



Giulia Isidori

Laureata nel marzo 2013 in Architettura presso la facoltà di Architettura di Cesena dell'Università degli studi di Bologna con una tesi in Composizione Architettonica e Urbana dal titolo "Il paesaggio urbano tra ferrovia e città. Progetto di spazi aperti a Viserba". Attualmente collabora con uno studio di architettura di Cesena.

Il Paesaggio Urbano tra Ferrovia e Città: Ricucire una Frattura a Viserba (RN)

Urban Landscape between Railway and City: Bridging a Rift in Viserba (RN)

Tema del panel è la relazione tra gli spazi delle infrastrutture ed il paesaggio urbano, con un progetto di ricucitura tra la città e il mare nel caso di Viserba, località balneare nelle vicinanze di Rimini, caratterizzata da una crescita urbana esponenziale nell'ultimo secolo, paradigma di un tema che interessa tutta la costa romagnola, tagliata in due dal passaggio della ferrovia litoranea. Nella prospettiva di liberare dal mezzo privato la fascia turistica del litorale e di allentare la pressione automobilistica delle periferie, il tracciato ferroviario assume il valore di asse centrale per il sistema di trasporto pubblico da implementare con adeguati attraversamenti urbani che superino la discontinuità della ferrovia e si appoggino ad una trama verde di percorsi e spazi di ricucitura della città con il mare.

The theme of the panel is the relationship between the spaces for infrastructure and urban landscape, with a project that mends the city and the sea in the case of Viserba, a seaside city near Rimini. The city is characterized by an exponential urban growth in the last century, an issue that affects the entire Adriatic coast, bisected by the railroad overpass coast. The task of freeing the private half the tourist strip of the coast and the pressure of automobile suburbs, the railway line takes the value of central axis for the public transport system to be implemented with adequate urban crossings that exceed the discontinuity of the railroad and support it to a plot of green spaces and paths of rejoining the city with the sea.

Parole chiave: stazione, infrastrutture, parco, paesaggio urbano, riviera romagnola, Viserba, Rimini, collegamenti, frattura, ferrovia, rigenerazione urbana

Keywords: Station, infrastructures, park, urban landscape, Rimini, links, rift, railway, urban regeneration

Il progetto si confronta con il tema della relazione tra gli spazi delle infrastrutture ed il paesaggio urbano. Gli spazi della mobilità finiscono per diventare delle fratture all'interno della città, che dividono anziché unire¹. Questo scollamento è un evento recente, infatti fino all'Ottocento la strada, infrastruttura per eccellenza, veniva progettata come matrice della città da cui prendeva forma l'architettura: il paesaggio urbano ed il progetto degli spazi pubblici aveva la precedenza sul progetto del singolo edificio e la città era un'orchestra in armonia perché l'obiettivo era la composizione a scala urbana degli spazi aperti. Oggi la situazione si è ribaltata: gli spazi urbani sono il risultato della somma di singoli edifici e mol-

to spesso vengono relegati a delle superfici di risulta.

Nello specifico si indaga la possibilità di sfruttare lo spazio della mobilità ferroviaria, che attualmente costituisce un limite tra il nucleo urbano di Viserba a mare e a monte della ferrovia, al fine di creare un'area verde attrezzata ed articolata che possa ricucire le due parti di città.

Alla base del progetto vi è la volontà di conservare attiva la linea Ferrara- Ravenna-Rimini per trasformarla in un sistema di TRC2 (Trasporto Rapido Costiero) ferroviario o in una linea Tram-Treno a doppio binario. Adeguatamente trasformata e potenziata, la linea ferroviaria rappresenterebbe una risorsa per il

trasporto pubblico locale, promuovendo così una trasformazione e riqualificazione delle zone a ridosso di essa. L'utilizzo di convogli ridotti con una frequenza più cadenzata e con fermate più ravvicinate offrirebbe un servizio efficace per tutta l'area costiera favorendo l'utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti a medio raggio che sono i più frequenti per la popolazione residente. La linea metropolitana Rimini-Ravenna potrebbe quindi essere la spina di una rete di trasporti che si dirami fino all'entroterra.

