne, senza la necessità, ogni volta, di tirarle a secco e smontare l'attrezzatura velica.

DATI PRINCIPALI:

DATI		NOTE
SUP. COMPLESSIVA	550 m ²	Area complessiva a disposizione
SUP. COPERTA	109 m ²	preliminare
SUP. UFFICI / AULE	85 m ²	Comprende palestra, ecc
SUP SERVIZI	24 m ²	
N° POSTI BARCA	20 -25	Dipende dalle dimensioni

* Approfondimento: turismo nautico:

Negli ultimi dieci anni abbiamo assistito ad un proliferare di nuovi sport nautici praticati soprattutto da giovani che si praticano principalmente dalla spiaggia o in prossimità della costa quali ad esempio: sea scooter, surf, kite, canoa, canottaggio, sup, solo per citarne alcuni.)

Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com

Si tratta, oltre che di una fantastica scuola di sport e di vita a contatto con la natura e con i valori più autentici della cultura marinara, di una grande opportunità turistica rivolta a un target di clientela giovane, dinamico, sano e internazionale: l'ideale per qualsiasi località turistica marina.

A fronte di questa forte domanda Riccione presenta delle carenze strutturali evidenti.

Stante la limitatezza delle aree portuali vere e proprie, per poter ampliare la dotazione di servizi alle attività e agli sport nautici, dovremo prendere in considerazione il concetto di Water Front o "Porto Diffuso", andando a recuperare per quanto possibile le aree di spiaggia libera (o da liberare) da destinare alle attività nautiche e agli sport acquatici vari.

A livello di Master Plan, la risposta in grande scala a questa domanda è senz'altro rappresentata dalla Sea Water Arena che però non può prescindere da una rete di punti di approdo e ricovero a terra che, idealmente, dovrebbero essere presenti ogni mille o duemila metri circa di arenile in modo che, oltre a rispondere alla domanda turistica diffusa sulla costa, potrebbero permettere e favorire il piccolo cabotaggio costiero (una sorta di trekking marino)

Varianti possibili e disposizioni

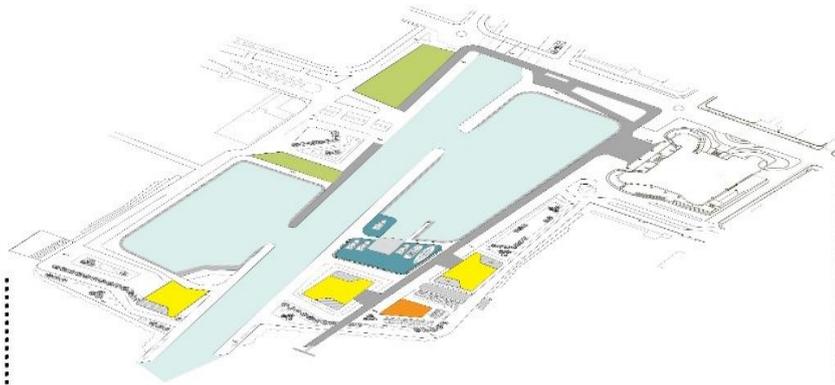
Sono proposte tre soluzioni, quella sviluppata principalmente è quella indicata nella pianta A.

In figura 41 sono riportate ed accostate le tre soluzioni evidenziandone le differenze.

Unitamente a quanto di seguito riportato, in riferimento alla soluzione B, con la presenza di una lista di edificato perpendicolare alla spiaggia sul lato nord della passerella, è possibile mantenere qui alcune delle attività economiche ad oggi presenti sul L.go Dante Tosi, aggiungendo però dunque un ulteriore stabile per allocare un secondo ristorante nel medesimo lato del porto. Lo svantaggio di questa soluzione sicuramente è la minima liberazione di spazio a terra.

