

ALMA MATER STUDIORUM - UNIVERSITA' DI BOLOGNA
SEDE DI CESENA
FACOLTA' DI ARCHITETTURA "ALDO ROSSI"
CORSO DI LAUREA SPECIALISTICA A CICLO UNICO IN
ARCHITETTURA

VERSO UNA SPIAGGIA POLICENTRICA

Progetto di un sistema di centralità urbane
per la riqualificazione di Misano Adriatico

Tesi in:
URBANISTICA I

Relatore:

Arch. Valentina Orioli

Presentata da:

Gilberto Dradi
Antonio Farina
Davide Temperoni

Correlatore:

Arch. Valter Balducci

Sessione III
Anno Accademico 2009/2010

Tesi di Laurea elaborata nel Laboratorio di Sintesi Finale
*"Spiagge urbane. Paesaggi, luoghi, architetture nella città
balneare adriatica"*

Anno Accademico 2009-2010

Docenti:

Arch. Valentina Orioli

Arch. Valter Balducci

Arch. Roberta Angelini

Arch. Federica Dalmonte

Dott. Roberto Gabrielli

Dott.ssa Romana Kačič

*Soltanto da poco tempo
è stato possibile fornire la prova,
grazie ad alcuni progetti,
che un'idea può anche essere realizzata o,
in altre parole,
che una realizzazione
non deve rinunciare ad un'idea.*

O. M. Ungers

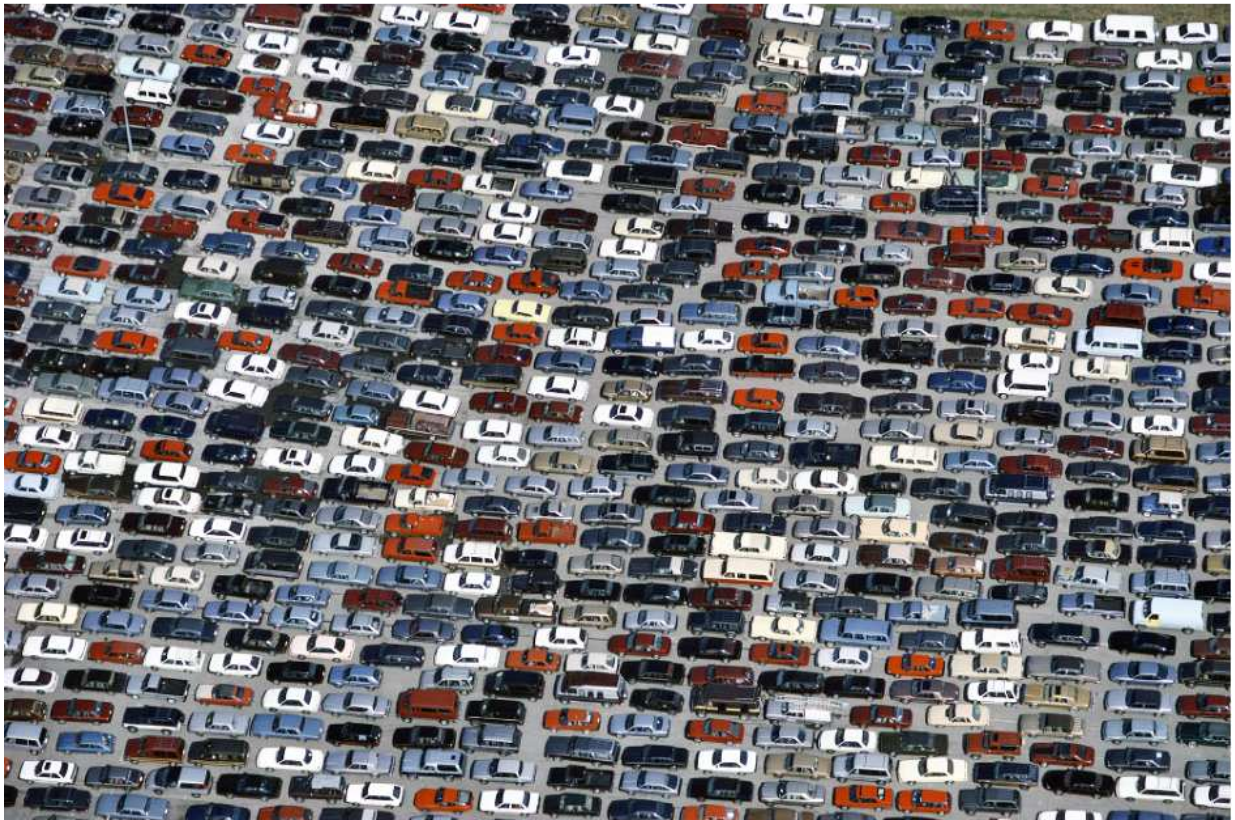
INDICE

INTRODUZIONE	1
1. CENNI SULLO SVILUPPO STORICO DEL LITORALE DI MISANO a cura di Davide Temperoni	5
2. ANALISI TERRITORIALE a cura di Antonio Farina	21
3. I TEMI DEL PROGRAMMA FUNZIONALE a cura di Gilberto Dradi	57
4. STRATEGIE D'INTERVENTO a cura di Gilberto Dradi	71
5. I PROGETTI a cura di Gilberto Dradi, Antonio Farina, Davide Temperoni	83
BIBLIOGRAFIA TEMATICA	95
ELENCO ELABORATI GRAFICI E ALLEGATI	102
RINGRAZIAMENTI	103

INTRODUZIONE

Il miglioramento dell'ambiente urbano e, in particolare, della qualità di vita dei cittadini, così come lo scriteriato consumo di territorio in favore della barbara cementificazione delle aree non edificate, sono diventate questioni di particolare rilievo nello scenario globale finalizzato al raggiungimento di un nuovo modello di sviluppo delle città.

Gli abitanti dei centri urbani, oggi, sono costretti ad affrontare il sovraffollamento e i problemi ad esso connessi: il traffico, la congestione, l'inquinamento e gli effetti che questi fattori generano alla società.



Alex S. MacLean, No Escape Parking at Old Memorial Stadium.

L'area oggetto di questa tesi, luogo a forte vocazione turistica, presenta questo tipo di problematiche soprattutto in corrispondenza della stagione estiva mentre, per il resto dell'anno, si trova ad affrontare il problema opposto di riduzione delle attività e dello spopolamento causate dalla stagionalità. L'espansione edilizia, avvenuta con estrema rapidità e durante un periodo caratterizzato da un forte sviluppo economico¹, non ha seguito gli indirizzi di un Piano che avrebbe se non altro evitato sprechi di territorio e una struttura così caotica.



Enrico Siboni, Panoramica dai tetti di Misano adriatico

Tradizionalmente l'idea di *densità* è sempre stata considerata in maniera negativa rispetto alla questione urbana, in quanto simbolo di un uso intensivo e indiscriminato del territorio e causa della

¹ Si fa riferimento al periodo del "miracolo economico" italiano (anche detto del *boom* economico), che va dal 1950 al 1970 circa.

scarsa qualità di vita che caratterizza molte città. In realtà il concetto di densità può assumere un significato diverso: legato all'efficienza, alla qualità e alla sostenibilità. *Densificare*, infatti, secondo opportune linee guida e in relazione agli standard di qualità, significa sfruttare al meglio le risorse esistenti all'interno delle città, utilizzando il territorio senza sprechi e ricucendo le fratture in grado di generare situazioni di degrado ambientale.

Un complesso e minuzioso processo di "densificazione" è in grado di apportare molti benefici al cittadino e alla comunità, come la trasformazione degli spazi inutilizzati o dismessi, la riduzione delle distanze e della mobilità veicolare, la limitazione dell'impatto energetico sull'ambiente e, non ultima, la promozione di una nuova immagine urbana connessa a nuove funzionalità e strutture.

Densificare è però condizione necessaria ma non sufficiente per il miglioramento dell'ambiente urbano, infatti il termine "densità" non specifica nulla sul risultato qualitativo e quantitativo che si intende ottenere.

*"Creazione di un ambiente più propizio alla vita ed intenzionalità estetica sono i caratteri stabili dell'architettura; questi aspetti emergono da ogni ricerca positiva ed illuminano la città come creazione umana"*².

È in questo senso che deve essere letta la "densificazione" proposta da questa tesi per la riqualificazione di Misano Adriatico.

Occorrerà riqualificare soprattutto quelle aree marginali del tutto prive dei requisiti urbani al fine di integrarle maggiormente al resto della città. A essa dovrà essere collegata una nuova visione di quelle che saranno le infrastrutture legate alla mobilità ed i servizi necessari alla vita della comunità. Essi non dovranno più essere visti come elementi di semplice collegamento o episodi isolati distribuiti a caso nel territorio,

² Aldo Rossi, *L'architettura della città*, CittàStudi Edizioni, Torino 1995.

ma dovranno recuperare quell'importanza strategica che li portavano ad essere l'elemento catalizzatore e la struttura portante dell'espansione urbana.

La riqualificazione della città sviluppata in questa tesi segue *"la strategia dei luoghi complementari"* teorizzata da O.M. Ungers secondo cui:

*"la città dei -luoghi complementari- è composta dal numero più grande possibile di aree diverse, nelle quali viene sviluppato un aspetto urbano particolare tenendo conto del tutto. In un certo senso è un sistema della -città nella città-. Ogni parte ha le sue proprie caratteristiche, senza però essere perfezionata e conclusa. [...] Si cerca la molteplicità, la diversità, non l'unitarietà. La contraddizione, la conflittualità sono parte del sistema e rimangono insolute"*³.

Il fine ultimo di questa tesi è quindi quello di proporre un'idea di città del nostro tempo, un prodotto complesso, non identificabile con un unico luogo ma con un insieme di luoghi che si sovrappongono e si integrano in maniera complementare mantenendo le peculiarità intrinseche del territorio a cui appartengono.

³ O.M. Ungers, S. Vieths, Oswald Mathias Ungers, *La città dialettica*, Skira, Milano 1997.

1. CENNI SULLO SVILUPPO STORICO DEL LITORALE DI MISANO

1.1 - *Vivere il mare: evoluzione del rapporto tra la società ed il mare*

Sin dalle sue origini, nel III secolo a.C., Misano Adriatico si caratterizza come un centro di piccole dimensioni legato all'attività rurale, spesso assoggettato, per questioni politiche e finanziarie, ai maggiori centri limitrofi: Rimini, Cesena e Cattolica.

Vi sono, però, alcuni passaggi storici fondamentali che hanno fortemente condizionato lo sviluppo di questo insediamento, portandolo alla conformazione urbana attuale. In particolare è interessante notare come questi momenti chiave spesso coincidano con il mutare della relazione tra la popolazione ed il mare costituendo di volta in volta una trasformazione sociologica fondamentale.

Sino agli inizi dell'Ottocento la costa era un luogo ben lontano dalla tranquillità:

*"il mare è percorribile, è un'immensa strada che, come la Flaminia, conduce genti di ogni tipo a fermarsi presso di noi. Uomini che portano guerra anche qui (quella corsara e poi altre), oppure che passano con intenzioni pacifiche, ma possono essere terribilmente appestati[...] La spiaggia è un confine tra questa comunità che sta continuando a crescere di numero, e gli altri."*⁴

Il testo è esemplificativo e ci restituisce un'immagine di un luogo come limite forte e pericoloso, dal quale era necessario proteggersi. La costa era inabitata e frequentata solamente da trovatori o da pattuglie militari che facevano la ronda tra le torri di guardia che, per tutto il litorale, da Ravenna alle

⁴ Fabio Lombardi, *Storia di Riccione, Il Ponte Vecchio*, Cesena 2002.

Marche, furono erette a difesa del territorio dalle frequenti razzie dei corsari.

Inoltre, il tipo di pesca praticato rispecchia perfettamente questa percezione di paura e minaccia. Fino alla fine del Settecento, infatti, si praticava la pesca detta "alla tratta" (con una piccola imbarcazione) o "dello spontale" (direttamente dalla riva).

*"È una pesca che si addice a chi si fida poco del mare; spesso si tratta di contadini scesi alla marina, che però son più legati al campo che alle acque (...) Ci si muove restando vicini alla terra senza rischiare troppo."*⁵



Pesca alla tratta, fine anni Trenta del XX sec.

Solo con l'aumentare della sicurezza dei mari, agli inizi dell'Ottocento, le imbarcazioni dei pescatori inizieranno a crescere di numero e a spingersi più a largo, il che comportò un primo mutamento fondamentale nelle abitudini delle popolazioni

⁵ Cfr. Lombardi, *Storia di Riccione*, cit.

che, da prevalentemente contadine, inizieranno a vivere anche della pesca e delle attività ad essa collegate.

Alla fine dell'Ottocento avvenne un ulteriore cambiamento fondamentale nella società, che modificò in maniera molto graduale la mentalità tradizionalmente radicata nei secoli, che vedeva nel mare un pericolo dal quale tenersi a debita distanza e nel sole, o meglio nell'abbronzatura, un motivo di vergogna in quanto segnale di appartenenza a classi meno abbienti, costrette ai lavori all'aria aperta per vivere. È proprio in questo periodo che i medici iniziano a consigliare la vita da mare, a prendere bagni e respirare l'aria della spiaggia, per attenuare gli effetti di alcune malattie per le quali non esistevano ancora medicinali e che erano per lo più legate a problemi respiratori come la Tubercolosi.



Villini e capanni sulla spiaggia nel 1910.

Grazie a questa mutata concezione in campo medico, ebbe inizio il turismo balneare con il fenomeno dei bagni che cambiò radicalmente il rapporto tra la città e il mare. Sulla spiaggia iniziarono a far la comparsa i primi capanni per i bagni e lungo la costa si

iniziò a costruire villini per vacanzieri ed i primi ospizi marini per permettere un soggiorno al mare a gruppi di bambini poveri provenienti dalle città dell'entroterra.⁶ Questo modificò conseguentemente buona parte del territorio costiero, soprattutto in corrispondenza dei maggiori centri urbani.

Fino alla Seconda Guerra Mondiale il fenomeno del turismo balneare crebbe gradualmente e si modificò, con una particolare intensità durante gli anni Venti e Trenta. La Riviera, oltre che luogo di cure elioterapiche, iniziava a rappresentare per l'immaginario collettivo la possibilità di trascorrere le vacanze estive lontano dalle città con uno stile di vita semplice e salutare.

Durante gli anni del regime fascista ai primi ospizi marini si affiancarono numerose colonie di vacanza, la cui costruzione era promossa direttamente dal regime con il duplice scopo di ottenere consensi dal popolo ed educare le giovani generazioni alla cultura fascista. Oltre ad utilizzare le vecchie strutture degli ospizi, il regime realizzò numerosi edifici *ex-novo* inserendo in questo modo nuovi elementi urbani lungo la costa.



Metà degli anni Trenta, Bagnanti sulla spiaggia di Riccione

⁶ Istituto per i Beni Culturali della Regione Emilia-Romagna, *Colonie a mare. Il patrimonio delle colonie sulla costa romagnola quale risorsa urbana ed ambientale*, Grafis, Bologna 1986.

Se quanto detto vale soprattutto per le città di Cesenatico, Cervia, Rimini, Riccione e Cattolica, per Misano solo con la fine della Seconda Guerra Mondiale e, in particolare, durante la ricostruzione, iniziò la fase di espansione verso il mare.

In questo senso fu importante la decisione di trasferire la sede comunale dal vecchio centro di Misano Monte all'attuale Misano Adriatico; in essa è possibile leggere, oggi, un chiaro intento politico di voler immaginare il futuro della città nel settore del turismo balneare.

Con gli anni Sessanta e il "boom economico" la villeggiatura estiva entrò nelle abitudini di grande parte delle famiglie italiane. La Riviera romagnola divenne una tra le località più ambite e alla moda per il turismo. Questa tendenza in continua crescita fino alla fine degli anni Ottanta non trovò mai particolari momenti di crisi; ai turisti italiani provenienti dalle principali città del nord e in particolare dalla Pianura Padana si aggiunsero numerose le presenze di turisti stranieri, in particolare tedeschi.

Si passò da un turismo di élite, tra le due Guerre, a un turismo di massa aperto anche alle classi sociali meno agiate, che in altri termini, corrispose al passaggio dalla qualità alla quantità.

La crescita del fenomeno fu così rapida e di così grande portata che a livello urbano corrispose a uno sviluppo incontrollato delle città al di fuori di qualsiasi regola e pianificazione di livello generale. Se fino agli anni Trenta il modello cui tendevano le città della Riviera per il loro sviluppo erano le città giardino, in questo periodo l'unica aspirazione che contava davvero era rispondere alle richieste del turismo di massa.

Questo significò per la cittadinanza locale un alto tenore di vita, la piena occupazione e l'inesistenza dello stato di conflitto tra le classi sociali; per contro, però, le conseguenze di tale politica economica, priva di un progetto urbanistico per lo sviluppo della città e completamente governata dalla

speculazione edilizia, portarono alla scomparsa della qualità architettonica e degli spazi verdi della città.

Il desiderio di sfruttare a pieno la "risorsa mare" portò a realizzare un edificato pressoché continuo sulla costa, questo comportò in molti casi una barriera fisica invalicabile alla vista; un ulteriore forte elemento di separazione tra la città e il mare.

Misano, tra le città della Riviera, fu la prima a intuire la gravità del problema tanto da investire che a partire dagli anni Duemila, in lavori di riqualificazioni degli spazi urbani, prima della centrale via della Repubblica, poi del lungomare, affidando entrambi gli interventi alla consulenza dell'Architetto Paolo Portoghesi.



Misano Adriatico, il lungomare dopo la riqualificazione

La tendenza di investire risorse economiche nella riqualificazione degli spazi urbani, è diventata oggi un'esigenza fondamentale soprattutto per quelle località che fanno del turismo il loro principale settore economico. Questo ha fatto sì che negli'ultimi anni numerosi concorsi internazionali di architettura abbiano avuto come oggetto la riqualificazione dei *waterfront* delle città balneari⁷.



Jean Nouvel, Progetto di concorso per la riqualificazione del lungomare di Rimini, 2008

Osservando questi progetti si può notare come vi sia un forte interesse nei confronti della natura, che per molti anni è stata trascurata, attraverso la reintroduzione di un complesso sistema del verde fatto di ampi spazi dedicati a giardino, parchi e viali alberati. Questi, grazie a coni visuali e punti panoramici, permettono di ripristinare il collegamento visivo tra la città ed il mare. Le costruzioni, inserite con un atteggiamento mimetico, si fondono con la natura cercando in ogni situazione di farla prevalere.

Il rinnovato interesse nei confronti delle città e in particolare del sistema del verde, che si vorrebbe principale elemento

⁷ Si vedano il concorso internazionale per la riqualificazione del Lungomare Murri di Rimini del 2008 e il masterplan per "la Città delle Colonie di Ponente" commissionato nel 2009 dal Comune di Cesenatico all'architetto Mario Cucinella.

caratterizzante, rappresenta per i centri oggetto di questa tesi, un segnale di nuovo cambiamento, tuttora in corso, del rapporto tra la società e il mare.

Non tanto perché stia cambiando radicalmente il modo di sfruttare questa consolidata fonte di ricchezza, ma perché sta prendendo forza, già da qualche anno, la necessità di un'offerta turistica rinnovata e in sintonia con le attuali sensibilità comuni.

Oggi si sta tentando di creare molteplici immagini della città, moderna e legata alle tradizioni locali, che rispetta e valorizza la natura e ricerca la bellezza diffusa in particolare degli spazi pubblici.

