

## **Trenta città medie: nuove categorie di interpretazione della conurbazione di Rimini**

Dott.ssa Annalisa Scarale

Email: [annalisa.scarale1993@gmail.com](mailto:annalisa.scarale1993@gmail.com)

Partendo dalla ricerca condotta da Prof. Roberto Mascarucci in collaborazione con la *Inu reasearch community area vasta e dimensione macroregionale*, è stata stilata una classifica di trenta provincie italiane definite come conurbazioni di media dimensione, che assumono un comportamento simile a quello delle grandi metropoli. A tal proposito si ritiene che non esiste una classificazione ufficiale o ufficiosa per definire le grandi città o metropoli e che la funzione amministrativa è riconosciuta solo a due livelli: quella inferiore dei capoluoghi di provincia, e quello superiore di capoluoghi di regione. Le metropoli rappresentano il livello superiore della gerarchia urbana. Un'altra funzione di livello superiore, propria dei centri del sistema metropolitano è quella di assicurare alla propria regione, adeguate possibilità di collegamenti internazionali ed interregionali a lungo raggio. Tale tipo di collegamenti viene ormai assicurato, in maniera sempre crescente, dal trasporto aereo. Analizzando il movimento dei passeggeri se ne deduce che Milano e Roma godono di un virtuale monopolio dei collegamenti internazionali. Un'ulteriore funzione, connessa all'esistenza della metropoli, è quella culturale, dedotta dall'analisi dei seguenti indicatori: popolazione studentesca, attività culturali, mass-media. Possiamo dire, dunque, che gli indicatori che definiscono un grande centro urbano sono determinati dall'unione della forza lavoro e dall'istruzione, dall'efficienza dei trasporti, dalle attività culturali e dai servizi offerti. Questi indicatori possono essere considerati il punto di partenza per definire i criteri che delineano le conurbazioni di taglia media.

Volendo dare una definizione di area metropolitana o in questo caso di conurbazione, possiamo attribuirgli un primo significato che riguarda 'la determinazione fisica di un luogo': costituito da un agglomerato di edifici differenziati in relazione alle attività che vi si svolgono (abitative, lavorative, di servizio, ricreative). Il secondo significato scaturisce dalla 'struttura economica' di un luogo, cioè dalla presenza di imprese che producono beni e servizi, e dalla 'struttura sociale' relativa alla comunità di persone che vive in quel luogo. Il terzo significato che viene indicato come 'funzionale', è inerente alle relazioni che si instaurano fra la comunità di persone e le sedi dove viene svolta l'attività giornaliera. L'ultimo significato, 'amministrativo', è riferito alle responsabilità connesse con i compiti di governo locale (USA Censimento, 1910). Tali sistemi urbani, superano i cosiddetti limiti fisici, a tal punto da non riuscire più ad identificare un vero e proprio perimetro compatto ma quello di una città in continuità insediativa, ovvero un'area che non si limita al singolo perimetro di un solo centro abitato ma che può estendersi anche su più comuni, determinando un nuovo ed un unico tessuto insediativo costituito da comuni minori in continuità spaziale con il comune maggiore ovvero il polo.

Nell'ambito della ricerca sono state individuate 30 conurbazioni di taglia media o 'piccole metropoli regionali' di livello immediatamente inferiore a quello delle Città Metropolitane, rinvenibili attorno alle città di: Verona, Padova, Trieste, Taranto, Brescia, Parma, Modena, Reggio Emilia, Perugia, Livorno (Livorno-Pisa), Foggia, Rimini, Salerno, Ferrara, Sassari, Siracusa, Pescara (Pescara-Chieti), Bergamo, Trento, Vicenza, Bolzano, Piacenza, Ancona, Udine, Lecce, La Spezia, Brindisi, Treviso, Varese, Cosenza. Nella ricerca sono stati adottati dei criteri ben precisi definiti come metodi di perimetrazione per l'identificazione dell'area di gravitazione sul polo, ovvero di tutti quei comuni minori che gravitano attorno ad un centro, quest'ultimo riconducibile nel capoluogo di provincia. Tali metodi sono stati applicati per tutte le trenta conurbazioni individuate, definendo le nuove aree di gravitazione dei cittadini-utenti:

- Identificazione del comune attrattore (polo): uno o più comuni con più di 50.000 abitanti residenti e più di 20.000 addetti (sommando imprese, pubblico impiego e no profit);
- Pendolarismo per motivi di lavoro: rapporto percentuale tra cittadini entranti per motivi di lavoro sul comune attrattore provenienti dal comune gravitante e occupati totali del comune gravitante (soglia del 10%).
- Relazioni di interdipendenza: rapporto percentuale tra cittadini uscenti per motivi di studio e di lavoro dal comune attrattore verso ognuno dei comuni gravitanti e totale dei cittadini entranti sullo stesso comune (soglia del 5%) U (insieme con) rapporto percentuale tra cittadini uscenti per motivi di studio e di lavoro dal comune gravitante verso il comune attrattore e totale cittadini uscenti dallo stesso comune (soglia del 20%).
- Perimetrazione dell'area: l'area definita come l'unione dei due criteri suddetti, includendo eventuali comuni interamente ricompresi ed escludendo eventuali comuni non in continuità spaziale.

Applicando tali metodi è emerso un nuovo perimetro, in cui si concentrano i maggiori flussi di pendolarismo per motivi legati al lavoro e/o allo studio sul polo e viceversa. Il perimetro provinciale, pertanto, è ridotto alla nuova area definita dai metodi di perimetrazione. Le nuove aree ottenute, tuttavia, possono includere in molti dei casi analizzati, anche comuni appartenenti ad altre province vicine, ciò significa che tali comuni risentono maggiormente dell'attrazione del capoluogo di provincia vicino, piuttosto che di quello della propria provincia di appartenenza. Un fenomeno legato ad una maggior vicinanza e ad una più rapida accessibilità ad esso.

Nel corso della ricerca sono state fissate altre categorie che vanno ad approfondire ed interpretare il concetto di conurbazione, mettendo in gioco altri requisiti di cui l'intero sistema urbano dovrebbe disporre.

Rimini rientra a far parte delle trenta provincie classificate come conurbazioni di media dimensione. Su di essa sono state adottate le categorie interpretative definite dalla ricerca: area, città, dotazioni, centralità, con lo scopo di riconoscere le sub-articolazioni del sistema metropolitano di media dimensione, non attraverso perimetri definiti, ma in accordo con ritmi e temi che definiscono possibili ambiti sovrapponibili tra loro e non escludenti.

### **L'area**

L'area ottenuta dai metodi di perimetrazione precedentemente descritti, stabilisce un'area di gravitazione composta da 17 comuni, 15 appartenenti alla provincia di Rimini (Bellaria-Igea Marina, Coriano, Gemmano, Misano Adriatico, Montefiore Conca, Monte Colombo, Montescudo, Poggio Berni, Riccione, San Clemente, Santarcangelo di Romagna, Verucchio, San Leo, Torriana) e due appartenenti alla provincia di Forlì-Cesena (Borghi, San Mauro Pascoli). Il perimetro così ottenuto, definisce l'area di gravitazione relativa agli spostamenti per motivi di lavoro e studio dei cittadini-utenti della conurbazione di Rimini.