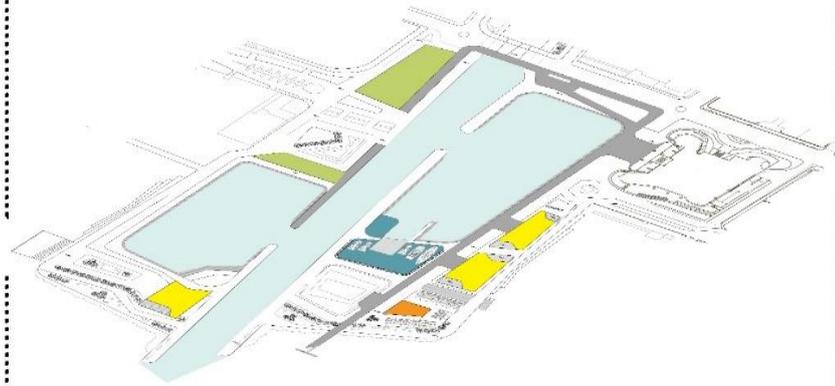
SOLUZIONE A

In tale versione le attività ristorative del versante Savioli, sono collocate a destra e a sinistra della passerella sopraelevata, la prima con affaccio fronte mare, la seconda fronte spiaggia e ingresso verso una piazza che si presta ad eventi o come punto di aggregazione.



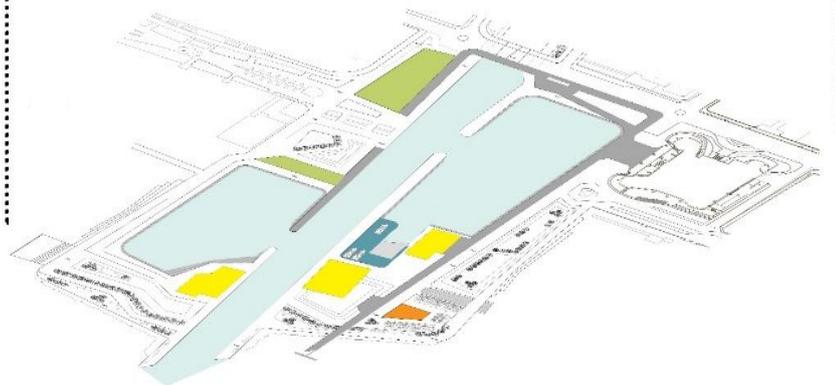
SOLUZIONE B

In tale versione le attività ristorative del versante Savioli del porto sono collocate lungo il perimetro adiacente la spiaggia. Si crea così uno spazio urbano per il tempo libero e per l'organizzazione di piccoli eventi, a ridosso dell'area di rimessaggio.



SOLUZIONE C

Nella versione C si sono conservate le attività di ristorazione esattamente dove sono attualmente, con le medesime volumetrie, tale soluzione ha un impatto economico meno gravoso, ma presenta diversi vincoli per uno sviluppo trasversale del porto.