Il turista, così come il cittadino, è sempre più attratto da un ambiente urbano in cui l'elemento naturale caratterizza fortemente lo spazio pubblico. Dove il verde non è una semplice pausa in una grigia distesa di cemento, ma costituisce un sistema strutturato in grado di fargli vivere la città in modo piacevole e confortevole.

Stiamo assistendo dopo anni di sfruttamento intensivo del territorio, complice la crisi diffusa e altri fattori di rilevanza globale⁸, a una ritrovata ricerca della qualità e con essa un nuovo modo di vivere il mare.

⁸ Si fa riferimento in particolare alla facilità di viaggiare introdotta dai voli *lowcost*.

1.2 - La via Flaminia, la ferrovia e le altre vie di comunicazione principali

La via Flaminia rappresenta insieme alla via Emilia la più antica via di comunicazione dell'Emilia Romagna; anch'essa di origine romana, serviva per collegare i maggiori centri dell'impero lungo la penisola. In particolare, in epoca romana, era l'unica via percorribile per chi volesse raggiungere Roma dal nord una volta giunti a Rimini. Affrontare un viaggio all'epoca significava trascorre diversi giorni lontano da casa in condizioni di vita piuttosto difficili pertanto, in corrispondenza dei principali villaggi esistenti lungo queste vie, diverse famiglie si attrezzarono per offrire ospitalità ai viandanti: un pasto caldo e un giaciglio asciutto sul quale trascorrere la notte in cambio di qualche moneta. Da questi primi rifugi di fortuna, alle prime locande, il passaggio fu breve, la qualità del cibo e la disponibilità delle popolazioni fecero il resto. Nel corso della storia le locande si moltiplicarono e divennero una costante di questi centri inserendosi nell'economia delle popolazioni che li abitavano, la cui attività principale era quasi esclusivamente l'agricoltura.

Grazie a questa nuova forma di sostentamento gli insediamenti formati lungo queste vie di comunicazione, che inizialmente avevano assunto la conformazione di piccoli villaggi, iniziarono a consolidarsi formando i primi centri urbani. In essi era possibile trovare un sistema piuttosto eterogeneo di attività economiche e di edifici.

Misano all'epoca si trovava ancora in una posizione piuttosto marginale; il centro cittadino era posto sui primi rilievi della collina. Le vocazioni che si stavano però diffondendo in questa parte della regione divennero in seguito un patrimonio comune fondamentale, motivo di successo, non solo economico, anche per i centri più interni.

Fino agli inizi dell'Ottocento l'assetto infrastrutturale della regione non conobbe particolari opere di potenziamento. Va però ricordato che prima dell'Unità di Italia, il Granducato di Toscana, aveva cercato di collegare i centri delle due regioni con opere molto importanti come: "la strada dei due mari" e "la Traversa di Romagna"⁹.

Al di fuori di questi due percorsi il quadro generale era ancora insufficiente a soddisfare le esigenze della regione, mancavano ancora importanti collegamenti e lo stato in cui versavano, tutt'altro che ottimale, era un'eredità della politica pontificia che non aveva mai investito troppo in questo settore. I Comuni della Romagna, per affrontare questo grave problema, dovettero consorziarsi al fine di dotarsi di una rete di strade efficienti. Con l'Unità di Italia fu inaugurata la ferrovia che aprì un periodo di nuovo impulso per le attività turistiche lungo tutta la Riviera romagnola.



La stazione ferroviaria di Riccione in una cartolina di inizio Novecento

⁹ Cfr. Lombardi, *Storia di Riccione*, cit.

Fondamentale in questo senso fu il completamento del collegamento ferroviario tra i paesi della riviera e le grandi città del nord che permisero a un numero sempre maggiore di bagnanti di raggiungere il mare. Questo portò un rilevante incremento di presenze sulla costa e un primo forte sviluppo economico per la zona. L'inserimento della strada ferrata modificò definitivamente l'aspetto di questi luoghi, in molte città essa comportò una forte frattura nel tessuto cittadino frapponendo un altro limite tra la città e il mare.

A distanza di quasi cento anni fu inaugurata l'A14, l'autostrada Adriatica, che, com'era già successo con la ferrovia, determinò una seconda importante fase di sviluppo. L'incremento di turisti che questa nuova infrastruttura determinò fu senza precedenti, inoltre le ottime condizioni economiche in cui si trovava il Paese ne amplificarono ulteriormente la portata.



L'autostrada negli anni Sessanta

Con l'esplosione del turismo di massa, che viaggiava su le due principali infrastrutture esistenti, iniziarono a fare la loro comparsa anche in Romagna le problematiche legate al traffico, alla congestione e all'inquinamento. L'immagine della Riviera come tranquillo luogo per trascorrere le vacanze era ormai irrimediabilmente compromesso.

Per quanto riguarda Misano, quanto detto costituì l'inizio di una nuova fase di sviluppo. La sede comunale era stata da poco trasferita dalla località di Misano Monte alle aree di nuova espansione in prossimità del mare; l'amministrazione comunale era assolutamente decisa a cavalcare l'onda trainante del boom economico per affermarsi come ulteriore meta turistica della Riviera romagnola.

Essendosi sviluppata dopo la realizzazione della ferrovia Misano riuscì a integrare meglio, rispetto alle vicine Rimini e Riccione, l'edificato e l'infrastruttura.¹⁰

La posizione della stazione, quella dei viali e dei sottopassi così come la quota della linea ferroviaria, delle strade e degli edifici circostanti, furono scelte per favorire la migliore integrazione possibile.

Ciò nonostante, il carico di affluenza dei turisti durante la stagione estiva e le mutate condizioni generali hanno reso ormai opportuno il ripensamento dell'intero sistema infrastrutturale.

¹⁰ La linea ferroviaria sul territorio misanese era infatti già presente dal 1861 mentre la decisione di espandere l'edificato in prossimità della costa avvenne solo intorno agli anni Cinquanta durante la ricostruzione.

1.3 - Il mare come terapia: dai "villini a mare" alle "colonie marine"

Per tutto l'Ottocento giovare dell'acqua marina e dell'aria salubre per alleviare o addirittura curare i problemi di salute era un privilegio che solo poche famiglie dei ceti più abbienti potevano permettersi. Queste trascorrevano la loro villeggiatura nei villini a mare o affittavano camere dalle famiglie che ne avevano disponibilità¹¹. All'epoca era opinione condivisa, soprattutto tra i medici, che la terapia marina fosse il miglior rimedio per alcuni gravi affezioni dell'infanzia come la scrofola e il rachitismo. Si credeva inoltre che il contatto del corpo con l'acqua marina potesse guarire numerose malattie legate alla pelle e facesse bene alle donne deboli di costituzione o con problemi di fecondità. I benefici dovuti alla pratica dei bagni marini, in realtà, erano per lo più legati allo stile di vita che era possibile condurre in villeggiatura.



Primo Novecento, bagnanti sulla spiaggia di Cesenatico

¹¹ *La città delle vacanze: nascita e sviluppo dei centri balneari adriatici*, numero monografico di *Storia Urbana*, n.32, 1985

Fecero pertanto la loro comparsa lungo tutto il litorale numerosi villini di vacanza, i primi stabilimenti balneari per prendere i bagni ed i relativi capanni necessari alle operazioni di "vestizione". In questo periodo venne realizzato un villino a mare, detto *villa de baroun*¹² oggi scomparso, anche in prossimità di quella che in futuro sarà una delle spiagge di Misano Adriatico, l'Abissinia.



La villa detta *de baroun* nel 1910

In realtà i bambini che avrebbero avuto realmente bisogno di quella terapia fatta di bagni, sole e aria pulita, non appartenendo alle famiglie delle classi agiate, non potevano permettersela. Furono per questo costituite, dalla metà dell'Ottocento un po' in tutta Italia, delle associazioni benefiche che si organizzavano per inviare gruppi di bambini presso le località di mare. All'inizio, mancando le strutture ricettive, i bambini erano accolti dai Comitati locali che si occupano di farli alloggiare presso alcune famiglie, in cambio di rimborsi per le spese di vitto e alloggio.

12 cfr. Lombardi, *Storia di Riccione*, cit.

Verso la fine dell'Ottocento, il fenomeno si diffuse al punto da rendere necessaria la realizzazione di strutture ricettive specifiche: gli Ospizi marini. Tali edifici avevano lo scopo di accogliere i bambini in cura provenienti dalle principali città della regione; l'impianto di questi "antenati" delle colonie marine si dimostrò il primo vero volano dell'economia turistica locale. I medici che si recavano presso gli Ospizi per seguire i bambini in cura finivano con il decidere di acquistare una villetta dove soggiornare, così fecero in seguito i loro parenti, amici e conoscenti che potevano permetterselo. La comunità locale fu abile ad avviare un meccanismo che si alimentava da solo attirando servizi e urbanizzazione.

All'inizio del Novecento comparirono i primi alberghi e aumentarono considerevolmente anche il numero delle villette; l'urbanizzazione della costa fu così rapida che i servizi come le fognature, l'acquedotto e strade vennero realizzati solo a distanza di anni.

L'ascesa del fascismo cambiò profondamente anche il fenomeno del turismo che dall'alta borghesia si estese fino a quella più modesta. Il regime, inoltre, era fortemente interessato a sviluppare il settore turistico tra le masse perché in esso riconosceva *"un modo per irreggimentare la popolazione."*¹³ In particolare però il fascismo fece proprio e riadattò ai suoi interessi il concetto degli Ospizi marini. Li trasformò in Colonie per ospitare, anche grazie alla collaborazione delle grandi industrie del nord, i bambini degli operai. Si creò in questo modo una macchina pressoché perfetta: le famiglie entusiaste dei servizi che lo stato offriva loro aumentavano il consenso, il regime intanto forgiava i loro figli secondo i dettami del fascismo.

¹³ Cfr. Lombardi, *Storia di Riccione*, cit.

Per rendere possibile questo imponente "programma educativo", durante il ventennio furono realizzate moltissime Colonie nei principali luoghi di vacanza di tutto il Paese. Nella sola Romagna nel 1945 se ne potevano contare almeno ventisei¹⁴.

La loro realizzazione modificò profondamente tutto il litorale romagnolo. Dai primi Ospizi, edificati ai margini del nucleo urbano principale, si passò alla costruzione di vere e proprie città delle colonie: un insieme di edifici indipendente e ben distinguibile dal resto della città.

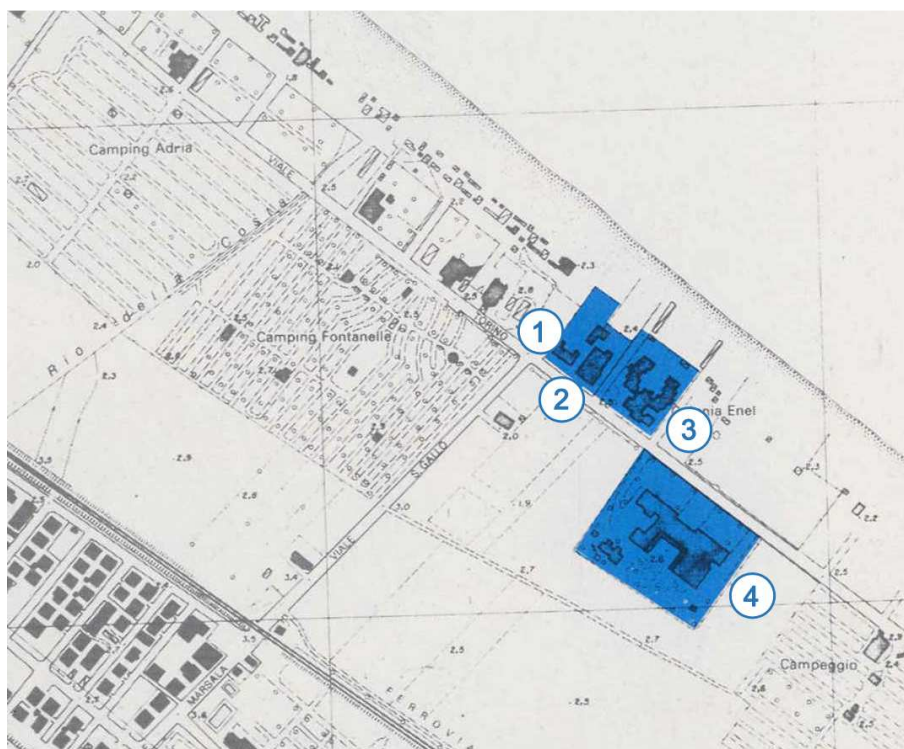
La loro edificazione continuò fino agli anni Sessanta poiché dalle "colonie" si passò ai "centri di vacanza". Oggi, che la loro funzione è ormai esaurita, sono diventate un peso importante per tutto il sistema città. È pertanto necessario studiare un futuro per queste strutture che in molti casi restano dei contenitori vuoti privi di qualità e spesso in forte degrado. Nell'area di Misano ve ne sono numerose distribuite in due "città delle colonie" poste agl'estremi del lungomare. La maggior parte vengono ancora utilizzate a fini ricettivi o per l'istruzione; le uniche di rilievo dal punto di vista architettonico sono la Colonia Sip-Enel di Giancarlo De Carlo e la colonia Fusco.



La colonia Sip-Enel di Giancarlo De Carlo, 1963

¹⁴ Cfr. IBC, *Colonie a mare*, cit.

1.3 App.1 - Schedatura delle colonie di presenti nell'area



Colonie presenti sul territorio di Riccione¹⁵



Colonie presenti sul territorio di Misano¹⁶

¹⁵ Cfr. IBC, *Colonie a mare*, cit.

¹⁶ Cfr. IBC, *Colonie a mare*, cit.

1 - COLONIA COLLEGIO BIANCONI



SUP. FONDIARIA:	960 mq
SUP. COPERTA:	580 mq
INCIDENZA (SUP.COP./SUP.FOND.):	0,6
VOLUME COSTRUITO:	4900 mc
CARATTERISTICHE STRUTTURA:	3 Piani; 65 Posti letto
NOTE:	L'edificio si trova lungo la strada litoranea, lato mare. Insieme alle vicine colonie costituisce l'unico gruppo di edifici presenti lungo questo tratto di costa che risulta comunque essere prevalentemente non urbanizzato, ad eccezione di piccole strutture finalizzate all'attività balneare come: stabilimenti balneari, chioschi, bar e cabine. Lo stato di conservazione dell'edificio è buono ed è ancora utilizzato durante il periodo estivo come colonia di vacanze.
REALIZZAZIONE:	1960 ca.
PROPRIETÀ:	Ente Religioso

2 - COLONIA ITALIA



SUP. FONDIARIA: 960 mq
SUP. COPERTA: 329 mq
INCIDENZA 0,4
(SUP.COP./SUP.FOND.):
VOLUME COSTRUITO: 4861 mc
CARATTERISTICHE 4 Piani; 205 Posti letto
STRUTTURA:

NOTE: L'edificio si trova lungo la strada litoranea, lato mare. Insieme alle vicine colonie costituisce l'unico gruppo di edifici presenti lungo questo tratto di costa che risulta comunque essere prevalentemente non urbanizzato ad eccezione di piccole strutture finalizzate all'attività balneare come: stabilimenti balneari chioschi, bar e cabine. Lo stato di conservazione dell'edificio è buono ed è ancora utilizzato.

REALIZZAZIONE: 1959 - 60 ca.
PROPRIETÀ: Ente Religioso

3 - COLONIA SIP - ENEL



SUP. FONDIARIA: 4273 mq

SUP. COPERTA: 1683 mq

INCIDENZA 0.39

(SUP.COP./SUP.FOND.):

VOLUME COSTRUITO: 15147 mc

NOTE:

L'edificio si trova lungo la strada litoranea, lato mare. Insieme alle vicine colonie costituisce l'unico gruppo di edifici presenti lungo questo tratto di costa che risulta comunque essere prevalentemente non urbanizzato ad eccezione di piccole strutture finalizzate all'attività balneare come: stabilimenti balneari chioschi, bar e cabine. Lo stato di conservazione dell'edificio è pessimo numerose parti di esso rischiano di essere perse per sempre.

È attualmente inutilizzato e vi trovano riparo clandestini e senza tetto.

REALIZZAZIONE: 1961 - 63 ca.

PROGETTISTA: Giancarlo De Carlo

4 - COLONIA MATER DEI



SUP. FONDIARIA:	16722 mq
SUP. COPERTA:	4216 mq
INCIDENZA (SUP.COP./SUP.FOND.):	0,25
VOLUME COSTRUITO:	50592 mc
NOTE:	L'edificio si trova lungo la strada litoranea, lato monte. Insieme alle vicine colonie costituisce l'unico gruppo di edifici presenti lungo questo tratto di costa che risulta comunque essere prevalentemente non urbanizzato ad eccezione di piccole strutture finalizzate all'attività balneare come: stabilimenti balneari, chioschi, bar e cabine. Lo stato di conservazione dell'edificio è discreto ma probabilmente esso non è completamente agibile in tutte le sue parti. Infatti attualmente solo una piccola parte del fabbricato viene utilizzata a fini scolastici.

5 - COLONIA VILLA SAN FRANCESCO



SUP. FONDIARIA: 16722 mq

SUP. COPERTA: 4216 mq

INCIDENZA 0,25

(SUP.COP./SUP.FOND.):

VOLUME COSTRUITO: 50592 mc

NOTE:

L'edificio si trova lungo la strada litoranea, lato monte. Insieme alle vicine colonie costituisce l'unico gruppo di edifici presenti lungo questo tratto di costa che risulta comunque essere prevalentemente non urbanizzato ad eccezione di piccole strutture finalizzate all'attività balneare come: stabilimenti balneari, chioschi, bar e cabine.

Lo stato di conservazione dell'edificio è discreto ma probabilmente esso non è completamente agibile in tutte le sue parti.

Infatti attualmente solo una piccola parte del fabbricato viene utilizzata a fini scolastici.