### **La città**

Con lo studio della città si intende indagare la morfologia della conurbazione, attraverso l'applicazione di tre sotto indicatori: la *continuità insediativa*, *densità abitativa* e le *connessioni funzionali*. La continuità insediativa è determinata individuando la località abitata, un'area più o meno vasta caratterizzata da aggregati di case raggruppate o sparse il cui perimetro è dato tracciando delle linee che corrono lungo i limiti esterni degli edifici ai bordi di un raggruppamento di almeno 15 fabbricati, individuando la cosiddetta 'città continua' ovvero quel perimetro di città ottenuto segnando un tracciato continuo senza interruzioni salti o vuoti. La località abitata si compone a sua volta di: centri abitati, nuclei abitati e località produttive. I primi, sono grandi aggregati di case contigue e/o vicine con

soluzioni di continuità tra gli edifici; i secondi, i nuclei abitati, sono aggregati più piccoli (almeno cinque famiglie), purché l'intervallo tra casa-casa non superi i 30 metri; ed infine le località produttive ovvero quelle località i cui fabbricati sono destinati ad attività industriali e al settore terziario. Da questa prima indagine il centro di polarizzazione non si limita esclusivamente alla città di Rimini in quanto polo; è stata rilevata una forte polarizzazione lungo la costa data dall'aggregazione ad esso dei comuni vicini ovvero quelli di Bellaria-Igea Marina, Riccione e Misano Adriatico che vanno a costituire la 'città continua' che opera come un unico grande polo attrattore. Lo studio della densità abitativa è avvenuto analizzando in primo luogo la densità demografica su base comunale, ritenuta limitante e non efficace per inquadrare la reale percezione di densità all'interno della conurbazione. È stato necessario, quindi, studiare tale densità rispetto alle sezioni di censimento, considerando esclusivamente quelle con una densità maggiore o uguale ai 3000 ab/kmq (parametro stabilito dalla Ricerca). L'intero territorio nazionale è suddiviso in sezioni di censimento, unità minima di rivelazione di un comune. A partire da esse sono ricostruibili, per somma, le entità geografiche ed amministrative di livello superiore (località abitate, aree sub comunali, collegi elettorali ed altre). Ciascuna sezione di censimento è completamente contenuta all'interno di una sola località. Nel caso di Rimini il perimetro individuato dalla continuità insediativa coincide con quello determinato dalle sezioni di censimento. Le connessioni funzionali individuano le principali reti di collegamento all'interno della 'città continua'. La determinazione di esse è avvenuta analizzando i fondamentali sistemi di collegamento: il trasporto pubblico, la rete stradale extraurbana e il trasporto locale eco e su rotaie. Tali reti connettono l'intero territorio. L'intera area urbana è collegata da un efficiente sistema di trasporti di cui il trasporto pubblico gestito dalla rete di trasporti emiliana: Start Romagna. Il bacino di Rimini è collegato da 51 linee autobus, tre di esse collegano il capoluogo con alcuni comuni della provincia di Forlì-Cesena. Il raggiungimento dei comuni più lontani, avviene mediante corse della durata media di un'ora e trenta circa, con diversi cambi lungo il tragitto. Le corse risultano più frequenti lungo la costa. Le reti stradali urbane ed extraurbane a grande scorrimento sono articolate in: strade provinciali, strade statali e l'autostrada A14 che attraversa la periferia di Rimini proseguendo verso Nord, allontanandosi dalla costa. Il trasporto pubblico locale, eco e su rotaie è caratterizzato dalla ferrovia, dalle linee filobus e dalle piste ciclabili. La stazione Centrale di Rimini serve i treni in arrivo da Bologna, Ravenna e Bari. I servizi sono forniti con treni regionali e veloci che la collegano con Torino e Milano e tutta la Riviera Romagnola. La linea filobus ricopre ad oggi un breve tratto della costa nelle vicinanze di Rimini San Giuliano a Mare. Verrà inaugurata entro il 2019 la linea filobus TRC (Trasporto Rapido Costiero) o, come è stata rinominata, *Metromare*, che dalla stazione centrale collegherà Rimini FS con Riccione FS lungo una corsia propria che si snoda a fianco del tracciato ferroviario, in circa 23 minuti effettuando 15 fermate. Un interessante progetto di *soft mobility* in grado di ridurre i tempi di percorrenza, il traffico per i cittadini e i turisti e l'inquinamento atmosferico da polveri sottili grazie al suo motore elettrico alimentato per contatto dell'impianto filoviario e non vincolato da rotaie. Tale progetto è il primo stralcio di un sistema più complesso che potrebbe arrivare con un secondo ramo fino a Rimini Fiera e Santarcangelo a Nord, mentre a Sud fino a Cattolica con un terzo ramo. Le piste ciclabili, diffuse principalmente su tutta l'area costiera da Bellaria a Misano, sono di varia natura (ciclopedonale, ciclabile, su strada), alcune nel centro abitato, altre dal centro si spingono al di fuori in percorsi naturalistici. I percorsi individuati si sviluppano per diversi chilometri, la sola città di Rimini possiede più di 90 km di ciclabile che dalle strade in pianura lungo la costa e del centro storico, passano direttamente ai saliscendi più o meno ripidi delle colline. Anche per le piste ciclabili sono previste entro l'anno diversi ampliamenti dei percorsi. Si tratta di interventi ideati in diverse zone del territorio, che consentiranno un adeguamento funzionale della mobilità ciclabile in diverse zone critiche.