A sostegno di questa tesi, quanto dichiarato dall'assessore regionale dei trasporti Alfredo Peri secondo cui l'obiettivo della regione è privilegiare l'utilizzo della Rimini-Ravenna per

[Pagina Segue]

Fig.1 - Planivolumetrico di progetto



Fig.2 - Inquadramento territoriale di Viserba rispetto alla rete ferroviaria



il traffico dei passeggeri soprattutto turistico creando per il transito dei treni merci dei percorsi alternativi³.

Punto fondamentale di tutto il progetto fin dall'inizio è stato riqualificare quindi la zona di pertinenza della stazione andando a suturare la frattura che la ferrovia ha creato nel paese attraverso un edificio-parco che offra nuovi collegamenti e nuove occasioni di incontro e di coesione per gli abitanti: un parco, campi sportivi, una stazione, una sala civica, uno spazio espositivo, uno sportello comunale, una caffetteria e diversi attraversamenti pedonali, aerei e sotterranei.

La ricerca di una relazione tra edificio e città che vada oltre la tipologia tradizionale della stazione come edificio isolato è stato un importante tema di progetto. A questo proposito sono stati considerati alcuni casi studio tra cui l'Olympic Sculpture Park a Seattle di Weiss e Manfredi (2007), il progetto di Ricci Spaini per la nuova stazione Alta Velocità di Firenze (2002) e la Metropolitana di Porto, coordinata da Souto de Moura (1999) come metodo di sviluppo di questo tema.

L'obiettivo primario è costruire un'architettura che si integri col suolo, quasi insinuandosi nel terreno e prendendo origine da esso.

Allo stato attuale l'area ferroviaria di Viserba è caratterizzata da un unico binario attivo ed

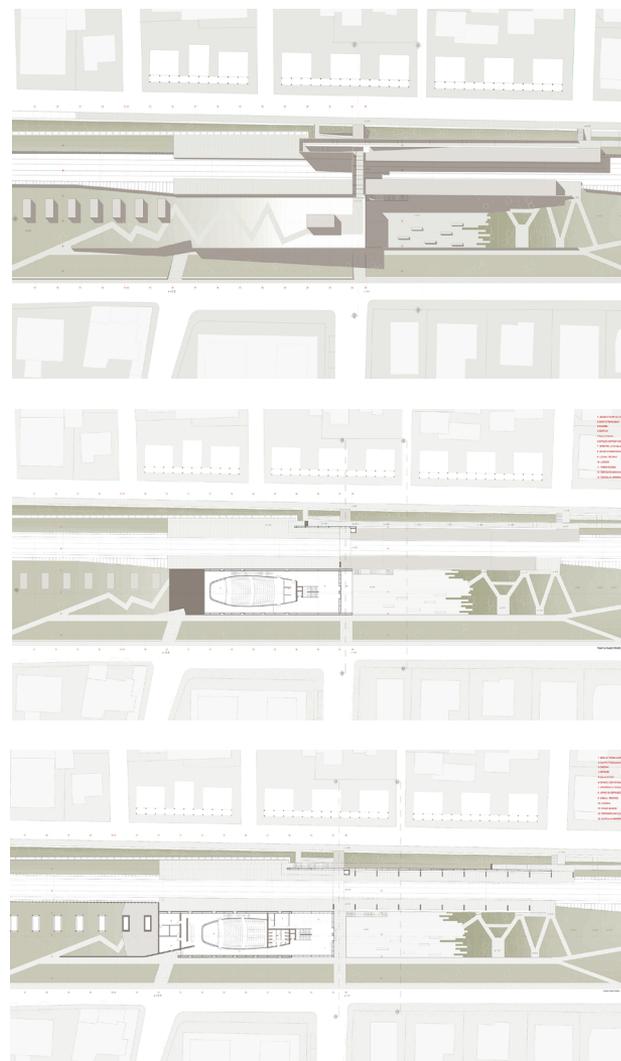


Fig. 3 - Pianta livello copertura
Fig. 4 - Pianta livello piano primo
Fig. 5 - Pianta livello terra

uno in disuso che in passato era utilizzato per le procedure di manovra dei vagoni merci. La stazione esistente, senza caratteristiche di pregio, è attualmente chiusa al pubblico e locata a privati e nel progetto sarà demolita per permettere la nuova organizzazione dell'area. Lungo i binari si snoderà un parco che costituirà una risorsa per gli abitanti oltre che per i viaggiatori in transito ed i turisti. Il fulcro del parco sarà costituito dal nuovo edificio della stazione, all'interno del quale troverà posto anche una sala civica, cuore dell'edificio e cuore della comunità cittadina. Questo spazio urbano dovrà avere la funzione di polo attrattivo.