6 - CASA PER FERIE TADINI



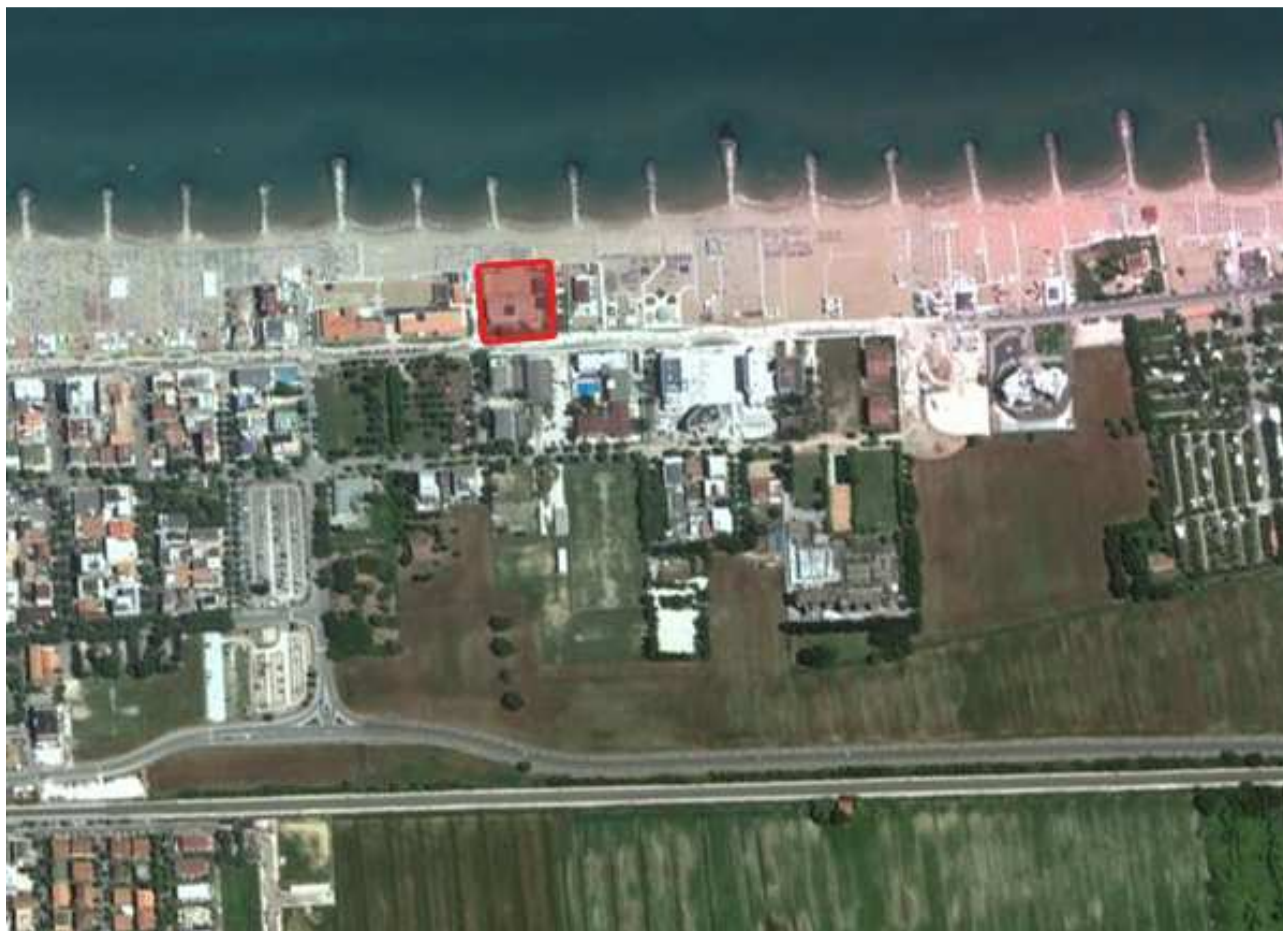
SUP. FONDIARIA:	1625 mq
SUP. COPERTA:	676 mq
INCIDENZA (SUP.COP./SUP.FOND.):	0,4
VOLUME COSTRUITO:	8112 mc
NOTE:	L'edificio si trova lungo la strada litoranea, lato monte, ormai completamente circondato dagli edifici che nel corso degli anni sono stati realizzati. Lo stato di conservazione dell'edificio è buono. Attualmente utilizzato a fini turistico ricettivi.

7 - COLONIA FUSCO



SUP. FONDIARIA:	18420 mq
SUP. COPERTA:	2540 mq
INCIDENZA	0,14
(SUP.COP./SUP.FOND.):	
VOLUME COSTRUITO:	30480 mc
NOTE:	L'edificio si trova lungo la strada litoranea, lato mare, e a causa delle sue notevoli dimensioni costituisce una barriera verso il mare. Allo stesso tempo però costituisce una pausa rispetto all'edificato continuo del lungomare in quanto nell'area al di là della strada litoranea è ancora presente un'ampia area verde di pertinenza della Colonia. Insieme alle altre quattro Colonie presenti in questo tratto di lungomare costituisce secondo il PTCP di Rimini una Città delle Colonie. Attualmente l'edificio è utilizzato.

8 - COLLEGIO ANGELI DI TREVIGLIO



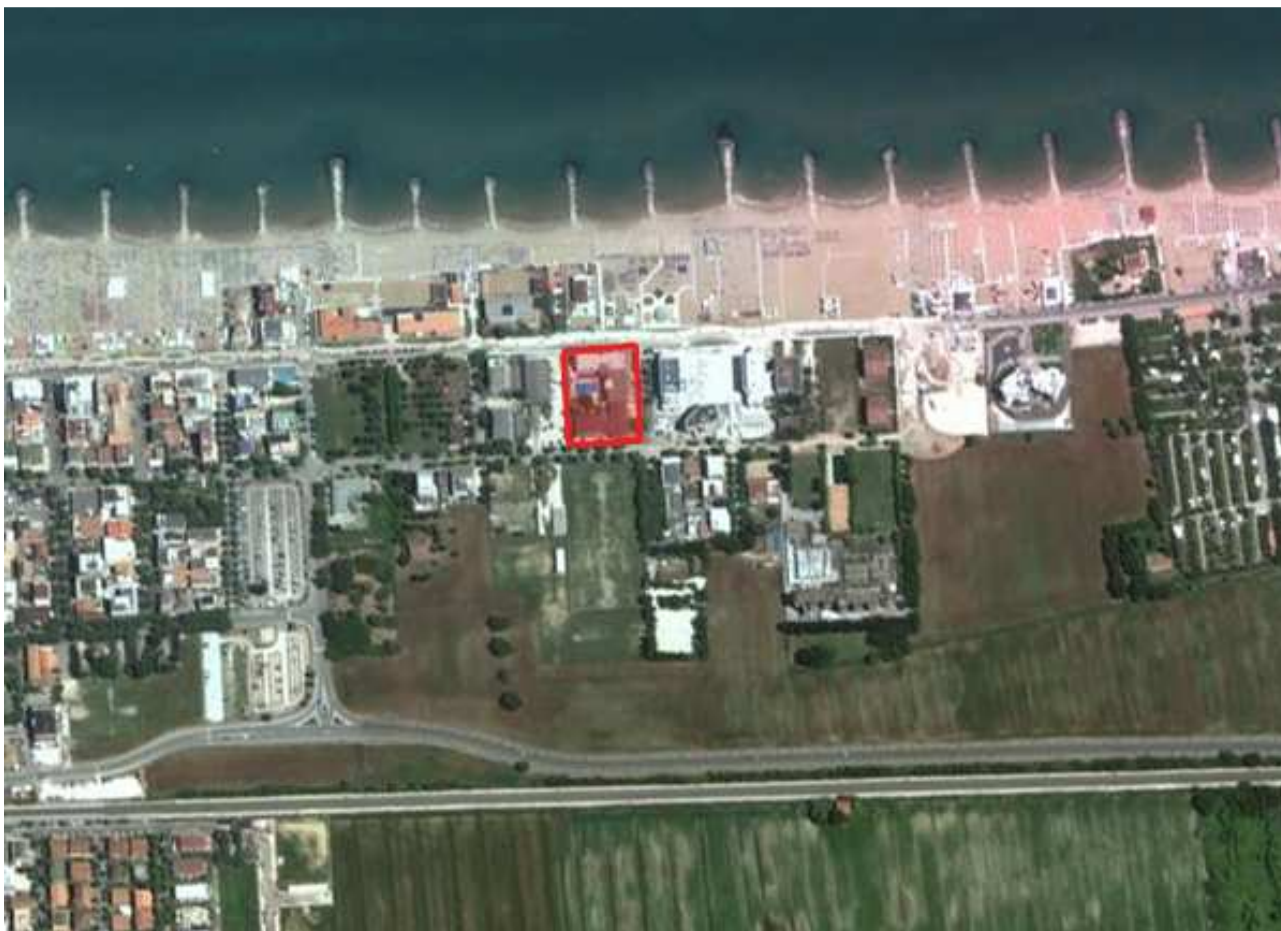
SUP. FONDIARIA:	3044 mq
SUP. COPERTA:	895 mq
INCIDENZA	0,3
(SUP.COP./SUP.FOND.):	
VOLUME COSTRUITO:	10740 mc
NOTE:	L'edificio si trova lungo la strada litoranea, lato mare, insieme alle altre quattro Colonie presenti in questo tratto di lungomare costituisce, secondo il PTCF di Rimini, una Città delle Colonie. L'edificio è in buono stato di conservazione ed è ancora utilizzato.

9 - SOGGIORNO SAN GIUSEPPE



SUP. FONDIARIA:	1475 mq
SUP. COPERTA:	480 mq
INCIDENZA (SUP.COP./SUP.FOND.):	0,32
VOLUME COSTRUITO:	5760 mc
NOTE:	L'edificio si trova lungo la strada litoranea, lato mare, insieme alle altre quattro Colonie presenti in questo tratto di lungomare costituisce, secondo il PTCP di Rimini, una Città delle Colonie. L'edificio è in buono stato di conservazione ed è ancora utilizzato. Segnalata nell'art. 5.10 come: "colonia marina di interesse storico-testimoniale di limitato pregio architettonico".

10 - COLONIA SAN ALESSANDRO



SUP. FONDIARIA:	9936 mq
SUP. COPERTA:	3417 mq
INCIDENZA (SUP.COP./SUP.FOND.):	0,35
VOLUME COSTRUITO:	4000 mc
NOTE:	L'edificio si trova lungo la strada litoranea, lato monte, insieme alle altre quattro Colonie presenti in questo tratto di lungomare costituisce, secondo il PTCP di Rimini, una Città delle Colonie. L'edificio è in buono stato di conservazione ed è ancora utilizzato, probabilmente a fini turistico-ricettivi.

11. - COLONIA MEUCCI



SUP. FONDIARIA:	9936 mq
SUP. COPERTA:	3417 mq
INCIDENZA (SUP.COP./SUP.FOND.):	0,35
VOLUME COSTRUITO:	4000 mc
NOTE:	Costituito da due edifici separati si trova lungo la strada litoranea, lato monte. È in buono stato di conservazione ed è ancora utilizzato come colonia.

12 - COLONIA FUZZI



SUP. FONDIARIA:	6140 mq
SUP. COPERTA:	700 mq
INCIDENZA (SUP.COP./SUP.FOND.):	0,11
VOLUME COSTRUITO:	10500 mc
NOTE:	L'edificio si trova lungo la strada litoranea, lato monte, è l'ultimo edificio di dimensioni rilevanti prima di Porto Verde. L'edificio è in buono stato di conservazione ed è ancora utilizzato, probabilmente a fini turistico-ricettivi.

13 - ISTITUTO SAN PELLEGRINO



SUP. FONDIARIA:

9470 mq

SUP. COPERTA:

4855 mq

INCIDENZA (SUP.COP./SUP.FOND.):

0,5

VOLUME COSTRUITO:

58260 mc

NOTE:

L'edificio si trova in una posizione intermedia tra il lungomare e la ferrovia. Insieme alle altre quattro Colonie presenti in questo tratto di lungomare costituisce, secondo il PTCP di Rimini, una Città delle Colonie.

L'edificio è in discreto stato di conservazione ed è attualmente utilizzato come convitto dalla Scuola Superiore per Mediatori Linguistici.

2. ANALISI TERRITORIALE

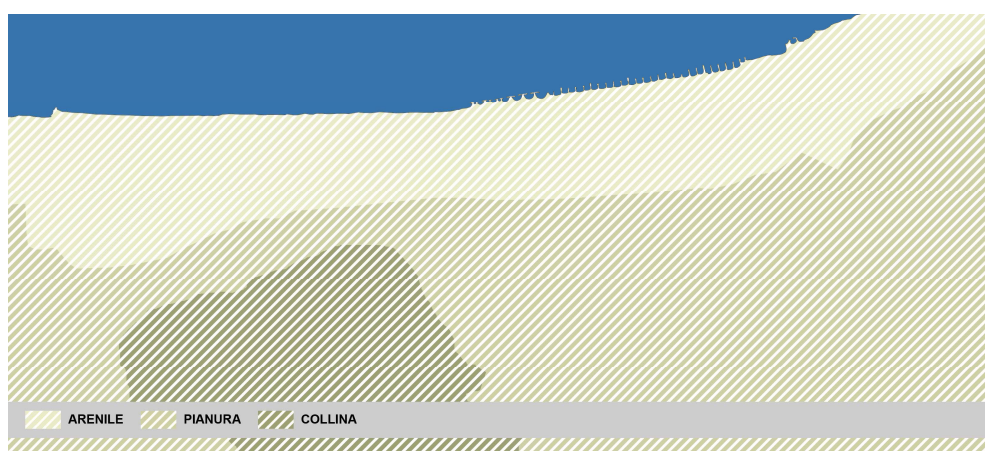
*...forse noi possiamo meglio renderci conto
di qualcosa di questo luogo,
che a volte ci sembra solo silenzio,
guardandolo dall'altra parte...
(Aldo Rossi)¹⁷*

2.1 - La scansione del territorio: collina, pianura e arenile

Il territorio analizzato comprende i comuni di Riccione, Misano Adriatico e Cattolica e si estende su una superficie di circa 25.000 ettari.

Caratterizzato da un sistema morfologico e ambientale molto complesso e variegato è stato oggetto nel corso dei secoli di continue trasformazioni che hanno visto la nascita di numerosi centri abitati e infrastrutture.

L'intera area è composta da tre zone ben distinte: l'arenile, che comprende la fascia balneare più prossima al mare; la pianura, dove sorgono la maggior parte dei nuovi centri abitati, e la collina, segnata da piccoli nuclei abitativi legati all'attività agricola.



Analisi Territoriale, schema morfologico

¹⁷ Aldo Rossi, *L'architettura della città*, cit.

In questo sistema morfologico le altezze sul livello del mare variano da un minimo di 1 metro, sulla costa, a un massimo di 167 metri nei pressi di Monte Annibolina con un'altezza media di circa 49 metri.

Il centro abitato più antico situato in località Misano Monte sorge in una posizione panoramica su una collina che domina l'intero territorio.

Nel corso dei secoli la zona è stata modellata, soprattutto nella fascia collinare, da corsi d'acqua come il Rio Pancione a nord e il Rio del Pozzetto a sud che confluiscono nell'importante Rio dell'Agina, che divide in due il territorio comunale di Misano.

Di notevole importanza è anche il bacino del Conca¹⁸, che comprende un lago artificiale creato attraverso la costruzione di una diga sul fiume Conca, che inizialmente serviva per il rifornimento idrico del riminese ma che attualmente è impiegato per usi agricoli. In questo caso è inoltre stato valorizzato il paesaggio fluviale con l'istituzione del Parco fluviale del Conca, del quale fanno parte sia il corso del fiume che il lago artificiale.



Veduta diga del Conca a Santa Monica (Misano Adriatico)

¹⁸ Il fiume Conca nasce dal versante orientale del monte Carpegna a 1415 metri di quota e scorre in direzione del Mare Adriatico dopo aver percorso circa 44.5 Km.

L'intero territorio costiero si può definire come prevalentemente pianeggiante con la fascia collinare che dista circa 2 km dalla spiaggia. In questa fascia si sono sviluppate tutte le principali attività edilizie che non hanno lasciato spazio a nessun tipo di verde attrezzato o naturale, se non fosse per qualche eccezione che però non può certo sopperire alla generale mancanza di zone verdi.

Molto probabilmente prima della nascita dei primi centri abitati la costa era caratterizzata da un sistema di dune accostato a fasce di pineta e terreno incolto che oggi sono quasi del tutto perdute a causa dell'urbanizzazione. Inoltre la costruzione di infrastrutture viarie ha eliminato quei corridoi verdi che portavano dalla costa alla collina e che oggi sono individuati esclusivamente lungo il corso di piccoli canali che sfociano nel mare.

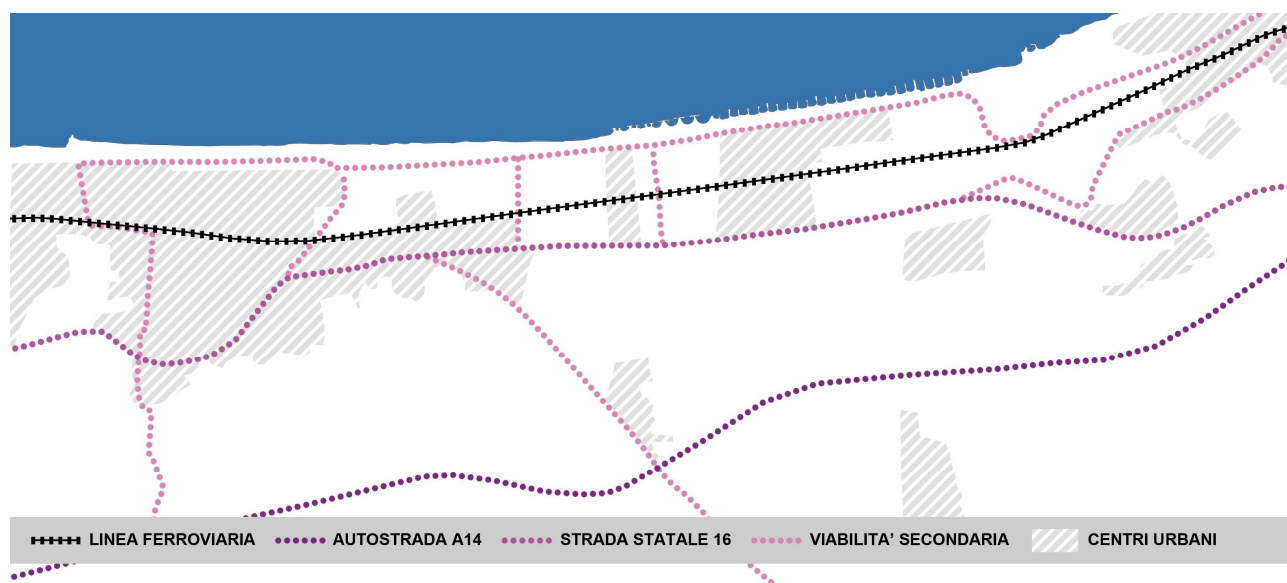
L'eccessiva urbanizzazione ha creato oltre a problematiche di ambientali anche a aree di risulta che potrebbero fungere da collante tra i diversi sistemi urbani e invece sono lasciate incolte o inutilizzate.

Si tratta di aree troppo vicine ai centri abitati e che non si prestano a nessuna attività agricola ma sulle quali sarebbe possibile recuperare e organizzare il tessuto urbano già esistente e crearne altri nel rispetto di una visione di territorio come "insieme di molteplici centralità" coerente con i presupposti del nostro lavoro.

2.2 - Infrastrutture e viabilità: il problema del traffico legato alla stagionalità

Con il mutamento della richiesta e dell'offerta turistica nel corso del tempo si è resa necessaria la costruzione di infrastrutture che potessero collegare la costa alle città di maggior importanza: Rimini (che dista 15 km), Bologna (120 km), Ancona (110km), San Marino (40km), , Ravenna (65km).

Questi collegamenti sono possibili utilizzando sia la rete ferroviaria sia quella autostradale che segnano sul territorio dei confini quasi del tutto invalicabili tra le tre zone dalla diversa morfologia: arenile, pianura e collina.