L'immagine risultante dalla sovrapposizione di questi quattro *layers* descritti, è quella di un apparato distribuito lungo la costa adriatica, caratterizzato da un dinamico organismo in cui i centri e/o nuclei minori interagiscono con il polo attrattore grazie ad un proficuo sistema di infrastrutture in continuo mutamento e potenziamento per far fronte alle nuove esigenze del luogo. Il caso di Rimini è un caso particolare, in quanto il perimetro urbano individuato, non si fermerebbe ai soli confini provinciali ma proseguirebbe fino al comune di Cervia appartenente alla provincia di Ravenna, ciò fa riflettere su quanto l'intera area potrebbe sviluppare e implementare il suo raggio d'azione e quindi ampliare il concetto stesso di conurbazione media.

### **Le dotazioni**

Un' immagine che ben esprime il concetto di *dotazioni* è quello di un apparato tentacolare, un sistema di luoghi sorretto da un sistema stradale. Nel caso delle dotazioni è stato condotto un censimento dei luoghi che rispondessero ai criteri di ciascuna categoria (interconnessioni modali, pubblica amministrazione, servizio socio-sanitario, istruzione e formazione, ricerca e sviluppo, commercio e terziario, produzione e consumo di cultura, attività sportiva e ludica). Ci si riferisce facilmente a quei luoghi che ricoprono sì il ruolo di dotazione, ma più in particolare di centralità con effetto urbano. Saranno luoghi che seppur censiti e rilevati giocano un ruolo importante nell'individuazione della centralità. La ricerca è stata estesa su tutta l'area, in quanto potrebbero emergere, dotazioni di importanza rilevante, per cui è risultato necessario estendere l'indagine su tutta l'area di gravitazione. Nell'area di Rimini le principali dotazioni si concentrano in misura maggiore lungo l'intera 'città continua'. Da tale indagine emergono i settori su cui il luogo ha particolarmente investito e sviluppato. Il sistema delle industrie, delle start-up (ricerca e sviluppo) e dello sport sono le dotazioni più fiorenti del territorio.