Il dislivello esistente tra zona a mare e zona a monte sarà sfruttato per inserire un parcheggio seminterrato al di sotto della stazione al fine di risolvere i problemi di viabilità di Viserba che si caratterizza per delle strade molto strette sorte spontaneamente nell'ultimo secolo senza un piano urbanistico.

Partendo dalla definizione di uno spazio pubblico di qualità, la composizione degli spazi aperti lungo i binari si articola in una serie di momenti legati da un percorso pedonale che si snoda per tutto il parco. Il terreno è stato modellato attraverso scavi, insenature, pieghe e riporti all'interno dei quali trovano spazio dotazioni diverse per la città. Una piazza ribassata in corrispondenza della stazione comuni-

La struttura del parcheggio interrato è concepita infatti come un basamento in calcestruzzo su cui va ad appoggiarsi la struttura in acciaio dei due piani fuori terra della stazione. Nel punto di unione tra i due sistemi strutturali sono stati previsti degli ammortizzatori per l'isolamento dalle vibrazioni generate dai convogli.

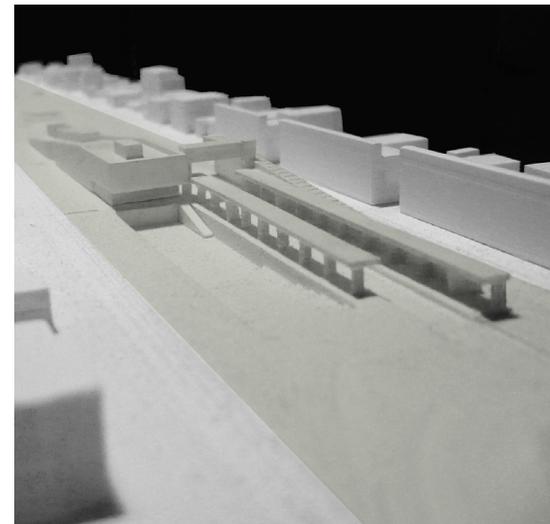
Leitmotiv del parco sono gli elementi di contenimento del terreno in calcestruzzo che delimitano lo scorrere della strada ferrata e che fungono anche da elemento di protezione e di contenimento del rumore. In corrispondenza dell'edificio della stazione, che si sviluppa parallelamente ai binari, questi elementi non si interrompono ma ne diventano il rivestimento dell'involucro esterno.

Qui i pannelli sono composti da due lastre di calcestruzzo armato prefabbricate e trattate con ossidi di ferro, che conferiscono loro una colorazione grigio-bluastro, tra le quali viene interposta una lastra di materiale isolante.

Nei punti in cui è maggiormente necessaria una protezione dal rumore della ferrovia, le lastre esterne sono microforate per guadagnare una fono-assorbenza più elevata oltre che l'isolamento acustico.

Per la sala viaggiatori viene invece utilizzato il policarbonato.

Con questo cambio di materiale si sottolinea la distinzione tra i due volumi contenenti fun-



ca con i due lati della città, portando la quota di Viserba mare a monte della ferrovia. Questo scavo consente di accedere ai parcheggi, alla stazione oppure di risalire al piano del ferro o al parco che da qui risale gradualmente. Il verde è l'elemento unificante di tutto il progetto: si insinua nella frattura della piazza, risale sulla copertura della stazione, che è una rampa verde, e scorre lungo tutto il parco fino alle insenature dei campi da gioco davanti al distretto scolastico.

Trattandosi di un edificio costruito a ridosso della ferrovia si è reso necessario adottare un sistema di barriera acustica e di protezione dalle vibrazioni.