Analisi Territoriale, Schema della viabilità

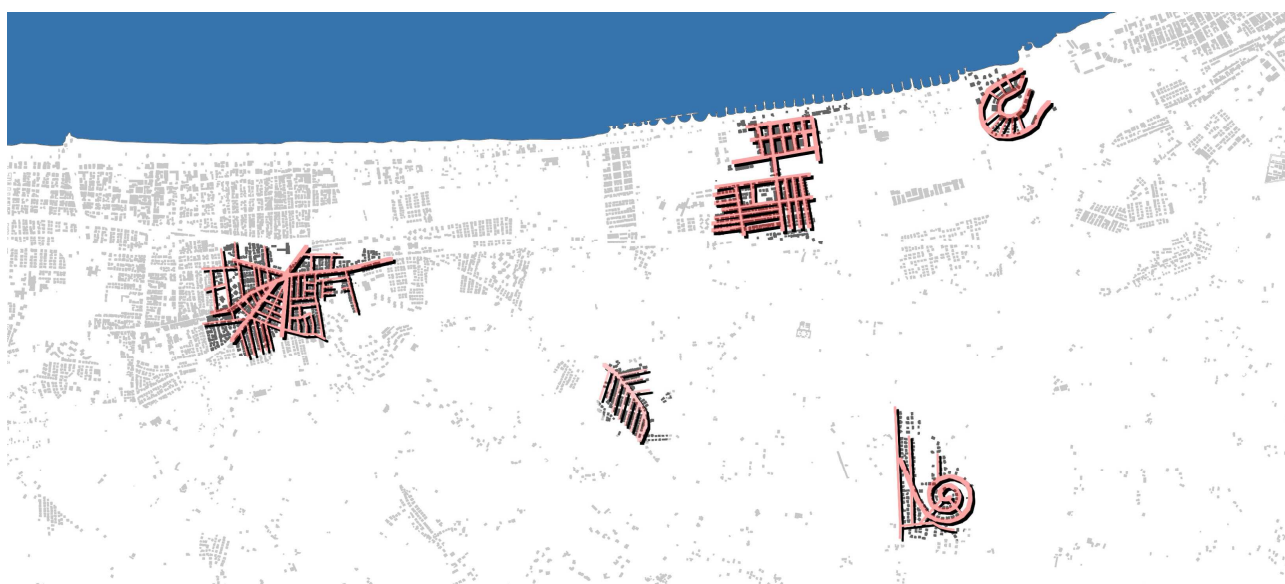
Tuttavia, soprattutto nel periodo estivo, quello cioè di massima influenza turistica, le infrastrutture principali presenti unite ad un articolato sistema interno di strade secondarie non riescono a distribuire e organizzare l'afflusso veicolare sul territorio, causando così continui blocchi, rallentamenti e congestioni del traffico.

Tutto questo è forse dovuto alla mancanza di infrastrutture-filtro, come ad esempio parcheggi scambiatori¹⁹, che permettano al turista di poter lasciare l'automobile lontano dalla costa e fuori dai centri abitati e di utilizzare un sistema di trasporto pubblico, anche esso mancante o non completamente sviluppato, di collegamento con le strutture sulla costa. In questo modo si limiterebbe il traffico sul litorale migliorando non solo le condizioni ambientali (l'inquinamento), ma anche potenziando i collegamenti e i passaggi ciclo-pedonali tra la costa e il territorio collinare, realizzando così una rete destinata al trasporto alternativo, al tempo libero e alle attività sportive.

¹⁹ L'art. 3, comma 1, punto 34-bis del Codice della Strada (D.L. 27 giugno 2003, n. 151), definisce il "parcheggio scambiatore" come "parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità".

2.3 - Le forme del tessuto urbano

Le diversità del sistema morfologico accentuate dalle infrastrutture che segnano il passaggio da una zona territoriale all'altra hanno sempre impedito lo sviluppo di centri abitati con giacitura ortogonale alla linea di costa, e con sviluppo continuo dalla costa verso le colline. Si è così costituito un sistema composto da piccoli e medi centri abitati che sembrano essere autonomi ma che in realtà fanno parte dello stesso comune e sono legati l'uno all'altro da relazioni di carattere funzionale.



Analisi Territoriale, Schema delle centralità urbane

Oltre a Riccione, Misano Adriatico e Cattolica che sono i centri di maggior estensione situati sulla costa troviamo anche località minori come Misano Brasile, Villaggio Argentina, Scacciano, Misano Monte, Misano Cella, Santa Monica e Belvedere che si sono formati quasi autonomamente quando gli italiani emigrati in America e Sud-America hanno fatto ritorno in patria. Per quanto riguarda Portoverde, un intervento realizzato tra la fine degli anni '60 e i primi anni '70, questo ben si inserisce in un contesto dove ogni centro abitato presenta una forma e una tessitura che lo contraddistinguono dagli altri.



Veduta aerea di Porto Verde

Le differenze fra questi insediamenti sono bene visibili analizzando i tre centri di maggior importanza: Riccione, Cattolica e Misano Adriatico.

Riccione e Cattolica hanno alle spalle una evoluzione storica molto più antica rispetto a Misano, infatti sono sorti intorno al II sec. a.C. lungo quella che era la via Flaminia. Questa stratificazione di epoche è ben visibile dal tessuto stradale che unisce sistemi più irregolari e spontanei a vere e proprie griglie geometriche.

Il comune di Misano Adriatico invece possiede una storia molto più recente, infatti viene nominato comune autonomo solo nel 1938. A differenza dei comuni limitrofi presenta una griglia stradale molto rigida compresa tra la costa e l'Adriatica (SS16) ed è composto da piccoli nuclei residenziali, isolati l'uno dall'altro, come parti separate, e caratterizzati da forme insolite: il Villaggio Argentina ricorda una foglia; Santa Monica è simile a

una spirale, e il più moderno Portoverde è assomigliante a una conchiglia.

Questa lettura dei tessuti urbani fa comprendere come il territorio urbanizzato debba essere letto non come un susseguirsi di grandi centri abitati che interagiscono tra loro ma come un'insieme di tante centralità, di parti, che manifestano la loro autonomia anche nella forma fisica complessiva dell'insediamento.

2.4 - La linea di costa: l'edilizia balneare e il problema dell'erosione

L'edificazione lungo la costa legata soprattutto all'attività turistica ha rappresentato, specialmente nell'ultimo secolo, uno dei temi di maggior dibattito. Per far fronte a un continuo afflusso turistico, essendo un luogo per la vacanza familiare e la meta di numerosi sportivi attratti dalle manifestazioni e dagli incontri periodicamente organizzati, si sono venute a creare sempre più numerose strutture ricreative che sorgono direttamente sulla zona dell'arenile.

La speculazione edilizia ha intrapreso una continua lotta per poter strappare parti di terra al mare e ottenere così nuovi terreni per lo sviluppo di insediamenti ed attività legati al turismo estivo.

Ancora oggi si cerca di far fronte ha uno dei maggiori problemi che interessano la costa: l'erosione.

Tra le principali cause di questo fenomeno troviamo la diminuzione del trasporto da parte dei fiumi, le opere costruite a mare e l'urbanizzazione della costa.

Le bonifiche, l'imbrigliamento dei corsi d'acqua (es. il Conca) e, dal dopoguerra, l'asporto di sabbia e ghiaia dagli alvei, hanno provocato la drastica riduzione degli apporti continentali al mare. In particolare, la quantità di sabbia portata a mare dai fiumi è notevolmente diminuita negli ultimi anni per le indiscriminate escavazioni degli alvei e la costruzione di opere di regimazione nei fiumi. Inoltre, negli ultimi sessant'anni è stato notevole l'abbandono delle campagne da parte dei contadini. Questo ha influito sull'accentuarsi dell'erosione delle coste perché il terreno lasciato incolto è meno erodibile di quello lavorato. In questo modo, diminuendo la quantità di sedimenti che arrivano in mare, il mare incomincia ad avanzare.

L'azione erosiva è aumentata anche a causa delle innumerevoli costruzioni create dall'uomo. L'edificazione e il prolungamento dei moli portuali, di opere di difesa come le scogliere frangi flutto e i pennelli, hanno determinato per effetto delle correnti l'arresto della deposizione della sabbia in alcuni tratti del litorale, in particolare nella zona a nord di ciascuna di queste strutture.



Misano, scogliere frangi flutto

L'urbanizzazione della costa con la sostituzione della vegetazione spontanea e dei cordoni dunali con strutture balneari e palazzi, costruiti spesso a ridosso della battigia, ha provocato l'alterazione dell'equilibrio della costa.

La spiaggia sabbiosa romagnola, in passato, era caratterizzata da una più o meno ampia fascia di dune, allungate nel senso del litorale e perpendicolari ai venti dominanti. Fino a qualche anno fa, alcune tracce di questa caratteristica fascia costiera si potevano osservare tra Milano Marittima e la foce del Savio. Anche l'alta spiaggia, estesa tra l'area raggiunta dalle alte maree e la fascia delle dune, è stata notevolmente perturbata. Infatti, il limite delle costruzioni stradali ed alberghiere si trova a qualche decina di metri dalla linea raggiunta dalle massime ondate. In qualche caso, come nei tratti in erosione, queste opere risultano addirittura esposte alle mareggiate.

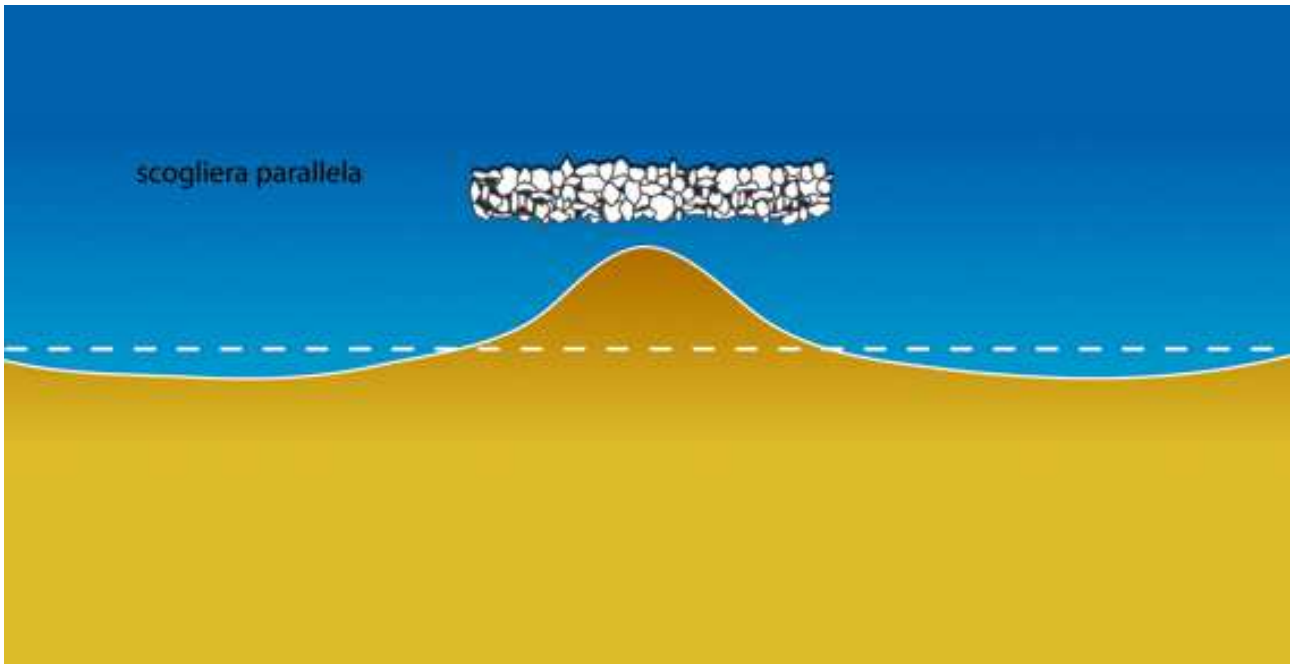
Ogni aspetto morfologico caratteristico dell'alta spiaggia viene infine cancellato con lo scopo di renderla più accogliente per i bagnanti. Vista l'importanza che la spiaggia riveste nel territorio in quanto fonte di guadagno e di posti di lavoro, risulta fondamentale scegliere le linee di intervento adeguate per contrastare il fenomeno dell'erosione sulla costa.

Per rimediare a questo fenomeno si sono progettate strutture artificiali per difendere la spiaggia. Questi interventi consistono in scogliere, pennelli e porti.

Le scogliere si dividono in scogliere parallele emerse, sommerse e radenti.

Il primo tipo, le scogliere parallele emerse, è quello che è stato utilizzato più a lungo e per maggior estensione nel litorale romagnolo. Le conseguenze della costruzione di queste opere sono state analizzate durante la realizzazione del Piano Coste²⁰ e ne sono emersi più aspetti negativi che positivi.

²⁰ Piano decennale della costa 2010-2019 realizzato da ARPA (Azienda Regionale Prevenzione e Ambiente)per conto della Regione Emilia Romagna



Sistema di scogliera parallela

Gli studi hanno dimostrato che, nel breve periodo si ottiene una stabilizzazione del litorale protetto, ma con effetti negativi sul litorale adiacente e sulla qualità sia dei fondali che delle acque.

Infatti la presenza delle scogliere, nel tempo, comporta l'innalzamento del fondale tra la scogliera e la battigia, perché trattiene sedimenti verso la costa, ma, contemporaneamente, il suo abbassamento verso la parte esterna.

Il problema più grave, inoltre, è che questo tipo di intervento provoca lo spostamento dell'azione erosiva nelle zone a nord rispetto all'opera costruita.



Una veduta di Cesenatico in cui sono apprezzabili gli effetti dell'erosione sulla spiaggia di Ponente

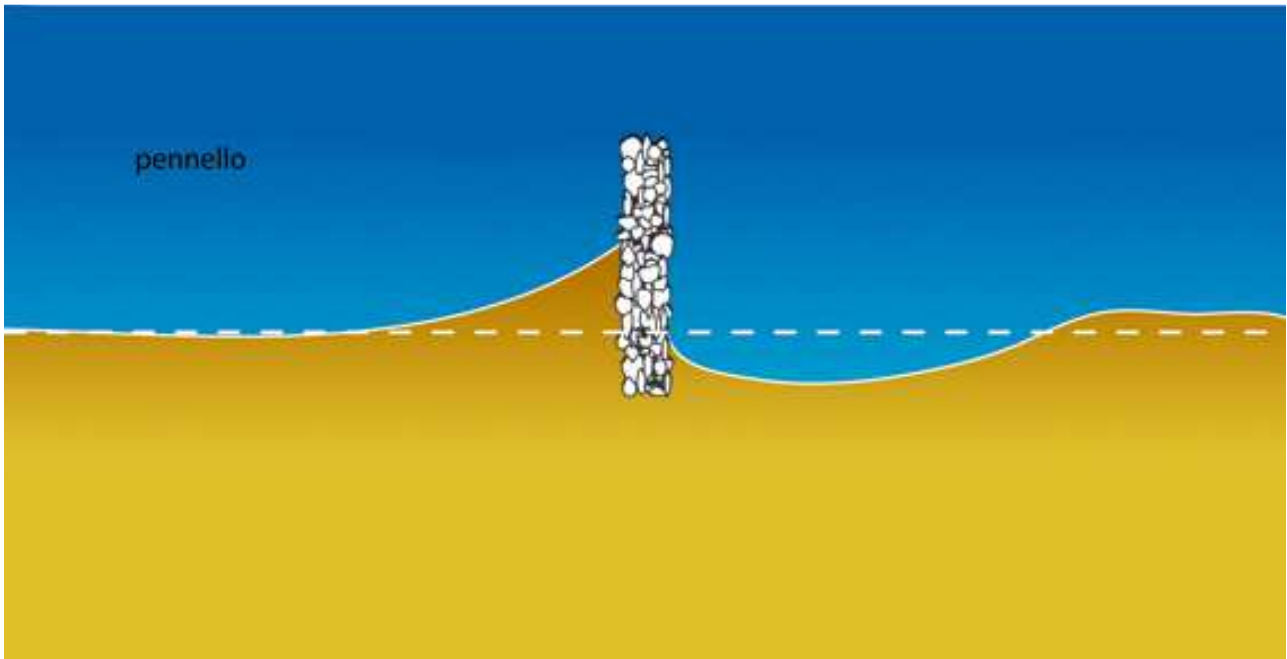
Per quello che riguarda le scogliere sommerse, in Emilia - Romagna non si hanno significativi campi di applicazione e quindi non possono essere prese a riferimento per valutare la funzionalità di queste opere. Negli ultimi anni però sembra che costituiscano una migliore alternativa alle scogliere emerse per il loro minor impatto ambientale.

L'ultimo tipo di scogliere, le scogliere radenti, sono costituite da un argine di terra rivestiti sul lato mare con una mantellata di massi rocciosi. Esse, nel tempo, vengono decisamente compromesse dall'azione mare che ne scalza pian piano il piede.

Si può quindi concludere che tutti i tipi di scogliera non risolvono completamente il problema dell'erosione, ma che, addirittura, in alcuni casi possono anche accentuarlo.

Nei tratti costieri dove si era registrato un elevato trasporto longitudinale di sedimenti si è intervenuti creando dei pennelli

che stabilizzavano la linea di riva. Questo tipo di intervento è stato applicato in Romagna in solo due luoghi: Misano e Valverde.



Sistema di scogliera detta "a pennello"

L'effetto che si determina è quello di interrompere il trasporto delle sabbie creando una spiaggia "a dente di sega". Di conseguenza, adottando questa strategia, si viene a stravolgere il carattere originario della spiaggia.

Anche questa soluzione non risolve il problema dell'erosione tanto che in alcuni punti si è dovuto ricorrere a un ripascimento artificiale. La combinazione di questi due effetti (ripascimento più pennelli) ha dato risultati più che soddisfacenti ma anche queste opere tendono a spostare verso nord il fenomeno erosivo.

Infine la costruzione dei porti ha notevolmente influito sull'equilibrio della spiaggia. Essi infatti vanno a costituire un ostacolo al normale flusso delle correnti marine dirette da sud verso nord. Queste costruzioni bloccano i sedimenti più grossolani e fanno passare quelli più fini. Questo effetto lo si può notare analizzando la granulometria delle sabbie. Inoltre, tratteneo una parte dei sedimenti, si viene a creare un notevole dislivello tra la linea di spiaggia a nord, che è costantemente più bassa, e quella a sud.

Questo fenomeno appare evidente se si osserva il disavanzo della spiaggia creato dai porti di Cesenatico e Rimini. Questi interventi, che cercano semplicemente di arginare gli effetti dell'erosione, non sempre si sono rivelati efficaci, in alcuni casi hanno addirittura provocato lo spostamento dell'erosione alle zone limitrofe.

Nel Piano Coste del 1996 realizzato dalla regione Emilia-Romagna è previsto un approccio più globale al problema, con maggiore attenzione alle cause, e allo studio dei fattori che influiscono in maniera considerevole, quali:

- trasporto solido fluviale;
- stato dei bacini idrografici;
- evoluzione spiaggia emersa e sommersa;
- sedimentazione
- clima e meteorologia;
- bilancio della sedimentazione;
- variazioni della linea di spiaggia.

Quindi gli interventi da effettuare devono essere rivolti prima di tutto a rimuovere le principali cause di erosione delle spiagge e in seguito scegliere quale sia la strategia migliore da adottare per la difesa del mare.

2.5 - Le previsioni di sviluppo territoriale nel PTCP della Provincia di Rimini

Il territorio oggetto di studio è interamente compreso nella Provincia di Rimini, e quindi è preso in esame dal PTCP e da diversi strumenti urbanistici generali e di settore di livello locale, come il Piano dell'Arenile e il PRG di Misano.

L'obiettivo generale di questi Piani consiste nel mantenere il turismo come centralità economica e continuare con la politica di "diversificazione dell'offerta" creando così nuove forme di turismo.

Per fare questo sono previste opere di riqualificazione e innovazione delle attuali strutture.

Presupposto del successo del sistema turistico provinciale è, sempre più, l'azione convergente, pubblica e privata, che a tutte le scale territoriali deve essere attivata in direzione del recupero di qualità ambientale generale, della riqualificazione della città e del territorio, della salvaguardia e valorizzazione del paesaggio, del recupero di una mobilità efficiente e sostenibile a scala sia territoriale che urbana.