### **La centralità**

Il tema della *centralità* viene affrontato attraverso quattro indicatori: *valori immobiliari, qualità urbana, sicurezza reale e percepita e servizi di prossimità*. I maggiori valori immobiliari (valori di mercato e di locazione) su Rimini, si registrano nella zona di Rimini Marina e Riccione, rimanendo escluso il centro storico del capoluogo. I luoghi che caratterizzano la qualità urbana, intesa come la qualità degli ambienti in cui i cittadini si muovono, vivono, socializzano e lavorano sono senza dubbio i centri storici simbolo identitario di ciascun centro urbano e le emergenze architettoniche presenti in ciascuna realtà che ne contraddistinguono il valore storico, artistico e turistico. Quest'ultime sono distribuite in tutta la conurbazione, in percentuale maggiore nei centri storici, molte di esse tutelate, altre nel corso degli anni hanno subito delle variazioni circa la loro destinazione d'uso, altre ancora dismesse e/o in totale stato di abbandono. Il concetto della sicurezza può essere definito come un bene pubblico relativo alle vivibilità e al decoro della città, da perseguire con azioni tese a garantire la sicurezza dei luoghi che prevedano in primis l'inclusione sociale, in grado di attuare a suo modo una sorta di rete di protezione affiancata all'attività preventiva condotta dalle forze dell'ordine, impedendo il radicamento di fenomeni criminali che turbano il libero utilizzo degli spazi pubblici promuovendo la legalità. È un tema piuttosto complesso che non può essere risolto mediante la sola applicazione di decreti nazionali che affrontano solo parte delle problematiche, ma risulta necessaria la partecipazione di attori locali in grado di comprendere le criticità dei propri luoghi e le paure dei cittadini, instaurando così un processo partecipativo tra ente locale e cittadino (Antonelli 2017). I sistemi di telecamere di sicurezza e le ZTL (permanenti e temporanee), sono ad oggi gli elementi che giocano un ruolo importante ma non risolutivo in materia di sicurezza. Nella conurbazione riminese essi sono presenti principalmente nella zona centrale; le ZTL temporanee vengono stabilite in alcuni tratti del lungo mare in occasione di eventi o manifestazioni rilevanti. Per servizi di prossimità si intendono quei

servizi sociali che per loro natura sono più vicini alla vita quotidiana e domestica degli utenti. A rispetto di tale definizione sono stati mappati, i servizi a 'grappolo' a ridosso della principale maglia stradale e le due strade che conducono rispettivamente a Rimini Fiera e alla zona commerciale 'Le Befane' definite come strade mercato, a ridosso delle quali sono stati rilevati i servizi di prima necessità (uffici postali, banche, supermercati di piccole dimensioni, guardie mediche e farmacie). Essere prossimi ad un territorio significa entrare in rapporto con le reti locali: i quartieri caratterizzati da comitati, associazioni, commercianti, sindacati, cooperative sociali ecc. La prossimità è in primo luogo un servizio che risponde alla complessità delle grandi città. In seguito alle trasformazioni sociali e ambientali, si sta perdendo il concetto di vicinato e di concreti punti di riferimento, contribuendo di conseguenza all'aumento di fenomeni di insicurezza e conflittualità. Definita la struttura della conurbazione di Rimini, spetta dare un'interpretazione del risultato finale scaturito dall'applicazione delle quattro categorie interpretative. L'obiettivo della ricerca, infatti, è quello di individuare la centralità delle conurbazioni, ovvero quelle aree dal forte effetto urbano, individuando i luoghi, i servizi, le dotazioni che fanno di un'area un vero centro dal forte potere attrattivo. Tale effetto urbano, nella conurbazione riminese, come già preannunciato si registra lungo la costa con elevate concentrazioni nella zona di Rimini Marina e Riccione, da sempre luogo attrattivo e su cui è incentrata gran parte dell'economia della zona. Il caso di Rimini è un esempio di conurbazione che si sviluppa sulla costa, ma differenti sono stati i risultati emersi dallo studio su altre conurbazioni; la continuità insediativa in altri casi, si limita esclusivamente al polo, non inglobando alcun comune limitrofo. In questi casi si parla di 'città compatta'.