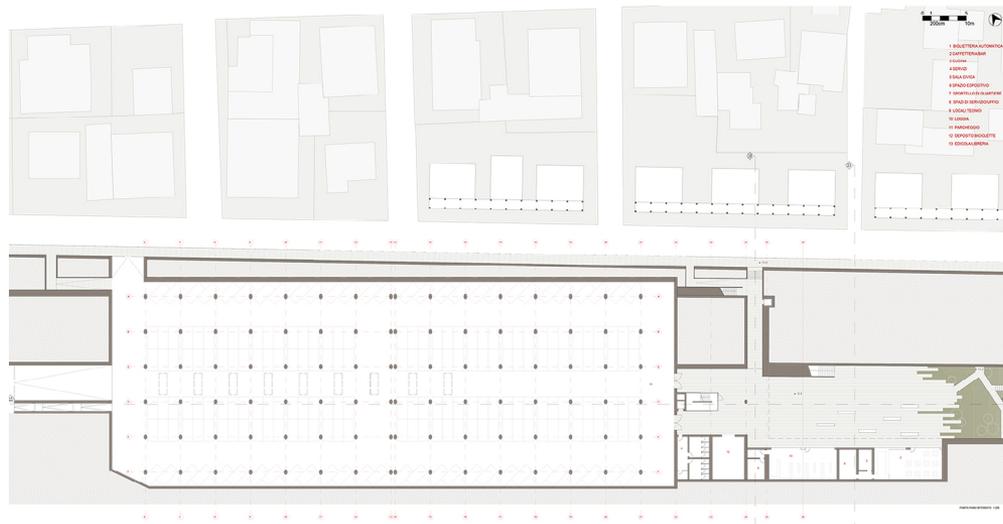


Fig. 9 - Vista del modello di studio

zioni differenti: il volume semi-trasparente in policarbonato della stazione vera e propria, ed il volume in pannelli di calcestruzzo corrispondente alle funzioni civiche dell'edificio, ossia la sala civica, il punto informativo per la municipalità e lo spazio espositivo.

All'interno di quest'ultimo volume, poi, si distingue ancora il volume in legno dell'auditorium debitamente isolato acusticamente, che costituisce il cuore dell'edificio e che si propone di essere il cuore della comunità di Viserba.

Dalla copertura il percorso pedonale del parco, di cui l'edificio è parte integrante, prosegue sulla passerella aerea, costituita da una grande trave reticolare alta poco più di due

Fig. 6 - [Sopra] Pianta livello seminterrato

Fig. 7 - Sezione longitudinale della stazione

Fig. 8 - Prospetto della stazione fronte strada lato Viserba mare



EXPO Tunnel & LANDSCAPE

UNIVERSITÀ DI BOLOGNA
DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

BOLOGNA ITALY
17-20 OCTOBER 2013
BAGNO PROFESSIONALE DELLE
MATERIE DI ARCHITETTURA
E URBANISMO

LA FERROVIA COME FRATTURA NEL TERRITORIO

PROBLEMA!

Chiaro, come una frattura (piani 1-2/200)

TRAMONTE DELLA LINEA AEREA, TRAMONTI PER LA
TRASPARENTE PUBBLICO TRAMONTE EFFICIENTE

REALIZZAZIONE DI UN COLLEGAMENTO VERDE
PROGRESSIVO ALLO SPORCICATO, AL NOME

UNA STAZIONE, UN PARCO E UN PERCORSO

UN POLO ATTIVATIVO

UNA RISPOSTA ALLA MOBILITÀ

CONCEPT:
RICUCIRE LA FRATTURA
ATTRAVERSO UNA CONNESSIONE VERDE

TEST DI LAUREA DI GIULIA ISIDORI
"IL PAESAGGIO URBANO TRA FERROVIA E CITTÀ"
PROGETTO DI SPAZI APERTI A VISERBA"
RELATORE: PROF. ANTONIO ESPOSITO
CORRELATORE: ARCH. DANIELA LONGO