L'assetto di previsione della rete della viabilità principale si incentra sul potenziamento del grande canale infrastrutturale longitudinale costituito dall'autostrada (da ampliare a tre corsie) e dalla nuova SS 16 Adriatica in continuità con la variante alla SS 9 Emilia e, coerentemente con le previsioni del PRIT²¹, sul rafforzamento delle tre principali direttrici trasversali rappresentate dalla SP 258 Marecchiese, dalla SS 72 per San Marino e dalla SP 17 Fondovalle del Conca.

La classificazione funzionale della SS 16 e della SS 9 è interamente confermabile (anche per quanto concerne i risvolti tipologici e geometrici) nei termini definiti dal PRIT, ovvero: SS

²¹ Piano Regionale Integrato dei Trasporti

16 come componente della "grande rete" portante di collegamento regionale/nazionale e SS 9 come componente della "rete regionale di base".

Nello schema di rete, l'autostrada, con l'opportuno adeguamento dei caselli, ha una relazione pressoché esclusiva con la nuova SS 16, che a sua volta rappresenta il collettore primario di distribuzione al sistema insediativo costiero e di raccordo fra le direttrici di vallata.

Salvo eventuali brevi tratti, la nuova SS 16 è interamente prevista, come detto, in tracciato accostato a quello dell'autostrada, a costituire un fascio infrastrutturale sostanzialmente unitario.

Si tratta di una soluzione di forte rilevanza trasportistica per l'intera area provinciale, ma anche di particolare consistenza sotto il profilo tipologico - dimensionale. E' quindi essenziale che la piattaforma infrastrutturale venga dotata di adeguate fasce laterali di ambientazione, in cui attuare tutti gli interventi mitigativi che ne consentano non solo la riduzione di impatto acustico e aeriforme, ma anche un appropriato inserimento paesaggistico e ambientale.

Il recupero di competitività del trasporto collettivo si conferma perseguibile innanzitutto con la realizzazione e il potenziamento dei servizi pubblici: il Trasporto Rapido Costiero e il servizio ferroviario regionale e nazionale sia a breve termine sia a lungo termine.

Qualora dovesse essere realizzata la nuova linea di alta capacità - velocità lungo la dorsale adriatica, Rimini verrà programmata come sede di stazione per l'alta velocità e ciò renderà disponibile nuove tracce sulle linee esistenti da dedicare al potenziamento del traffico locale e regionale dei passeggeri e delle merci.

Il TRC rappresenta il cardine di un complessivo riordino della mobilità nella fascia urbana costiera finalizzato anche alla riduzione del traffico veicolare privato, oltre che a rendere più qualificato e veloce il trasporto pubblico.

Le relative fermate diventano i nuovi recapiti su cui fare convergere gli altri servizi di trasporto pubblico urbano - da reimpostare, quindi, come rete a prevalente sviluppo trasversale, di adduzione al TRC - e da attrezzare opportunamente per lo scambio anche con le altre modalità di spostamento, a cominciare da quella ciclopedonale. Le fermate costituiscono altresì nuovi riferimenti per interventi diffusi di riqualificazione e ricucitura dell'assetto urbano circostante.

Nel lungo termine lo sviluppo del tracciato del TRC è previsto da Rimini Fiera a Cattolica transitando anche nell'area della stazione di Rimini.

Infine la realizzazione e valorizzazione delle reti ciclabili sia urbane che extraurbane costituisce un contributo di rilevante importanza ai fini della mobilità sostenibile. La Provincia ha operato in tal senso con l'apposito piano della mobilità ciclabile provinciale, finalizzato a:

- realizzare una rete integrata che a livello urbano connetta tutti i principali attrattori di pubblico e i luoghi ad alta frequentazione sociale e a livello extraurbano assuma valenza turistico - ricreativa, ma anche di collegamento casa-lavoro e casa-scuola;
- attuare una politica per tutelare e incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano;
- salvaguardare la sicurezza dei ciclisti.

Ai Comuni spetta il compito di ampliare e rendere organiche le rispettive reti ciclabili urbane, completandole entro i tessuti urbani esistenti e rendendone sistematica la previsione in tutti i nuovi insediamenti, alla stregua delle ordinarie opere di urbanizzazione.

2.6 - Sintesi critica dei dati analitici e prime ipotesi di progetto

Per definire gli obiettivi del progetto è stato fondamentale individuare i punti di forza, debolezza, opportunità e minaccia dell'area: dall'analisi di tali dati si definisce la prima ipotesi di progetto.

I punti di forza della struttura economico-sociale della provincia di Rimini sono numerosi e assortiti. Sicuramente l'intera zona costiera può contare su un'offerta turistica molto eterogenea e in continua evoluzione. Questa può contare non solo su un patrimonio paesaggistico diverso tra mare e collina ma anche su una posizione geografica molto favorevole che ha permesso, nel corso degli anni, l'arrivo di turisti provenienti da tutto il territorio italiano e anche dalle nazioni europee.

La continua affluenza turistica sul territorio ha permesso alla già conosciuta ospitalità e accoglienza romagnola di perfezionarsi e adattarsi alle esigenze del turista, il tutto supportato da una tradizione enogastronomica tra le più diffuse e apprezzate.

Quello che però può essere una grande risorsa del territorio, in altre parole il turismo, sul litorale riminese ha creato spesso enormi problemi soprattutto dal punto di vista dei trasporti. Infatti, pur essendo facilmente raggiungibile con auto e treno, quello che più manca è un'efficiente sistema di trasporti pubblici che permetta il collegamento diretto non solo sull'intera fascia costiera ma anche tra le infrastrutture autostradali e ferroviarie con le strutture ricettive costiere. Venendo a mancare questa fondamentale forma di collegamento, inevitabilmente, tutta la fascia costiera, soprattutto durante la stagione estiva, è soggetta a una continua congestione del traffico che, complice anche la mancanza di parcheggi scambiatori lontani dal litorale, è convogliato verso la spiaggia dove la viabilità urbana presente non è sufficiente a smaltirlo e distribuirlo.

Un ulteriore problema dovuto al forte legame che il territorio ha con il turismo è dato dall'eccessiva stagionalità della zona. Molte delle attività presenti sul lungomare come stabilimenti balneari, ristoranti, bar, alberghi e campeggi sono quasi del tutto dipendenti dal turismo che si concentra nei mesi che vanno da aprile a ottobre mentre nel resto dell'anno restano per lo più chiuse.

Se all'eccessiva stagionalità uniamo anche la totale mancanza di attrezzature, che non solo identificano il territorio ma che costituiscono anche un servizio di pubblico utilizzo, è possibile comprendere come il declino della domanda turistica tradizionale costituisca una seria minaccia di perdita di competitività.

Il duplice rischio che a ciò si accompagna, è quello della difficoltà ad imporsi come provincia innovativa, nonostante gli sforzi che in questa direzione sono stati fatti, e quello di uno scarso riconoscimento come leader nel settore.

Potendo comunque contare su un'offerta turistica diversa e mirata è possibile intervenire su tutti gli aspetti urbani, ambientali, e di gestione che se non sviluppati con cura possono determinare numerose situazioni di disagio.

Pertanto, partendo dal problema della congestione del traffico, una possibile soluzione può essere quella di introdurre dei "centri multimodali"²² nel sistema infrastrutturale locale. Un sistema di parcheggi scambiatori attrezzati che dalle uscite delle principali infrastrutture viarie intercetti il flusso dei turisti e lo diriga sulla costa, attraverso il trasporto pubblico su via preferenziale.

²² Intendiamo con questo termine delle strutture simili a quelle proposte da Marc Barani nel centro multimodale ferroviario di Nizza.



Marc Barani, Centro multimodale di Nizza, 2007

L'intera costa, poi, dovrebbe essere collegata attraverso una linea di TRC (Trasporto Rapido Costiero) collocata sul lungomare o parallela alla linea ferroviaria, secondo la soluzione urbana più conveniente. Questa proposta mira a limitare l'ingresso del traffico automobilistico sulla costa, così da lasciarla prevalentemente ciclabile e pedonale o comunque riservata al solo traffico dei residenti.

Per far fronte all'eccessiva stagionalità, invece, sarebbe opportuno inserire nella struttura urbana: "elementi di interesse generale" che non siano direttamente legati al periodo estivo; questi contribuirebbero ad estendere la capacità attrattiva della zona per tutto il corso dell'anno.

Le trasformazioni urbane necessarie a realizzare queste proposte devono aver luogo ove possibile su aree degradate e inutilizzate che si trovano nel tessuto cittadino. Così da evitare ulteriore consumo di terreno non edificato e contribuire al recupero di zone lasciate in stato di abbandono.

3. I TEMI DEL PROGRAMMA FUNZIONALE

3.1 - Interventi sul sistema della circolazione extraurbana e della sosta delle auto private

L'area presa in esame, come si è detto, è assai congestionata a causa del traffico veicolare, molto intenso durante la stagione turistica, ma anche della sosta delle automobili di turisti e residenti. Per fare fronte a questi problemi si prevede la costruzione di un sistema di parcheggi.

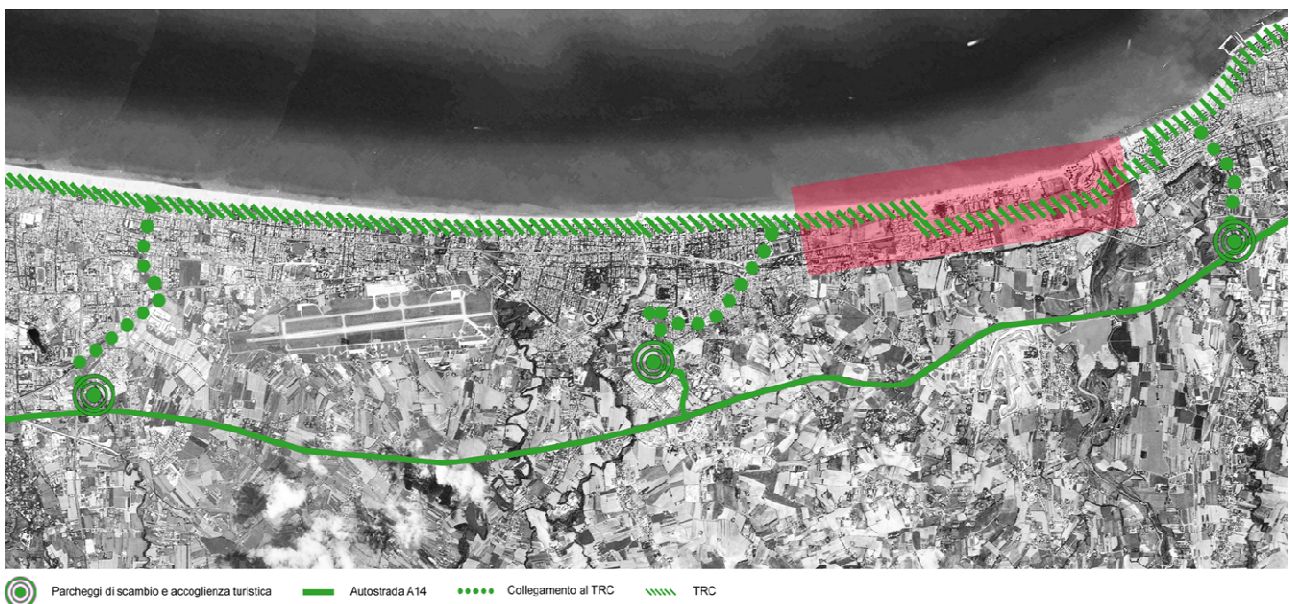
I ritmi frenetici della vita, il diffondersi dei voli *low cost*, le sempre più competitive offerte provenienti dall'estero, con qualità, quantità, e prezzi che ora più che mai, riescono a reggere bene il confronto con la costa italiana, sono solo alcuni motivi di un cambiamento fondamentale nel modo di fare turismo e di vivere la vacanza.

In pochi anni si è passati da un turismo di massa, con un'alta percentuale di turisti che trascorrevano periodi di soggiorno di due settimane o superiori, ad un turismo "mordi e fuggi" che ha visto sempre più aumentare il numero di persone che arrivano in spiaggia la mattina, per poi tornare alle loro città senza nemmeno pernottare nelle strutture adibite. Sembra quasi che gran parte delle settimane destinate alle vacanze al mare siano state suddivise in tante mini vacanze, come se non si potesse proprio fare a meno della meritata giornata al mare, al termine della settimana lavorativa.

Una delle conseguenze è che se fino a qualche anno fa, ci si trovava a fare i conti con lunghi serpentoni di automobili solo durante i "cambi di turno dei vacanzieri", oggi ci si trova a dover affrontare questo problema ogni week end. E non solo una volta al giorno, ma ogni mattina ed ogni sera di qualsiasi sabato e domenica estivi. Lunghe ed interminabili code di automobili sono così diventate la caratteristica principale di gran parte delle

strade che formano quella rete di distribuzione capillare che al momento rappresenta l'unico modo a disposizione dei turisti per raggiungere la costa.

Essendo le grandi arterie stradali, notevolmente più veloci delle strade piccole e tortuose, e permettendo di smaltire il traffico in maniera più agevole di quanto non possa avvenire in strade strette, tra rotonde incroci e semafori, i nuovi sistemi di parcheggi scambiatori dovranno essere posizionati in punti strategici come i caselli autostradali di Riccione, Cattolica, e i principali raccordi stradali. L'obbiettivo sarà dunque quello di limitare notevolmente il traffico presente nelle strade interne snellendo l'afflusso di autovetture, ma non di turisti, verso la costa.



Localizzazione dei nuovi parcheggi scambiatori

Integrando tali parcheggi con un servizio adeguato di trasporti pubblici, sarà possibile lasciare la propria autovettura in prossimità delle principali arterie stradali e raggiungere in pochi minuti i luoghi di villeggiatura. Le nuove linee di trasporto pubblico, a cui saranno destinate corsie preferenziali, saranno dotate di un collegamento diretto col "Trasporto rapido costiero" (TRC).

Di notevole importanza saranno i pregi che se ne potranno trarre dal punto di vista della riduzione dell'inquinamento acustico e ambientale dovuti al fatto che saranno meno le automobili che percorreranno le strade interne della costa di Misano Adriatico.

I nuovi parcheggi scambiatori, non dovranno tuttavia solo essere un luogo dove lasciare la propria vettura e attendere l'autobus, ma saranno i primi punti di arrivo dei turisti, dovranno quindi essere dei veri e propri luoghi di accoglienza. L'idea è quella di presentare le potenzialità del territorio cercando di offrire fin da subito, più comodità e informazioni possibili mediante centri di informazione turistica, punti di ristoro con vendita di prodotti enogastronomici tipici della zona, aree ombreggiate ed altri servizi.



Marc Barani, Centro multimodale di Nizza, Francia

3.2 - Il nuovo sistema infrastrutturale principale

Il sistema infrastrutturale principale interno all'area di progetto sarà costituito da una fascia di infrastrutture parallele: la ferrovia, una nuova strada di distribuzione, e la nuova linea del TRC.



Sezione stradale tipo

Il servizio pubblico di Trasporto Rapido Costiero avrà un percorso pressoché parallelo alla linea di costa, sarà costituito da tram su rotaie e sarà dotato di due corsie, una per ogni senso di marcia. Sarà posizionato a ridosso della strada carrabile collocata al fianco della linea ferroviaria ed oltre a garantire un veloce ed efficiente sistema di spostamento, avrà anche il compito di aumentare la qualità degli spazi pubblici ridisegnandone alcuni e creandone dei nuovi.

Uno degli obiettivi che si vogliono raggiungere con l'inserimento di questa nuova linea infrastrutturale è quello di ridurre al minimo gli aspetti negativi che derivano dalla ferrovia, come la rumorosità elevata, la difficoltà dell'attraversamento e i troppi spazi abbandonati o inutilizzati nelle sue vicinanze.

Per quanto riguarda l'abbassamento dell'inquinamento acustico si è deciso, dove possibile, di cercare di risolvere il problema attraverso movimenti del terreno di alcuni metri sul livello del

mare, sia ad ovest che ad est della ferrovia, circondando di fatto i binari con due aree verdi poste più in alto di essi. Questa sorta di parchi rialzati, posizionati in particolar modo tra la zona di Portoverde e il nucleo edificato più a sud di Misano, saranno dotati di passerelle pedonali sospese per consentire l'attraversamento e, assieme ai pannelli fonoassorbenti, saranno capaci di abbattere notevolmente l'impatto acustico dei treni. Proprio in questa zona, ad ovest della linea ferroviaria, sono previste le nuove aree per i campeggi, che così saranno facilmente inseriti nel verde e potranno godere di ampi spazi e di accessi privilegiati alla spiaggia in corrispondenza delle passerelle sospese.



Localizzazione dei campeggi

Lungo la zona residenziale più densa si è preferito optare per il solo montaggio di pannelli fonoassorbenti, poiché non ci sono gli spazi per costruire barriere acustiche con materiali vegetali. Infine tra Misano e Riccione la quota del terreno si alzerà solo dalla parte del mare. Dalla spiaggia infatti, con l'obiettivo di ricostituire l'aspetto naturale di un tempo, verranno ripristinate le dune di sabbia, che via via spingendosi verso la ferrovia diverranno più alte e più ricche di vegetazione. In questo caso gli attraversamenti ciclopedonali saranno caratterizzati da

passerelle sostenute da elementi puntiformi che conterranno al proprio interno funzioni come bar, ristoranti, spazi informativi, edicole, chioschi, e punti panoramici. Tali ponti saranno di fondamentale importanza perché ci permetteranno di attraversare un limite importante, come la linea ferroviaria, contribuendo a mettere in relazione due lembi di terra inevitabilmente divisi da essa.

*"Murray e Stevens descrivono il ponte come un modello di fede e di passaggio al progresso , come un fatto che contiene un pensiero forte per ricavare il futuro, per ottenere la libertà d'azione in architettura, di fronte alle vecchie forze arcaiche profondamente radicate.[...]Il tema che il libro "living Bridges" evince, attraverso il suo scorrere, è la presenza umana contro la presenza della natura, dove l'abitare il ponte significa condurre su e giù gli itinerari esitanti o affrettati degli uomini."*²³

Tali ponti saranno poi riproposti in altri luoghi strategici del progetto, rappresentando elementi in grado di fornire identità unitaria e riconoscibilità al progetto urbano.