Passerella
Sopraelevata

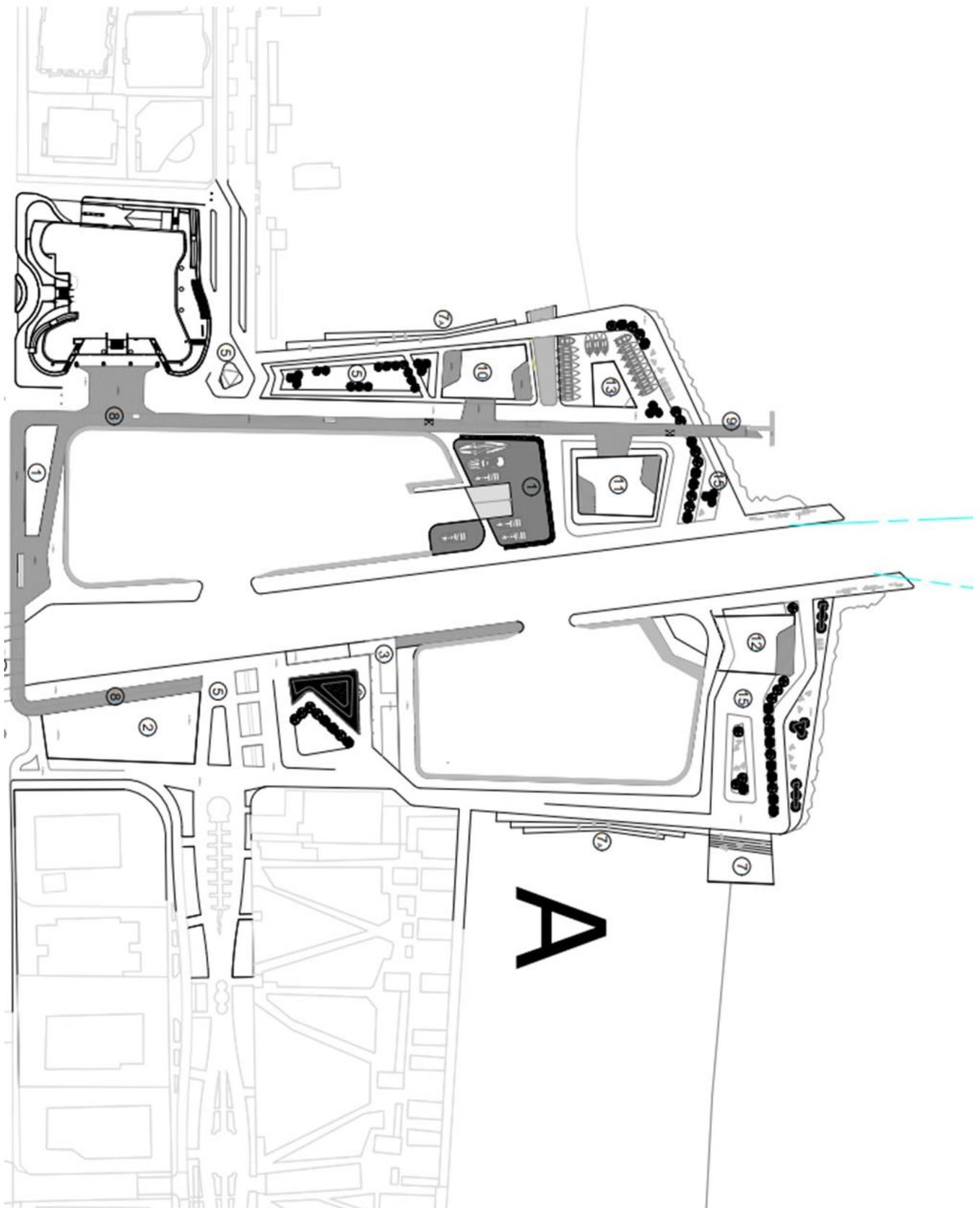
Attività di
Ristorazione

Tetto
Giardino

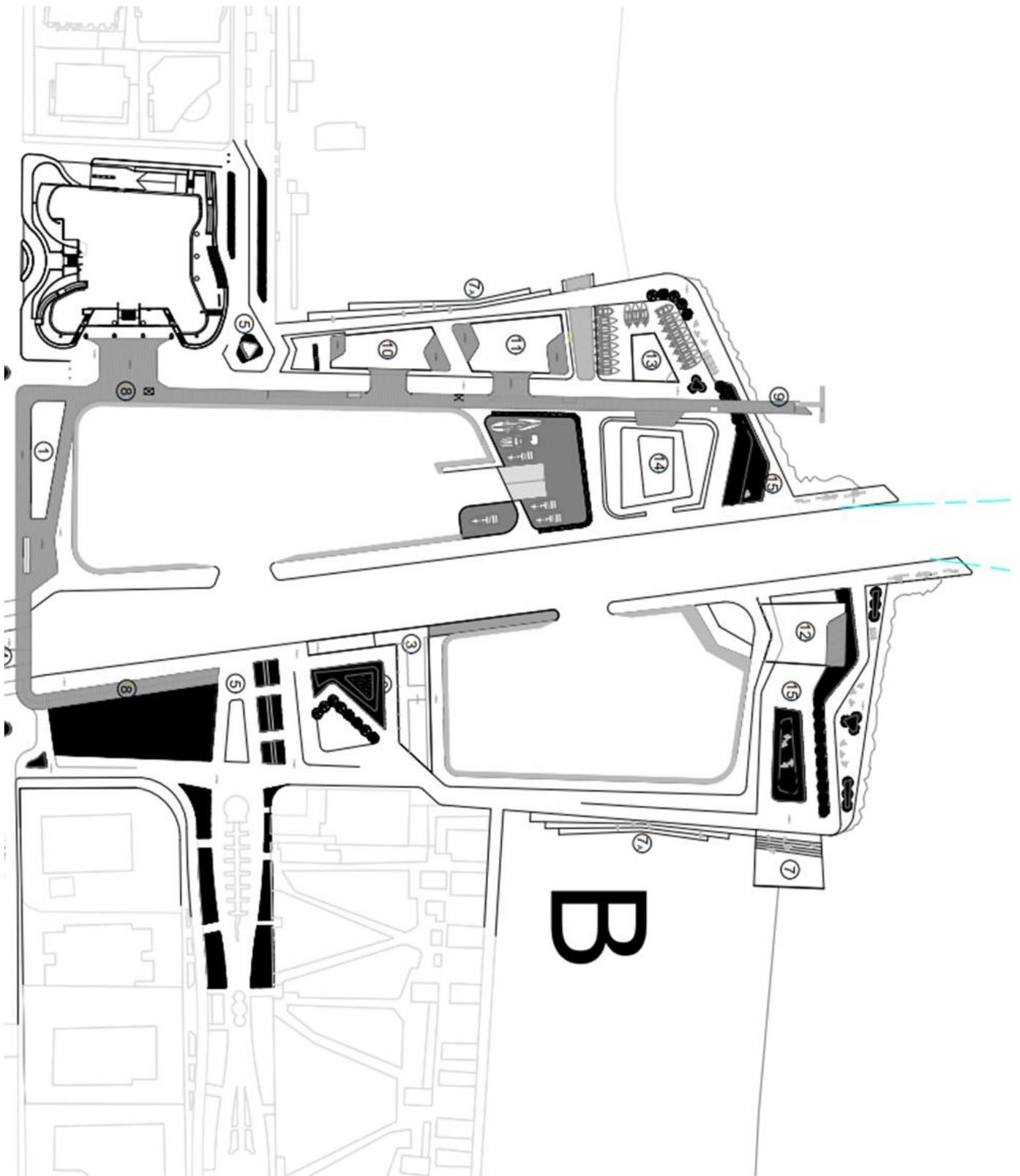
Scuola
Vela

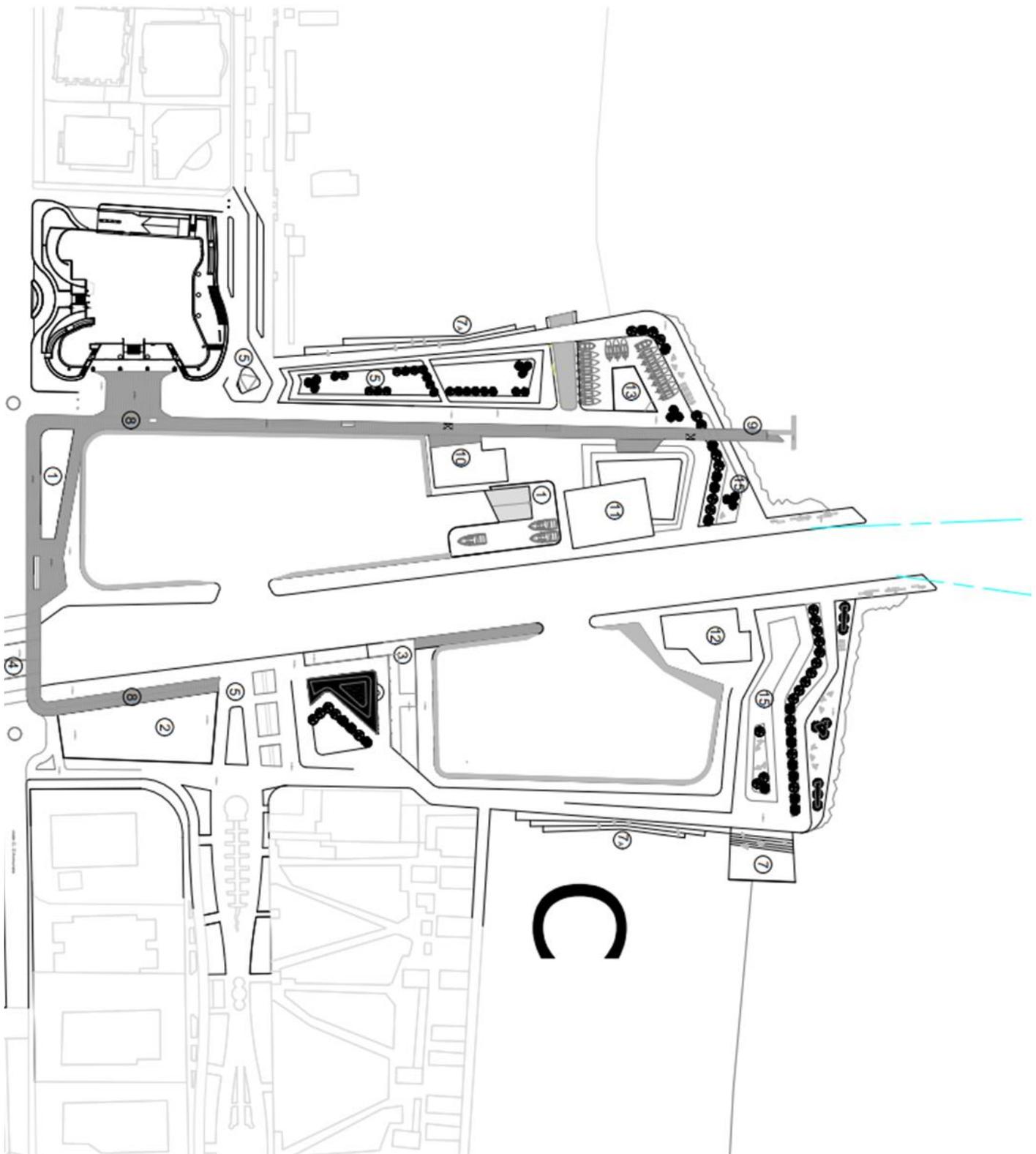
Rimessaggio
Barche

Figura 41 - Soluzioni proposte



Strada Belvedere, 1 61039 – San Costanzo, Provincia di Pesaro e Urbino
Lungo Darsena, 57 47843 - Porto Verde di Misano Adriatico, Provincia di Rimini
C.F: FRN MSM 53E16 H274Z
+39 335 6275971 massimofranchini53@gmail.com www.massimofranchini.com





Elenco dei simboli

i.e.	id est	<i>il/i quali</i>	<i>a titolo esaustivo</i>
e.g	exempli gratia	<i>ad esempio</i>	<i>a titolo esplicativo ma non esaustivo</i>
pt.o/i	punto/ punti		
fig.	figura		

Unità di misura riportate secondo il Sistema Internazionale S.I.

Elenco delle immagini

Figura 1 – Reconciliation Chapel.....	27
Figura 2 - Ludwig Mies van der Rohe, Seagram Building on New York City's Park Ave. Image credit: Jules Antonio, CC BY 2.0.....	29