**Il paesaggio urbano tra ferrovia e città:
ricucire una frattura a Viserba (RN)**

11/2

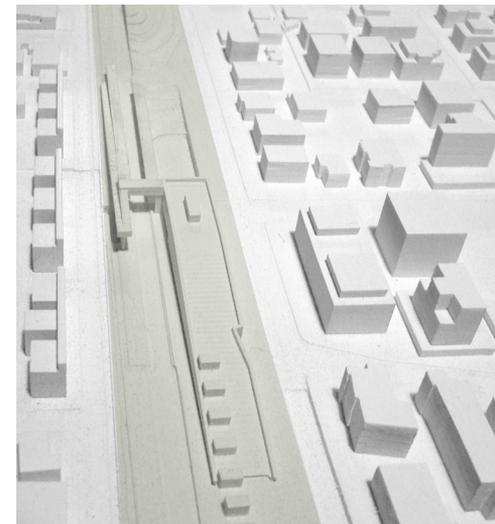
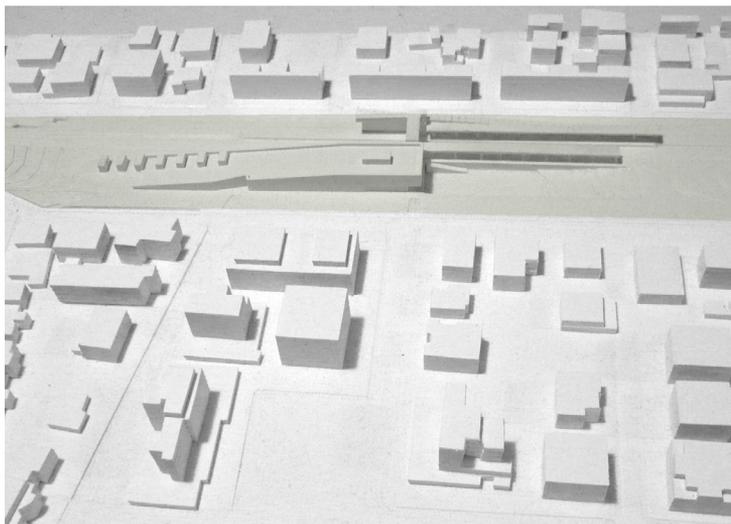
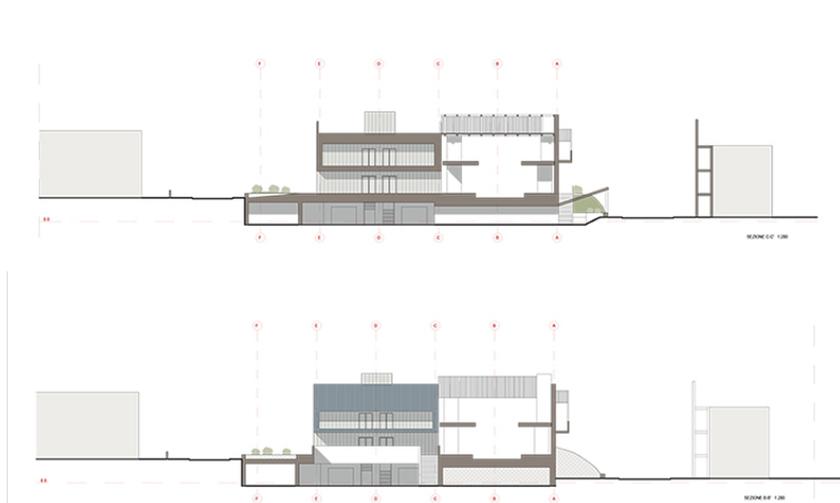


Fig. 10 & 11 - [Sopra] Vista del modello di studio

Fig. 12 - [Destra] Sezione trasversale sulla passerella

Fig. 13 - [Destra, sotto] Prospetto sulla piazza ribassata



metri, tale quindi da consentire il passaggio. La passerella, superati i binari, ridiscende attraverso una lunga rampa parallela ad essi. Sia la passerella che la rampa sono rivestite in legno con un sistema di listelli posti di taglio e distanziati in modo da consentire una certa trasparenza pur mantenendo la protezione richiesta dalle normative per gli attraversamenti ferroviari.

Oltre a questi tre materiali: calcestruzzo, legno e policarbonato, vi è la materia prima del progetto, che come precedentemente spiegato è la terra. Essa entra anche nella costruzione dell'edificio: la copertura è costituita da un esteso tetto verde che, nella parte più bassa, diventa una vasca di terra.