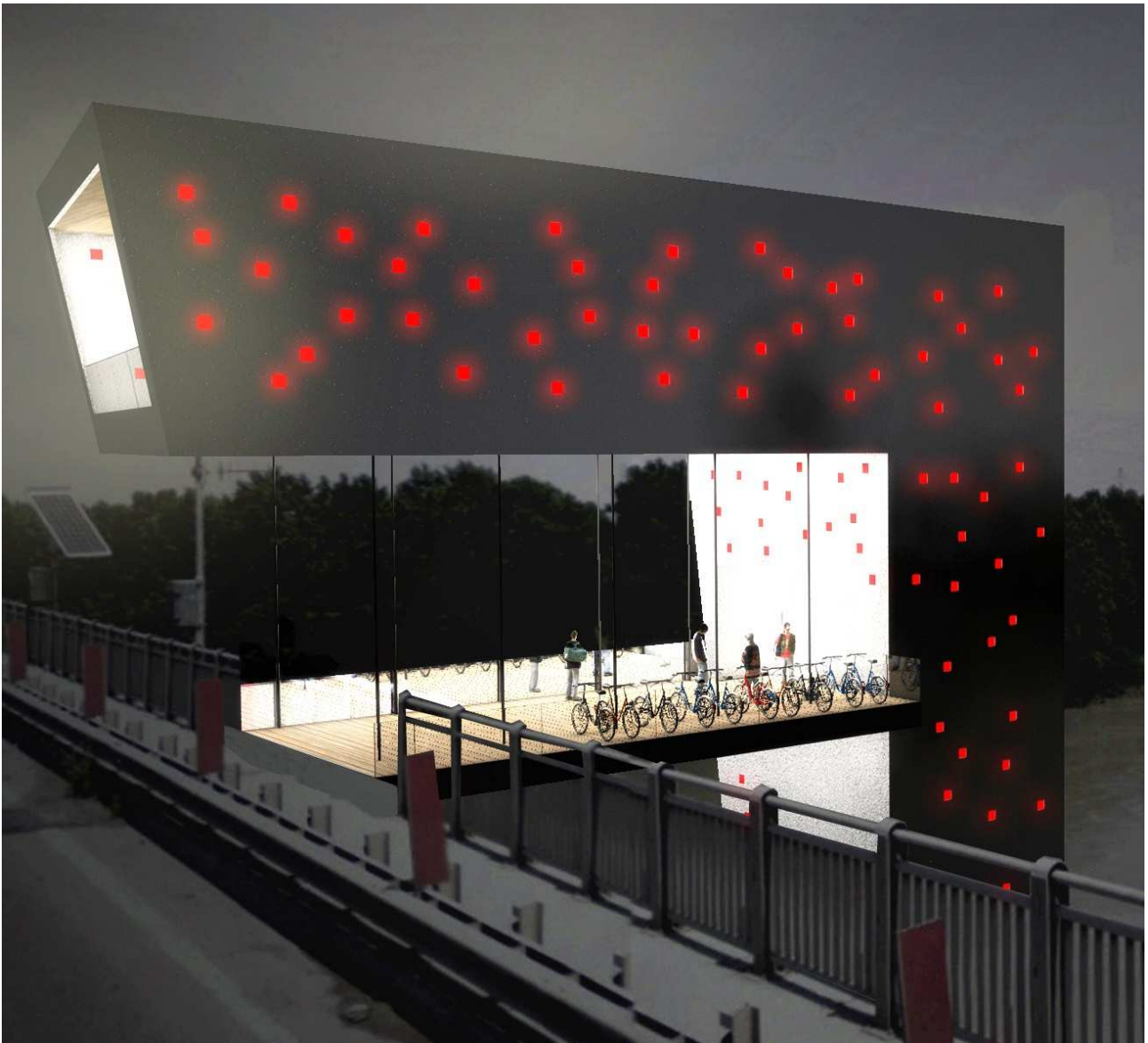
La nuova fascia infrastrutturale sarà inoltre dotata di parcheggi alberati compresi tra i binari del treno e la nuova strada carrabile, percorsi ciclabili, banchine e marciapiedi alberati dove saranno collocate le fermate del TRC. Tale fascia rappresenterà la "colonna vertebrale" di questa zona costiera e si confronterà continuamente col resto della città attraverso aperture su piazze, camminamenti lungo il canale, punti panoramici rialzati, aree naturali e aree edificate, nuovi edifici e vecchi isolati.

Avrà un andamento parallelo alla costa, sarà un'infrastruttura più efficiente di quella attuale garantendo uno spostamento più rapido lungo il tratto di costa di Misano, sia per i turisti che per gli abitanti. La sezione stradale, per far in modo di accogliere al proprio interno i nuovi spazi e la nuova linea pubblica di TRC si allargherà notevolmente rispetto a quella attuale, allontanando

²³ M. A. Arnaboldi, "Abitare i ponti" in *Arca* n° 111, gennaio, 1997, pag. 95.

ancora di più i due lembi della città, ad est e ad ovest della linea ferroviaria. Per far fronte a questo ulteriore distanziamento, verranno potenziati gli attraversamenti della ferrovia, sia veicolari che pedonali. Ci saranno tre collegamenti carrabili principali, uno a sud ed uno a nord del nuovo polo sportivo immerso nella natura, uno al confine tra Portoverde e Misano.

Gli attraversamenti pedonali posizionati in punti strategici dell'area, non avranno solo una funzione di collegamento, ma come detto prima ospiteranno anche negozi, punti di ristoro, luoghi di passeggio e di incontro, offrendo punti panoramici e arricchendo il passaggio da una parte all'altra della città rendendolo meno "drammatico".



Skp architecture, concorso per la progettazione di un punto panoramico sul fiume Po a Piacenza

3.3 - Interventi sul sistema ambientale

L'insieme degli interventi sul sistema ambientale, e in particolare il ripristino di alcuni elementi naturali un tempo caratteristici di questa zona, corrisponde alla volontà di rafforzare la fragile e incerta immagine del territorio e della città di Misano.

L'impressione che si ha passeggiando per Misano è infatti quella di attraversare un territorio poco riconoscibile. Da Cattolica a Riccione le qualità architettoniche e paesaggistiche sono pressoché le stesse, uniformando un lembo di costa definito solo dai confini comunali.

*"Si è visto come la città del XX secolo sia un prodotto troppo eterogeneo, più di quanto si sarebbe potuto spiegare con un solo pensiero, anche se tanto dominante. La città del nostro tempo non è un suolo luogo, ma molti luoghi. E' un prodotto complesso sovrapposto, a più strati, dove si sovrappongono e si integrano in maniera complementari pensieri, proposte e sistemi."*²⁴

In questo caos, per evitare di produrre un generale disorientamento, è quindi fondamentale cercare di dare riconoscibilità ai luoghi, mediante dei punti di riferimento che siano efficaci sia per chi li vive da turista che per chi li vive da cittadino. Il progetto si pone quindi l'obiettivo di costruire un sistema di spazi naturali capaci di rappresentare il "negativo" del costruito, e dotati di qualità ambientali e formali tali da costruire, con il costruito, una vera e propria "sequenza".

²⁴ O. M. Ungers, S. Vieths, *La città dialettica*, Skira, Milano 2002, p. 19.

Lo spazio urbano sarà così caratterizzato da una successione di "pieni" e "vuoti", che possano dare una forte caratterizzazione all'area rendendola riconoscibile. Ciascuna area urbana sarà caratterizzata da una identità propria, e distinta dalle aree limitrofe, ad accentuare il carattere di "insieme di parti" che già è proprio della città esistente.

Ogni area sarà anche caratterizzata da un preciso tema funzionale, rivolto sia ai turisti che ai residenti. Fondamentale, rispetto a questo obiettivo, è l'accorpamento dei campeggi ed il loro spostamento nella zona ovest. In questo modo le aree precedentemente adibite a campeggio sono state destinate ad un'unica grande area naturale composta da sabbia, dune, e vegetazione che allontanandosi dal mare diventa sempre più fitta. Le spiagge in queste aree di recupero saranno completamente libere e si cercherà di ricostituire quell'ambiente che una volta era rappresentato dalla naturalità dell'area. Questo ovviamente non può essere il modo di trattare tutta la costa, che da tanti anni ha costruito le sue fortune sugli stabilimenti balneari e sul turismo, ma un obiettivo importante del progetto è anche quello di differenziare l'offerta turistica, pensando di soddisfare anche coloro, seppur se in minoranza, che prediligono aspetti differenti del mare e della spiaggia.

*"Siamo arrivati al punto in cui ogni tentativo di trovare per la città un sistema completo e chiuso in se stesso è destinato a fallire sin dal principio. [...] Il perseguimento delle speranze del moderno di poter trovare comunque un sistema che vada bene per tutti è un capitolo che non può più essere preso in considerazione seriamente."*²⁵

²⁵ O. M. Ungers, S. Vieths, *La città dialettica*, cit., p. 11



Veduta della spiaggia di Rimini durante la stagione estiva



Dune naturali, spiaggia di Tarifa

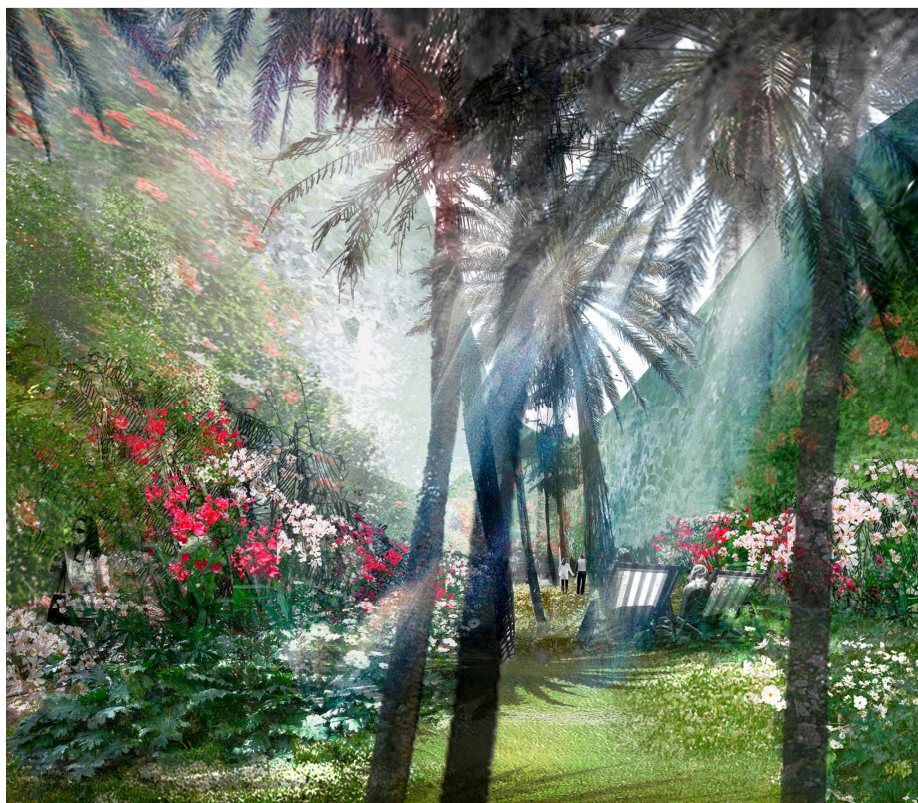
Si è cercato di andare in contro a tutte le esigenze possibili nel rispetto dell'ambiente, credendo che i risultati migliori si sarebbero potuti trovare attraverso un buon compromesso tra l'inserimento di poli che fossero capaci di attrarre la gente e aree completamente naturali che potessero elevare notevolmente le qualità ambientali.

Per questo, il nuovo polo è sportivo "immerso" tra il verde e le dune nella zona subito a sud di Riccione. Di fondamentale importanza è stata la decisione di voler valorizzare la vecchia colonia Sip-Enel di Giancarlo De Carlo, immaginata come la "testa" di un sistema che fosse in grado di offrire servizi ed opportunità sia ai turisti che agli abitanti. Ma questo luogo rappresenta anche una pausa dell'edificato, una area naturale, e il modo più efficace per riuscire a raggiungere questi obiettivi consiste nel combinare natura e costruito. Si è sviluppato il progetto celando gli edifici tra il verde e le dune, mimetizzandoli tramite tetti giardino e dotandoli di ampie aperture su spazi naturali delineati dai declivi.

Ancora una volta quindi, come nel caso dell'abbattimento del rumore della ferrovia, si è usata un'architettura del terreno che potesse contribuire a "nascondere" ciò che è fondamentale per lo sviluppo dell'area, ma che non deve per questo sottrarre spazio e qualità al sistema ambientale.



Edifici alti, Cattolica, spiaggia di Portoverde



Jean Nouvel, concorso per il lungomare di Rimini, 2008

L'approccio progettuale per la zona compresa tra Portoverde e gli isolati residenziali della parte sud di Misano è stato del tutto simile. Anche qui si è ritenuta necessaria una pausa del costruito, soprattutto in considerazione del fatto che Portoverde rappresenta l'unico intervento esistente nei pressi dell'area di progetto caratterizzato da edifici alti. Una pausa nell'edificato prima di giungere a Portoverde rappresenta uno "stacco" che differenzia in maniera netta il progetto dal territorio di Cattolica. Questo distacco non vuol dire interruzione, significa invece continuità fatta di elementi discreti, dotati di caratteristiche proprie, seppure in grado di relazionarsi tra loro. In questo caso però, invece che progettare un polo di attrazione ad est della linea infrastrutturale, si è deciso di inserirlo nella zona immediatamente ad ovest di essa.

Proprio qui, infatti, sono collocati i nuovi *camping* che saranno ripensati in maniera innovativa ed ecosostenibile e godranno di una posizione vantaggiosa, nonostante l'arretramento di qualche centinaio di metri dal mare rispetto alle precedenti posizioni. In

corrispondenza dei campeggi, l'area destinata alla spiaggia aumenterà così di molto la sua profondità, estendendosi quasi a ridosso della ferrovia che, come spiegato prima, rimarrà ad una quota di poco inferiore. I collegamenti pedonali presenti tra *camping* e spiaggia elimineranno di fatto il problema dell'attraversamento. Tali aree saranno di fatto rialzate di circa 6 - 8 metri sul livello del mare e ben integrate alla vegetazione della parte finale delle dune. Gli ingressi carrabili principali saranno posti in prossimità della statale adriatica s.s.16 in maniera da velocizzare arrivi, partenze e spostamenti degli utenti.

Il progetto non si limita alla creazione di questi nuovi sistemi naturali, ma fa particolare attenzione anche al ripristino di quelli esistenti. In particolare saranno riqualificate le aree dei bacini idrografici che scendono dai colli limitrofi, integrando le aree protette dei fiumi con nuovi percorsi ciclabili e pedonali capaci di mettere in risalto anche quegli aspetti naturali che fanno parte della collina e non solo del mare.



Parco naturale del Conca

4. STRATEGIE D'INTERVENTO

4.1 - *Riqualificare Misano attraverso "la città per elementi complementari"*

La città di Misano è costituita da un territorio frammentato, povero di elementi riconoscibili, privo di punti di riferimento forti e composta da un alternanza di luoghi dalla difficile cifratura.

Un lembo di costa in cui non si hanno sostanziali differenze tra il centro e la periferia, le aree dei campeggi e i campi incolti, i parchi e gli spazi inutilizzati. Sembra quasi che tutto ciò che sia stato costruito, sia stato indotto dai bisogni immediati e dalla voglia del luogo di offrirsi ai visitatori, ma sia privo di quella caratterizzazione fondamentale indispensabile per dare vigore, energia e forza ad una città.

Nel suo piccolo, per scala e dimensioni, a Misano è avvenuto quello che è successo in gran parte delle metropoli del mondo: il fenomeno dello *sprawl*, ovvero della crescita di una città senza forma.

*"Sprawl, parola introdotta negli USA negli anni Sessanta per indicare la crescita urbana senza forma, letteralmente significa "sdraiato". Non c'è parola equivalente nelle lingue europee. Periferia, perturbato, conurbazione, nebulosi urbana, exurbia, ovvero città diffusa, sono tutti termini per descrivere un fatto geografico che si è ripetuto in tanti modi diversi, come lo sprawl americano. E' un fenomeno che si registra intorno alle città, tra le città, e perfino dentro le città."*²⁶

²⁶ R. Ingersoll, *Sprawl town*, Meltemi, Roma 2004, p. 235.

Così anche Misano dà l'impressione di avere subito una crescita casuale, avvenuta senza seguire un'idea o un piano unitario, senza aver perseguito l'obiettivo di raggiungere quella qualità urbana di cui ora si sente fortemente la mancanza.

Se è vero che percorrendola, vivendola, si ha la sensazione che ci sia la voglia da parte del territorio di voler concedere una parte di sé stesso a ciascuna persona la visiti, calchi le sue spiagge, ristori nei suoi alberghi, passeggi per i parchi o nuoti nel suo mare, è altresì vero che soprattutto nel periodo invernale, si ha un forte senso di abbandono di quella parte di città fondamentale che è la fascia costiera. Misano ha saputo costruire, come gran parte della costa romagnola, le sue fortune mettendo i suoi luoghi, le spiagge, il mare, i divertimenti, a disposizione dei turisti.

Tuttavia si tratta di una città dai due volti, caotica e appariscente in estate, deserta e fantasma in inverno, colorata e allegra in un periodo, grigia e cupa nell'altro. Questi differenti aspetti hanno però un denominatore comune, quello della scarsa riconoscibilità dei luoghi.

*"Nello sprawl un centro non è più necessariamente centrale, anzi può essere in completa contraddizione con esso. Poi, se tutto si chiama centro, centro commerciale, centro estetico, centro sportivo, centro d'affari, centro convegni, non può non esistere un vero perimetro. Franco La Cecla (1988) spiega che è la mancanza di un senso di confine che disorienta."*²⁷

Uno degli obiettivi da raggiungere è quindi quello di dare riconoscibilità, senza stravolgere quella che è la natura del territorio. Cercare di eliminare quella patina di uniformità superficiale che maschera le diverse caratteristiche dei luoghi sino a renderle irriconoscibili.

Il panorama delle architetture e dei luoghi per il turismo in questo territorio è assai variato: edifici alti ed edifici bassi, alternanze di pieni e di vuoti, ampi parchi e fitti isolati,

²⁷ R. Ingersoll, *Sprawl town*, cit., p. 235.

luoghi per il campeggio e aree occupate da alberghi, spiagge attrezzate e zone verdi, divertimenti per i giovani e meno giovani. Sembra però che tutto ciò che è nato come causa-effetto del turismo di massa, nel tempo si sia radicato in maniera così forte al territorio da impedire a Misano di far passi in avanti, di stare al ritmo coi tempi. Si vive ancora coi ricordi dei "pienoni" delle pensioni, delle spiagge, delle discoteche, di tutte quelle attività frutto delle intuizioni geniali che la costa ha saputo offrire. Sembra così che si abbia paura di innovare, di cambiare, di potenziare. Adagiarsi sugli allori non è però, per la costa romagnola il metodo migliore per continuare a costruire il proprio futuro basandosi sul turismo. La vita corre frenetica, i tempi cambiano, l'economia anche, e con essa cambiano i bisogni, le volontà e le possibilità della gente.

Il turismo contemporaneo ci dice che le persone sono sempre più attente all'aspetto naturalistico di un luogo, alle qualità ambientali del dove si trascorrerà la vacanza, alla varietà delle cose da fare, ci si annoia se non ci sono alternative. Non per forza si deve vivere la spiaggia affollata sempre e comunque, va bene anche una pedalata lungo un parco, un pic-nic all'ombra di una pineta, una cavalcata lungo il corso di un fiume, la visita ad un museo d'arte, una gita in un agriturismo immerso nel verde delle colline, una giornata alle terme, un allenamento in palestra, una nuotata in piscina.

Non per forza una città di mare deve funzionare solo in estate, non è detto che la sua caratteristica più forte debba essere la "stagionalità dell'area". La costa può, anzi deve, saper offrire possibilità di visitare i suoi spazi e vivere i suoi luoghi durante tutte le stagioni, se non altro deve provare a percorrere questa strada, deve saper adattarsi a tutte le esigenze, e tutto questo passa per forza di cose dal miglioramento del contesto urbano con cui la gente dovrà rapportarsi.

Non si può tuttavia raggiungere questi obiettivi stravolgendo l'impianto di un intero paese, ne vanno estrapolati i caratteri principali, bisogna saper cogliere quegli *input* da cui la città è nata, a partire dai quali pensare e costruire il futuro. Ciò che salta all'occhio e che questa città sembra costruita per parti, per "luoghi complementari"²⁸: Portoverde che volta le spalle a qualunque cosa lo circonda, i campeggi che sono porzioni di terreno autonome che non hanno alcun rapporto col resto del territorio, le aree incolte che trasmettono solo la sensazione di incapacità di sfruttamento dello spazio. E ancora, il litorale saturo di alberghi senza differenziazione sostanziale di offerta, la spiaggia che è uno degli elementi chiave e che "vive" solo per pochi mesi, la città delle colonie, che per anni ha offerto ospitalità a tantissimi bambini e che ora è composta da edifici fatiscenti.