Il comune di Rimini è da tempo impegnato nel potenziamento del tratto costiero, secondo quanto stabilito dal Piano Strategico. Verrà realizzato il cosiddetto 'Parco del Mare'; una vasta area verde che ricomprende la fascia dell'arenile e il lungomare con piste ciclabili, percorsi pedonali e aree destinate allo sport. L'intervento mira essenzialmente ad una pedonalizzazione dell'area slittando la viabilità carrabile e alla riqualificazione degli stabilimenti balneari. È chiaro come l'economia della città ruoti attorno alla costa e di quanto le politiche locali stesse sfruttino gran parte delle proprie risorse economiche per potenziare la zona, offrendo sempre più maggiori servizi con lo scopo di implementare il turismo, da sempre fonte di sostentamento della zona. Gli effetti del boom economico dato appunto dal turismo balneare, hanno però creato nel corso degli anni degli squilibri all'interno del tessuto urbano, spopolando determinate zone un tempo luoghi di grande affluenza non solo turistica. La tutela dell'economia del luogo è un elemento scatenante di queste alterazioni all'interno dei centri urbani, a svantaggio delle periferie e più recentemente dei centri storici. Quelle zone un tempo ritenute fulcro della città, simbolo di identificazione e centri commerciali naturali, sono state surclassate a favore di nuove proposte economico-commerciali. Bisognerebbe, pertanto, procedere con interventi mirati, in grado di ristabilire gli equilibri interni, agendo sulle periferie e sui centri storici che per molte realtà italiane stanno divenendo le nuove 'periferie in pieno centro'. L'azione d'intervento esorta a nuove politiche basate sulle strategie più attuali: la permeabilità e porosità dei luoghi, l'apertura e la condivisione degli spazi, l'intervento sull'esistente, l'introduzione di nuove funzioni e l'incremento della sicurezza. Tali azioni procedono di pari passo l'una con l'altra, nella riqualificazione e salvaguardia degli spazi.

## **Bibliografia**

- Acquerone A. (1961), *"Grandi città e aree metropolitane in Italia"*, Zanichelli, Bologna.
- Bertuglia C. et al. (1991) *"I sistemi urbani, vol.1^: Le teorie - Il sistema e le reti"*, Angeli, Milano.

- Bonetti T (2017), "*La riforma urbanistica in Emilia Romagna tra presente e futuro*", [[www.regione.emilia-romagna.it/affari\\_ist/rivista\\_3\\_2017/Indice.html](http://www.regione.emilia-romagna.it/affari_ist/rivista_3_2017/Indice.html)].
- Cafiero S. (1985), "*La specificità delle aree metropolitane in Italia*", Formez, Napoli.
- Camagni R et al. (1998) "Mobilità: questa è la soluzione per riorganizzare i sistemi urbani" in *Telema* n. 15, *il futuro delle città nel mondo telematico*, inverno 1998-1999.
- Ciapetti L. (2015), "Quali politiche regionali per l'Italia non metropolitana? Una topografia economica delle città medie in attesa del titolo V", [[www.Urbanit.it](http://www.Urbanit.it)] Ottobre.
- Comune di Rimini, *Parco del mare*, [[www.comune.rimini.it/comune-e-citta/comune/urbanistica-ed-edilizia/parco-del-mare](http://www.comune.rimini.it/comune-e-citta/comune/urbanistica-ed-edilizia/parco-del-mare)].
- Comune di Rimini, "Il Piano Strategico" (2007), [[www.riminiventure.it](http://www.riminiventure.it)].
- Detragiache A. (2003) "Dalla città diffusa alla città ramificata", Angeli, Milano.
- I Comuni IV Quaderno di Analisi ANCI-IFEL (2013), "*L'Italia delle città medie*" di Centro Documentazione Comuni Italiani.
- Mascarucci R. (2017), "30's Medium Size", Community Area Vasta e dimensione macroregionale, Pescara, 26 Ottobre.
- Mascarucci R. (2018), "30's Medium Size Cities", Community Area Vasta e dimensione macroregionale, Pescara, 28 Febbraio.
- Vitali O. (1990), "*Mutamenti nelle aree urbane*", Angeli, Milano.