Figura 3 – Motoscafo riva aquarama.....	30
Figura 4 – CC Biblioteca Gambalunga, il Savioli Spiaggia ed il porto, Riccione 1960	31
Figura 5 – Aree di intervento secondo la precedente consegna del MPPR	35
Figura 6	37
Figura 7	37
Figura 8 – Situazione degli assi viari maggiori ante operam	39
Figura 9 – Situazione degli assi viari maggiori post operam	40
Figura 10	40
Figura 11 – Dettaglio degli assi viari maggiori nell'area portuale.....	41
Figura 12 – Deviatori a Pesaro e Rimini	43
Figura 13 – Stato attuale di totale abbandono del ponte	45
Figura 14 – Parcheggio A. Volta	47
Figura 15 – Area d'interesse dell'ampliamento dei parcheggi,	48
Figura 16 – Ampliamento del parcheggio "Fornace"	49
Figura 17 - Parcheggio di Piazza A. De Gasperi	50
Figura 18 - Ponte Gabriele D'Annunzio.....	53
Figura 19 – Siloscafo, vista dal Rio Melo	54
Figura 20, Figura 21 - Siloscafo.....	55
Figura 22 - Siloscafo	56
Figura 23 - Ambito Lungo Rio	57
Figura 24 – Porto Canale di Riccione 1960	58
Figura 25 - Profili	59
Figura 26 - Profili	60
Figura 27 - Il porto di Riccione oggi e post MPPR	63
Figura 28 - Ante e Post operam.....	64
Figura 29 - Layot darsene.....	65
Figura 30 - Palazzo del Mare.....	67
Figura 31 - Palazzo del Mare	68
Figura 32, Figura 33 - Palazzo del Mare.....	69
Figura 34 - Passerella pedonale, vista da Via Amintore Galli.....	70
Figura 35 - Snodo di giunzione della passerella pedonale nel troncone di raccordo con L.m.re della Libertà lato N. Altezza +6.00 m dal piano stradale.....	71
Figura 36 - L.go Dante Tosi e piazzetta panoramica.....	72
Figura 37 – Passerella in corrispondenza dello spazio verde dell'innesto del L.m.re troncone nord con via A. Galli.....	72
Figura 38 - Piazza A. De Gasperi	74
Figura 39 - Terminale del L.m.re della Libertà	75
Figura 40 - Teatro e Piazza del Teatro Mare	75
Figura 41 - Soluzioni proposte	78