"Città nelle città" che si susseguono quasi casualmente e che non sono né riconoscibili, né relazionate le une alle altre.

"A differenza del villaggio, della cittadina o della città ideale, la città attuale non ha più una forma unitaria: è una raccolta eterogenea di elementi, sistemi e funzioni differenti. La grande città si estende nella regione ed è composta da frammenti, è una struttura aperta che, a causa delle svariate, in sé contraddittorie, esigenze, non si lascia ricondurre a un sistema in

²⁸ O. M. Ungers, S. Vieths, *La città dialettica*, cit., p. 23

sé concluso. *La città ideale è dialettica, tesi e antitesi dello stesso tempo.*"²⁹

²⁹ O. M. Ungers, S. Vieths, *La città dialettica*, cit., p. 30

4.2 - Le nuove centralità per Misano

L'obiettivo è rafforzare questa sequenza di luoghi mettendoli in forte relazione, aumentare e variare il tipo di offerta turistica sia in estate che in inverno, creare poli capaci di funzionare autonomamente, dar vita ad una sequenza di spazi con funzioni proprie per soddisfare i gusti ed i bisogni di quante più persone possibili, dare alle differenti parti di città un carattere urbano, un ordine.

*"Le città moderne sono prodotti complessi e proprio per loro molteplici esigenze non possono essere ricondotte ad un unico sistema unitario e puro."*³⁰

Le nuove centralità che permetteranno a Misano di raggiungere gli obiettivi suddetti saranno sei: la nuova darsena, il villaggio nel verde, il lungo canale, il polo sportivo, la spiaggia naturale con le sue dune e l'area dei campeggi ecosostenibili.

La decisione di introdurre una forte centralità non presente all'interno di Misano è stata fondamentale per cercare di far vivere i luoghi attorno ad essa anche durante l'inverno. Ciò che più colora, scuote, muove un paesaggio lungo la costa nasce dal mare, quello che si svolge attorno ad una darsena o su un canale, può essere considerato come il cuore pulsante capace di tenere in vita la città che vi si affaccia. Si pensi ai pescatori che la mattina presto partono con le barche e che al loro ritorno animano le sponde del canale con le vendite del pescato e con le loro urla, lo spettacolo del lavaggio delle reti sugli scafi, l'animosità e la passione con cui fanno questo lavoro possono davvero assumere le sembianze di uno spettacolo quotidiano, una sorta di spettacolo che cattura l'attenzione di tutta la città.

La necessità progettuale di ripensare "nuovi" luoghi e ambiti territoriali, che sappiano interpretare in termini contemporanei valori storici e identità multiple, appare evidente.

³⁰ O. M. Ungers, S. Vieths, *La città dialettica*, cit., p. 25

Negli ultimi anni la riqualificazione dei *waterfront* ha prodotto episodi di grande interesse e di notevole successo. Qui, i temi dell'architettura e del progetto urbano sperimentano modalità innovative di interpretazione dello spazio, ma si muovono di pari passo con quelli dello sviluppo economico e sociale, della tutela delle risorse e del patrimonio culturale.

Capaci di intercettare risorse e flussi, di sfruttare opportunità per generare nuove economie e dinamiche di sviluppo territoriale, i *waterfront* interagiscono con il paesaggio contemporaneo in modo innovativo.

Si tratta di luoghi in costante evoluzione, in cui risorse e opportunità possono suscitare nuove rappresentazioni e diventare progetto, generando forme urbane, relazioni, nuovi paesaggi e simboli all'interno di rinnovate dinamiche di mercato ed esigenze sociali nel rispetto delle preesistenze e dell'identità locale.

Nella città contemporanea che muta quindi, l'interfaccia tra terra e acqua è identificabile come area di transizione dotata di autonomia e in costante evoluzione. Una nuova centralità urbana caratterizzata dal persistere di situazioni consolidate e di equilibri da ridefinire, da interazioni e conflitti.

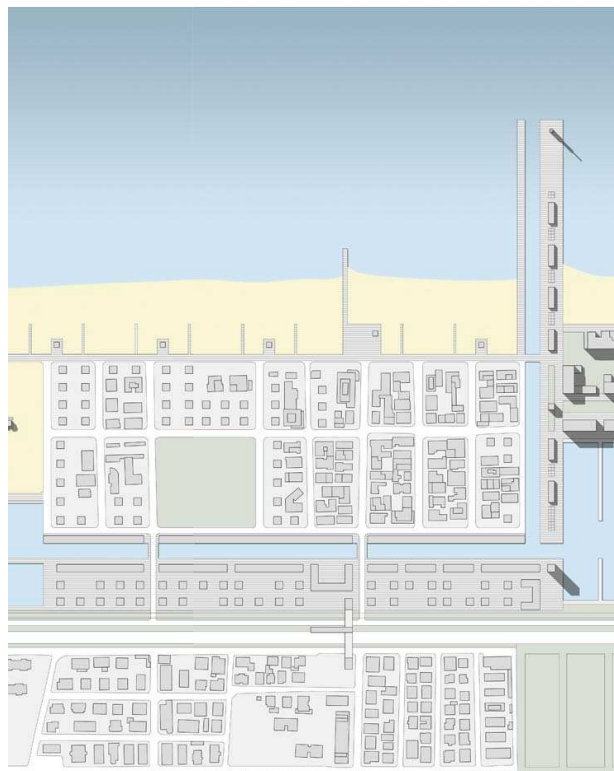
La creazione di un canale, di nuovi spazi pubblici, di due darsene, e il nuovo villaggio, rappresentano una serie di nuove centralità che avranno l'obiettivo di rafforzare il rapporto terra-mare anche nelle zone interne del territorio e non solo lungo la spiaggia.

Sul canale che collegherà le due darsene, sulla sponda est, come avviene ad esempio ad Amsterdam, verranno costruiti edifici in linea di carattere residenziale che avranno il compito di creare un nuovo fronte urbano capace di fare da quinta alle imbarcazioni attraccate lungo le rive.



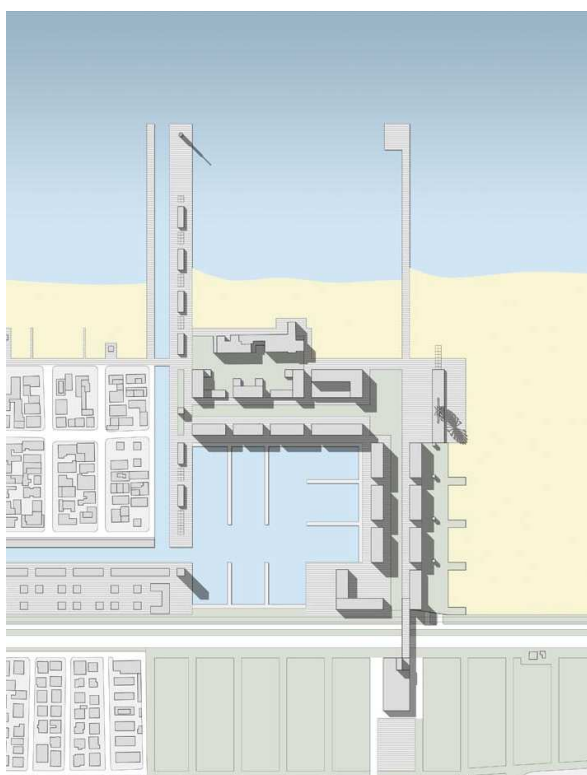
Borneo Sporenburg, Amsterdam

Dall'altra parte invece gli spazi saranno destinati a percorsi ciclo-pedonali lungo il canale e da una successione di spazi che metteranno in relazione l'acqua, la passeggiata, i nuovi edifici, e il TRC.



Planimetria di progetto del nuovo canale di Misano

All'estremità sud del canale, sarà collocata la darsena dalle dimensioni maggiori che comprenderà un ampio porto turistico. Attorno ad essa oltre agli edifici dedicati alla nautica, troveranno posto le residenze ed alcune strutture ricettive: alberghi, residence, ostelli, bar e ristoranti.



Planimetria di progetto della darsena sud di Misano

La parte nord della vena invece sarà caratterizzata da una darsena, più piccola della precedente, che continuerà ad essere trattata in maniera simile sul lato ferrovia, ed in maniera differente lungo il lato mare. I percorsi ciclo pedonali e il TRC costeggeranno la riva ovest dando continuità ai precedenti interventi e creando una sequenza di spazi pubblici. Sul lato opposto troverà spazio un villaggio a bassa densità, immerso nel verde, che sarà in grado di accogliere sia turisti stagionali che

abitanti stabili. Il bacino d'acqua sarà destinato al posteggio di piccole imbarcazioni, sulla sua riva troveranno spazio anche un piccolo circolo velico ed alcuni edifici come bar, ristoranti e negozi.



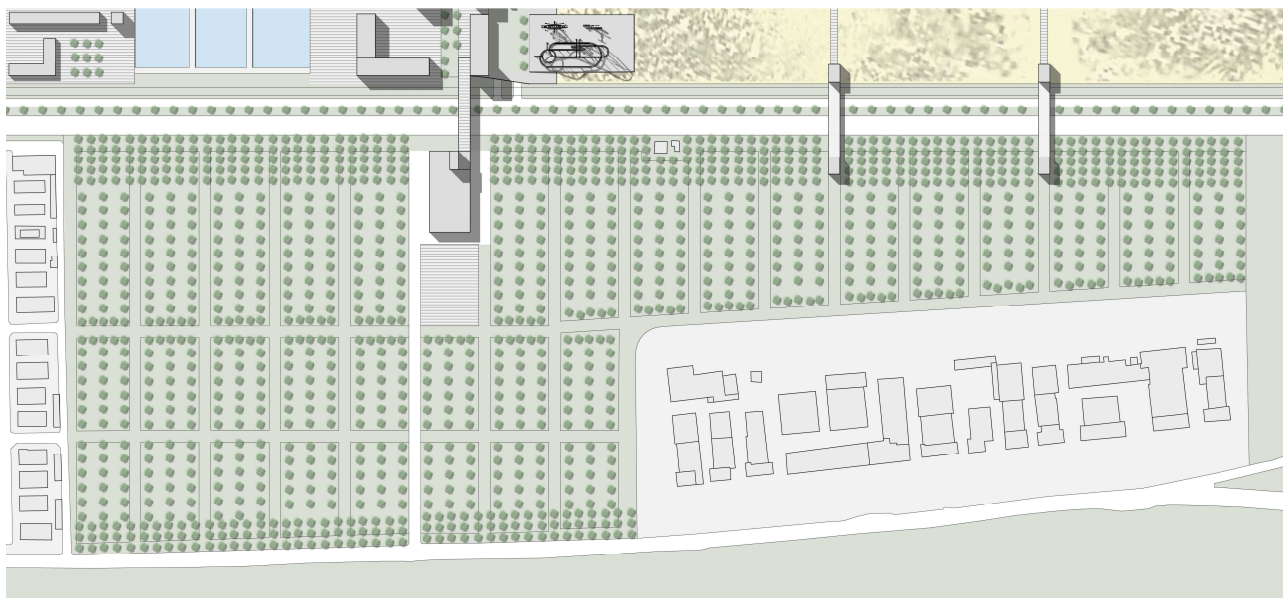
Planimetria di progetto della darsena nord di Misano

A sud e a nord del nuovo *waterfront* saranno collocati i due sistemi dedicati ad aree prevalentemente naturali, già precedentemente descritti.

La parte più a sud sarà caratterizzata da dune di sabbia, la spiaggia si estenderà sino al limite della ferrovia, la vegetazione aumenterà allontanandosi dal mare fino a dar vita a delle vere e proprie macchie di verde che fungeranno da filtro tra il sistema infrastrutturale e quello naturalistico.

In corrispondenza di tale filtro, saranno collocate le passerelle che permetteranno i collegamenti ai diversi livelli di quota tra la nuova area destinata ai campeggi e l'arenile.

I campeggi in questo modo saranno più distanti dal mare rispetto a quanto non lo siano tuttora, ma avranno accessi privilegiati alla spiaggia. Gli ingressi saranno rialzati di circa 8 - 10 metri sul livello del mare, offrendo un'ottima visuale a chi li percorrerà verso la costa.



Planimetria di progetto dell'area naturale e dei campeggi

L'intervento più a nord dell'area, al confine con Riccione, oltre a prevedere un sistema di dune, sarà destinato ad accogliere un grande polo sportivo. L'obiettivo è quello di attirare persone sul litorale anche durante la stagione invernale, cercando di limare uno di quegli aspetti negativi dell'area che è la "stagionalità". La piscina, la palestra e i palazzetti che ospiteranno campi da tennis, pallavolo, calcetto e basket saranno celati tra le dune artificiali, e mimetizzati nel verde attraverso dei tetti giardino. Tra un edificio e l'altro ci saranno degli ampi spazi aperti circondati da declivi naturali che fungeranno da cavee e da dove si potranno osservare le partite all'aperto durante la bella stagione.



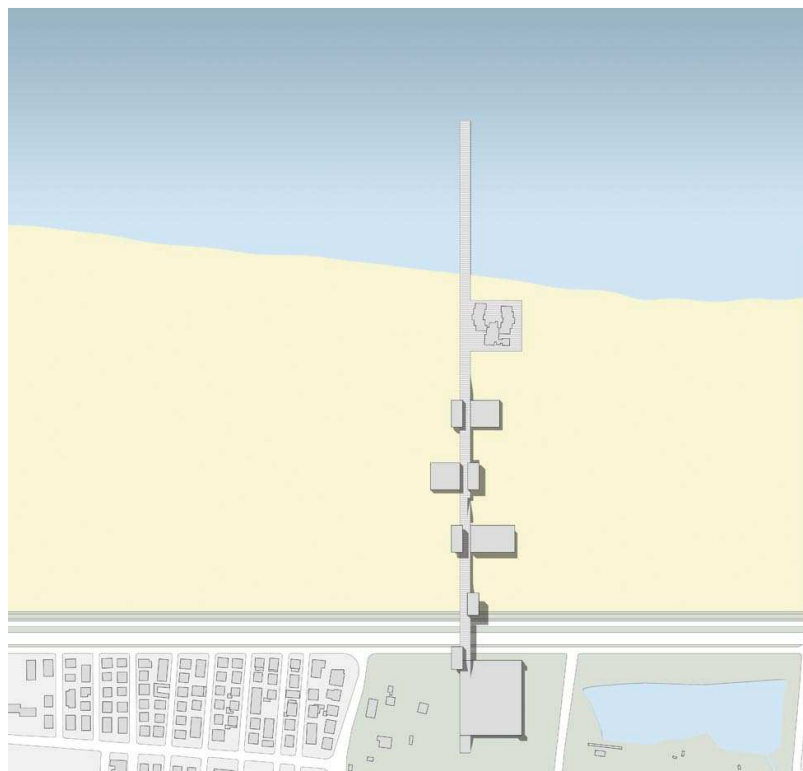
Planimetria di progetto dell'area naturale e del polo sportivo

5. I PROGETTI

5.1 - *Il centro sportivo*

Il centro sportivo che sorgerà nella parte nord di Misano, avrà il compito di attirare persone sul litorale durante tutto il periodo dell'anno, ed offrirà un servizio alla popolazione che oggi non esiste.

Sarà per questo collocato tra le dune, a ridosso della spiaggia libera che farà parte del nuovo polo naturalistico. In questa posizione, infatti, sarà possibile usare i campi sportivi di *beach volley*, *beach tennis*, e *foot volley* sia all'aperto, in estate, che al chiuso, in inverno, dando modo agli appassionati di questi sport di godere di questi luoghi per tutto l'arco dell'anno. Si caratterizzerà quindi come un centro dedicato alla pratica degli sport su sabbia, utilizzabile in ogni stagione.



Planimetria di progetto dell'area naturale e del polo sportivo

La composizione di questo complesso di edifici è a "grappolo", con un asse di distribuzione comune attorno al quale si alternano, a destra e a sinistra, i vari edifici.

Tale complesso sarà dotato di quattro nuove strutture sportive: la piscina, la palestra, e i due palazzetti che conterranno i campi da gioco al coperto.

Gli edifici rimarranno quasi sempre semi nascosti tra le dune e la vegetazione, i movimenti del terreno, le macchie verdi e i tetti giardino contribuiranno a mimetizzare costruito e natura. I suddetti tetti giardino saranno raggiungibili sia da alcune rampe di distribuzione, sia direttamente dalle dune più alte, che andranno dolcemente ad appoggiarsi su di essi. Tra i vari campi coperti, si creeranno ampi spazi sabbiosi all'aperto, dove saranno collocati i campi per la stagione più calda. I declivi del terreno, dai tetti sino alla quota della spiaggia, saranno utilizzati per sedersi ed osservare le partite o prendere il sole.

L'elemento che caratterizzerà la "testa" dell'intervento verso il mare sarà la colonia Sip-Enel di Giancarlo De Carlo. Tale edificio sarà destinato ad ospitare sia strutture a disposizione dei turisti e degli utenti del polo sportivo, come bar, piccoli ristoranti, chioschi, sale lettura, sia uffici di carattere gestionale come la sede dei bagnini di salvataggio ed altre associazioni destinate alla salvaguardia ed al controllo della sicurezza sulla spiaggia.

L'intero percorso, che sarà la colonna vertebrale di tutto l'intervento e che fungerà da corridoio di distribuzione si spingerà da una parte ben oltre la linea di costa, protraendosi per alcune centinaia di metri sul mare diventando di fatto un molo galleggiante, e dall'altra si alzerà di quota oltrepassando la ferrovia e trasformandosi in quella passerella che permetterà di collegare le due parti di città in corrispondenza del polo sportivo.

Tale passerella, sarà sostenuta da elementi puntiformi che ospiteranno al proprio interno sia alcuni spazi a carattere commerciale, sia le scale e gli ascensori che permetteranno di raggiungere la quota necessaria ad oltrepassare la ferrovia. La pedana del ponte sarà affiancata, proprio come le palestre affiancano la passeggiata, da elementi chiusi a sbalzo che fungeranno da bar e punti panoramici.



Riferimento per il punto panoramico

A ovest della linea ferroviaria, in corrispondenza del sovrappasso sarà collocato un grande parcheggio coperto, che catalizzerà in quel punto le auto di chi si recherà al mare o nel centro sportivo. Le strade principali saranno velocemente raggiungibili dal parcheggio per via di un collegamento diretto con la statale adriatica s.s. 16. Il parcheggio sarà caratterizzato da un tetto verde inclinato che bene si integrerà all'area che in quel punto è attualmente occupata da uno dei campeggi destinati a spostarsi e che diventerà un parco.

5.2 - Il villaggio

Il villaggio è una forma urbana proposta come alternativa ai metodi di sviluppo delle città improntata su una edificazione incontrollata e spesso eccessiva.

Pensato come una nuova centralità al suo interno si possono distinguere due diverse zone: il villaggio nelle dune e la darsena che al loro interno presentano una fusione di elementi naturali e artificiali.

Quello che è il vero e proprio villaggio è composto da 22 unità abitative distribuite secondo una disposizione a grappolo che permette di vedere il mare da ogni abitazione.



Planivolumetrico della zona del villaggio con le abitazioni.

Questa soluzione è stata proposta con l'intento di ridurre la stagionalità della zona infatti, unendo il sistema naturale delle dune, che viene così ripristinato, con il sistema abitativo, che prevede una densità edificatoria molto limitata, sarà possibile utilizzare l'intera area durante tutto l'anno sia come zona balneare sia come parco naturale dove le dune e la vegetazione inglobano al loro interno le abitazioni.