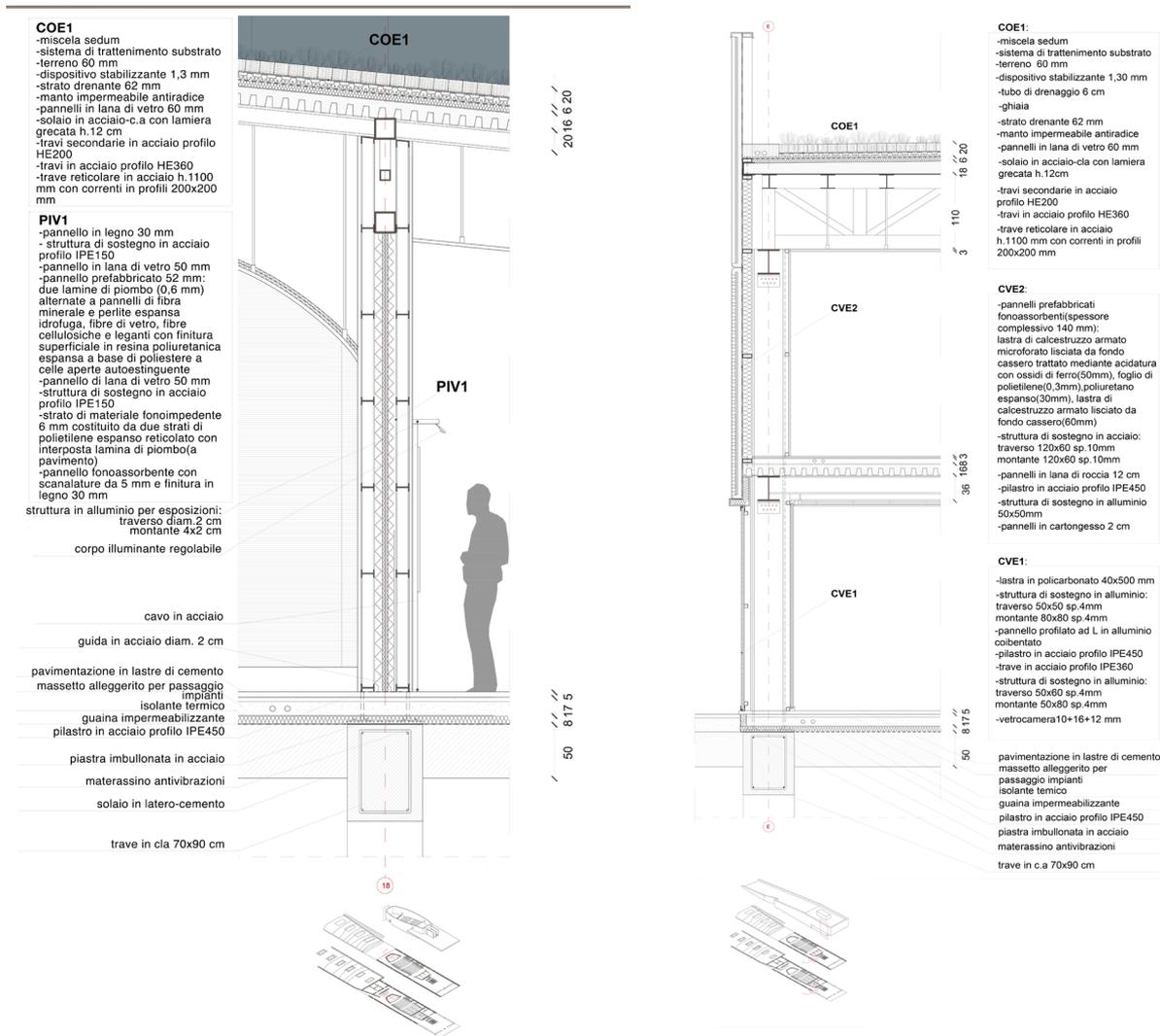


Fig. 14 - [Sinistra] Dettaglio costruttivo dell'involucro dell'auditorium

Fig. 13 - [Destra] Dettaglio costruttivo dell'involucro esterno della stazione

BIBLIOGRAFIA

Airaldi, L.(1985), "Pianificazione urbanistica e trasformazione del territorio sulla riviera romagnola", in *Storia Urbana*, n. 32, pp. 123-160

Berengo Gardin, P.(1988), *Ferrovie Italiane. Immagine del treno in 150 anni di storia*, Ente Ferrovie dello Stato, Roma

Centro Studi Oikos (2003), *Rinnovo delle stazioni e riqualificazione urbana*, Regione Emilia Romagna

Choay, F.(1973), *La città. Utopie e realtà*, Einaudi editore, Milano

Coccia, L.(2005), *L'architettura del suolo*, Alinea Editrice, Firenze

De Cesaris, A.(2004), *Infrastrutture e paesaggio urbano*, EdilStampa Editrice dell'ANCE, Roma

Degli Esposti, L.; Donisi, C.M.; Lipiello, A.; Mazza, F.; Toscani, C.(2006), *Stazioni. Un sipario urbano*, Alinea Editrice, Firenze

Donati, O.(2010), Intervista all'assessore regionale ai

trasporti sulla linea Rimini-Ravenna, in *Ottopagine per Bellaria Igea Marina*, n.1, pp.1-3

Garofalo, F.(1992), "Progettare una stazione. Tipi e paradossi, storia e tramonto dell'architettura ferroviaria", in *Rassegna di Architettura e Urbanistica*, n.76-77, pp.133-146

Koenig, G.K.(1985), "Ferrovia, paesaggio e città", in *Storia delle città*, n.33, pp.5-8

Koolhaas, R.(2006), *Junkspace*, Quodlibet, Macerata
Leone, S. (2010), *Riccispaini*. Intervista a Mosè Ricci, in *Monograph.it*, n.2, pp.247-252

Leoni, G.; Esposito, A. (2003), *Eduardo Souto de Moura*, Mondadori Electa, Milano

Luisè, G. (1993), *Viserba e Viserba*, Luisè Editore, Rimini

Luzi, M.P.(1994) *Chiare, fresche, dolci acque...! Viserba o...Vix Herba? Storia di una cittadina illustre*, Guaraldi Edizioni, Rimini

Marchi, M.(1997) "La formazione della rete ferroviaria" in *Emilia Romagna* (1842-

1934), in *INARCOS - Ingegneri/Architetti/Costruttori*, n.576-579

Masini, M. (2001), *Viserba nelle cronache della Belle époque*, Panozzo Editore, Rimini

Mazzoni, C.(2001), *Stazioni. Architetture 1990-2010*, Motta editore, Milano
Mazzoni, C.(2001), *Stazioni*, in *Materia*, n.35, pp. 32-37

Meldini, P.; Turchini, A.(1990), *Storia illustrata di Rimini*. Volume secondo, Nuova Editoriale AIEP, Milano

Ogliari, F.; Sapi, F.(1969), *Ritmi di ruote. Storia dei trasporti italiani. Emilia Romagna*, Edizioni a cura degli editori, Milano

Panella, F.(2012) 'Virgin Active Club Ortica in Milan, Italy - Studio Festini Architetti', in *Arketipo*, n.68, pp. 80-89
Pevsner, N.(1986), *Storia e caratteri degli edifici*, Fratelli Palombi Editori, Roma

Rossi, A.(1978 c), *L'architettura della città*, Clup, Milano

Saggio, A.(2009) "La stazione ferroviaria: un tema di architettura", in *Industria delle costruzioni*, n. 408, pp. 62-65

Scarpi, F.(2009), *Architettura e infrastrutture del trasporto urbano su rotaia. Opere e contesti*, Il poligrafo, Padova

Viola, F.(2004), *Ferrovie in città. Luoghi e architetture nel progetto urbano*, Roma

Visconti, M.(2006), *Edilizia per i trasporti e i servizi*, UTET, Milano

Weiss, M.; Manfredi, M.(2008), *Surface/Subsurface*, Princeton Architectural Press, New York

Zanni, F.(2010), *Abitare la plega*, Maggioli Editore, Rimini