Queste unità abitative sono progettate con elementi prefabbricati: questa particolare tecnica di costruzione prevede che i "gusci" che costituiscono le piccole abitazioni vengano prodotti in fabbrica e trasportati in cantiere già pronti per essere messe in opera.

Tale tecnica richiede pertanto una fase di progettazione rigorosa senza alcuna possibilità di improvvisazione sul posto.

La predisposizione per gli impianti dell'acqua, del riscaldamento e della corrente elettrica sono studiati e inseriti nelle pareti già in fase di produzione.

Tutto ciò consente lo snellimento dei tempi dei lavori di realizzazione e rende l'abitazione flessibile a seconda delle esigenze.

Costituita da una fascia di servizi composta da ingresso bagno e cucina, l'unità abitativa prevede un grande ambiente centrale attorno al quale saranno inseriti i diversi blocchi che compongono le camere da letto e il soggiorno/veranda.

A seconda delle volontà sarà possibile quindi, grazie a moduli prefabbricati, prevedere l'inserimento di diversi elementi che sporgeranno esternamente aprendosi come dei cannocchiali verso il territorio.



Vista esterna delle abitazioni del villaggio

La seconda zona è costituita da una delle due darsene previste nell'intero intervento di urbanizzazione.

Pensata come luogo per l'attracco di piccole barche a vela o a motore, la darsena vede nel grande edificio vetrato posto al centro il fulcro di tutto il bacino.

Questo elemento si presenta come luogo nel quale termina una lunga passeggiata che collega le due darsene e che attraversa la zona residenziale centrale.

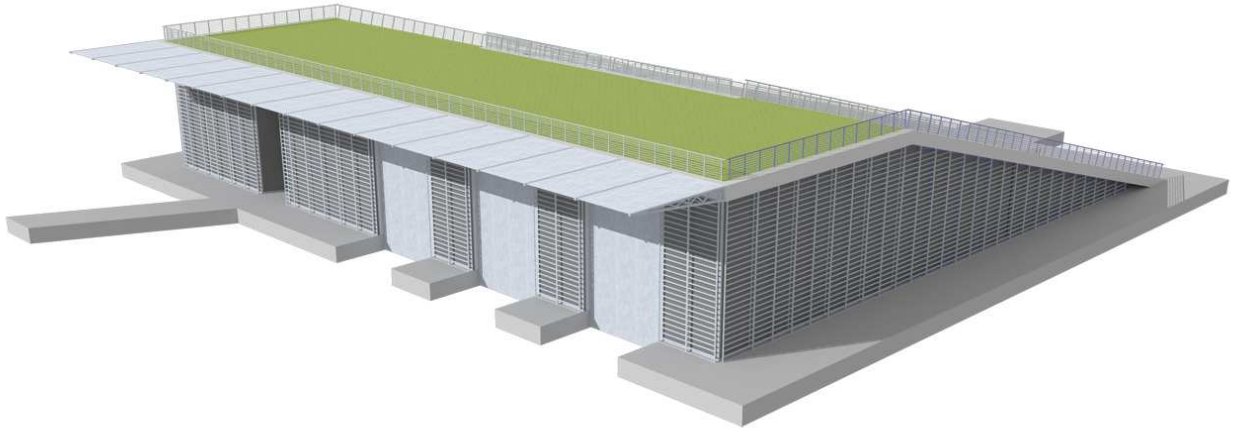
La volontà è quella di creare un simbolo che rappresenti il luogo e che acquisti quella carica emotiva tipica di molti edifici che dominano i porti italiani come il Lazzaretto di Ancona.



Veduta del porto di Ancona con il Lazzaretto

Composto principalmente da acciaio e vetro con il solaio di copertura verde e praticabile, al suo interno si trovano attività legate alla nautica e al turismo come un centro velico con rimesse per le barche e scuola di vela, una attività commerciale e un bar/ristorante che si affaccia direttamente sulla darsena.

La zona centrale che rappresenta la corte funge da elemento di separazione tra gli elementi dell'acqua, della terra e del verde che si sviluppano su diversi livelli.

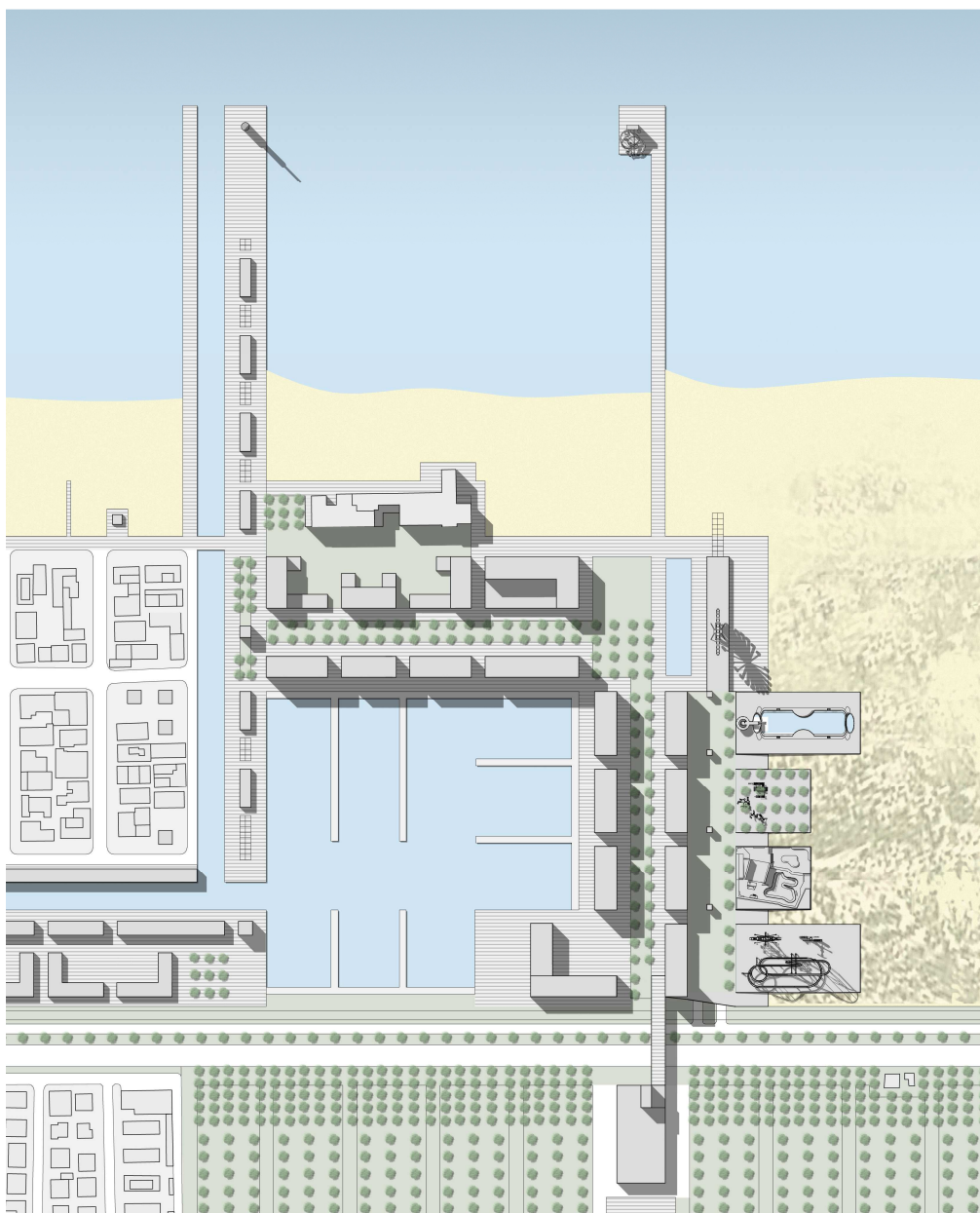


Render dell'edificio interno al bacino

5.3 - La darsena

Il progetto della darsena, rientrando nel merito della strategia "della città per elementi complementari", va a costituire una delle nuove centralità individuate per riqualificare la città.

Il progetto urbano di riqualificazione prevede, nella parte centrale, l'inserimento di un "sistema delle acque" costituito da tre importanti elementi di attrazione per la vita della comunità: il villaggio, il canale e la darsena.



Planivolumetrico della Darsena

Quest'ultima, inserendosi tra la parte finale della città consolidata verso Cattolica e l'ampia area naturale, reintrodotta dal progetto prima dell'edificato di Porto Verde, risolve lo spazio urbano esistente ridisegnandone completamente il bordo.

La darsena, posta in tangenza al fascio infrastrutturale principale, costituisce un ampio spazio vuoto che ordina le nuove costruzioni attorno a tre dei suoi lati, secondo un doppio sistema di assi ortogonali. Il primo è costituito dall'incrocio tra il lungomare e il lungo darsena il secondo da quello tra uno spazio pubblico di forma allungata come una "rambla" e la *pineta* posta a filtro tra gli edifici e le dune.

All'incrocio fra queste direttrici principali s'individuano piazze e slarghi utili alla vita pubblica della comunità che costituiscono al contempo il punto di partenza o di arrivo dei percorsi che la attraversano e la collegano alle altre parti dell'intervento. Nessuna delle parti che costituiscono il progetto, infatti, è fine a se stessa ma, sono tutte collegate tra loro da un importante sistema di percorsi e spazi pubblici.

Lo spazio pubblico, considerato d'importanza fondamentale nel progetto della città, è inserito pertanto sempre in punti strategici per individuare luoghi d'incontro di sosta o di raccordo tra le parti.

La *rambla* e la *pineta* sono i due esempi più significativi di questo sistema. La prima risolve, attraverso un ampio percorso alberato, la relazione tra le case in linea e le strutture ricettive del lungomare, la seconda media il passaggio tra l'edificato e la zona naturale delle dune.

All'interno della *pineta*, posizionata su quattro ampie terrazze affacciate sulle dune, trovano spazio una serie di parchi tematici ed attrezzature per il divertimento: lunapark, skatepark, ed un'ampia piscina con scivoli. Questa lunga passeggiata dei divertimenti termina con una ruota panoramica posizionata sul tetto dell'edificio che chiude uno dei lati della piazza a mare.

Lungo il doppio sistema di assi principali è collocato un fronte edificato continuo costituito da edifici residenziali, case da affitto, strutture ricettive e attività commerciali.

Gli edifici disegnano e delimitano tre lati del bacino artificiale mentre il quarto, è formato dal fascio infrastrutturale che disegna uno sfondo dinamico mai uguale a se stesso.

I tipi edilizi scelti sono: la casa in linea, l'albergo, il faro e il padiglione all'interno del quale trovano spazio le attività legate ai servizi e alla ristorazione.

Le case in linea, poste sul lato ortogonale al percorso che unisce la darsena ai campeggi, prendono come riferimento, per l'impianto tipologico, gli edifici realizzati da Auguste Perret e Fernand Pouillon per il porto vecchio di Marsiglia. In particolare è ripresa la tripartizione verticale che li caratterizza sia dal punto di vista tipologico che da quello funzionale: al piano terra si trovano le attività commerciali (con doppio affaccio), nei piani superiori sono collocati gli appartamenti e all'ultimo piano a coronamento dell'edificio sono posti gli attici contraddistinti da ampie coperture ombreggianti.



A. Perret e F. Pouillon, immeuble facade du Vieux-Port, Marsiglia

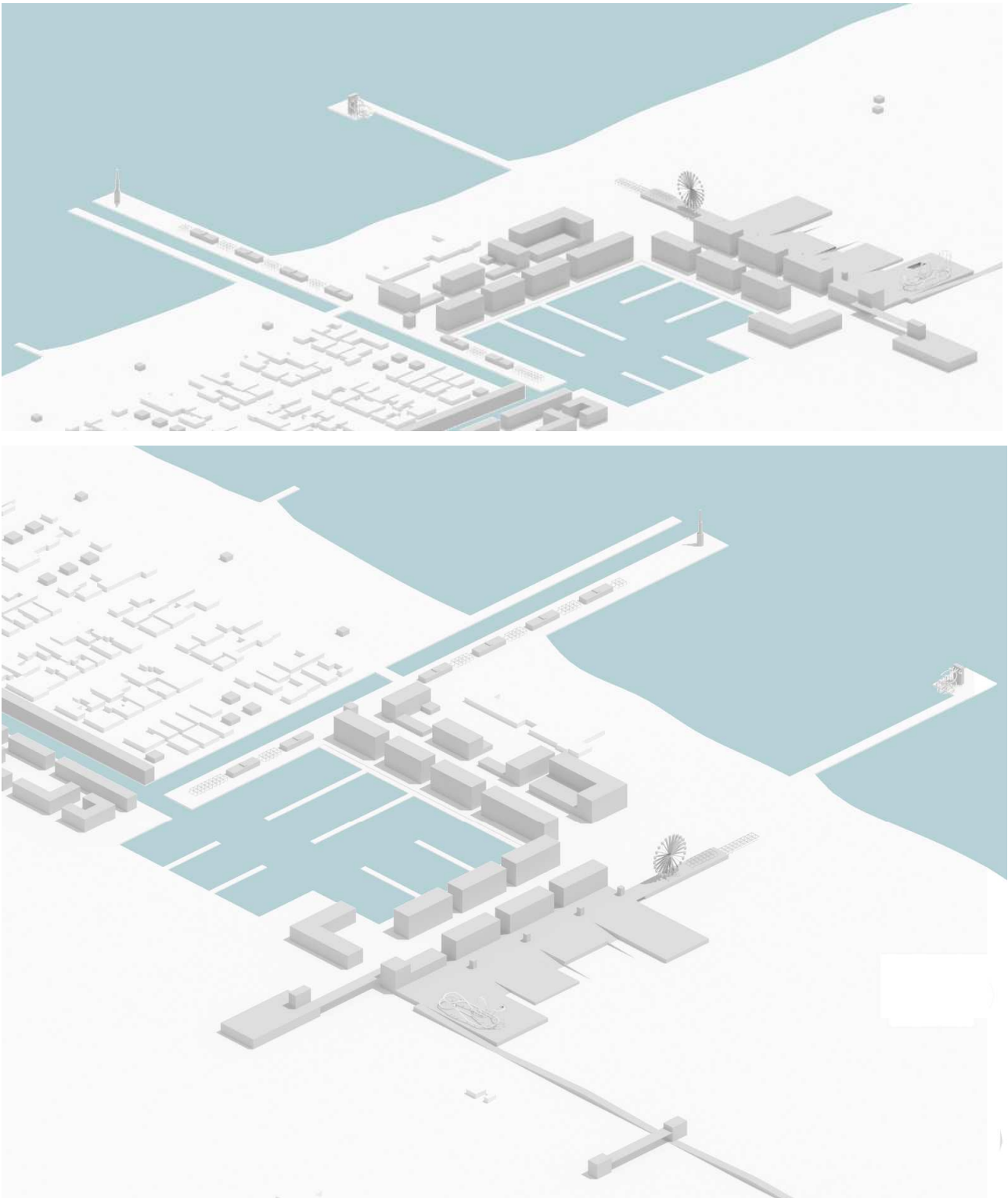
I padiglioni dei ristoranti e dei locali pubblici sono disposti in linea lungo il percorso che collega la darsena al mare tramite il canale e il molo. Intervallati da strutture ombreggianti di dimensioni minori, terminano agl'estremi con due costruzioni puntuali che riprendono il tipo del faro. Il progetto cui si fa riferimento per questo tipo di spazio è il molo del porto olimpico di Barcellona realizzato da Oriol Bohigas, Josep M. Martorell, David MacKay, Albert Puigdomènech e J. Ramon de Clascà.



MBM Arquitectes, Il molo del porto olimpico a Barcellona, 1992

Le strutture ricettive poste sul lungomare definiscono il limite dell'intervento verso la spiaggia. La prima parte prospiciente la colonia A.M.Fusco è costituita da un'insieme di costruzioni dalle volumetrie articolate che, preservando l'edificio storico esistente, lo metta a sistema con i nuovi edifici per accogliere un pubblico giovane in strutture tipo ostello della gioventù. La seconda parte è costituita da un albergo dal volume ad elle che definisce uno dei lati della piazza a mare.

Il complesso si erge su una base di due piani contenente tutte le attività ormai indispensabili ad una struttura alberghiera di certe dimensioni: piscina, centro benessere, sala conferenze e ristorante. Il volume superiore contiene le camere e le suite.



Rendering volumetrico della Darsena

BIBLIOGRAFIA TEMATICA

Storia del luogo:

Aldo Bonomi, *Il distretto del piacere*, Bollati Boringhieri, Torino 2000

Vincenzo Carrari, *Istoria di Romagna*, Tonini, Ravenna 2007

Maurizio Castelvetro, Stefano Medas, *Storia di Cattolica*, Il Ponte Vecchio, Cesena 2002

Donatella Coccoli (a cura di), *Dal'900 al 2000: cento anni di fatti e avvenimenti accaduti a Rimini, Riccione, Bellaria-Igea Marina, San Marino*, Bruno Ghigi Editore, Rimini 2000

Ferruccio Farina, *Architetture Balneari tra Europa e America nella Bella Epoque*, Motta, Milano 2001

Ferruccio Farina, *Saluti dal mare: il ritratto in cartolina della Riviera da Cattolica a Cervia 1893/11930*, Maggioli, Rimini 1987

Federico Fellini, *La mia Rimini*, Cappelli editore, Bologna 1967

Francesco Gulinello, Elena Mucelli, Stefania Rissl, *La verde costa adriatica*, Alinea, Firenze 2004

La città delle vacanze: nascita e sviluppo dei centri balneari adriatici, numero monografico di *Storia Urbana*, n. 32, 1985

Fabio Lombardi, *Storia di Riccione*, Il Ponte Vecchio, Cesena 2002

Manlio Masini, *L'estate in camicia nera, Rimini nelle cronache del ventennio*, Maggioli, Rimini 1989

Valentina Orioli, *Cesenatico. Turismo e città balneare tra Otto e Novecento*, Alinea Editrice, Firenze 2008

Studio AIR, *Sulla spiaggia. Nascita ed evoluzione delle attrezzature balneari sulla riviera di Romagna*, Maggioli, Rimini 1987

Annalisa Trentin (a cura di), *Edifici alti in Emilia Romagna*, CLUEB, Bologna 2006

Mirko Zardini (a cura di), *No mare. Nascita e sviluppo della metropoli riviera*, Compositori, Bologna 2006

Le colonie:

Valter Balducci (a cura di), *Architetture per le colonie di vacanza*, Alinea, Firenze 2005

Istituto per i Beni Culturali della Regione Emilia Romagna, *Colonie a mare. Il patrimonio delle colonie sulla costa romagnola quale risorsa umana ed ambientale*, Grafis, Bologna 1986

Gian Carlo Jocteau, *Ai monti e al mare: cento anni di colonie per l'infanzia*, Fabbri Editore, Milano 1990

Valentina Orioli, *Cesenatico. Turismo e città balneare tra Otto e Novecento*, Alinea Editrice, Firenze 2008

Emanuele Poliverelli, *La città che non abbiamo*, in "il Nuovo" n.14, Ott. 2008

Elisabetta Santandrea, *La colonia del Duce*, in "il Nuovo" n.2, Gen. 2005

La città balneare:

Giancarlo Alisio, *Il lungomare*, Electa, Napoli 2003

Marcello Balzani, Elisa Montalti, *I progetti nella città di costa. Dal ridisegno del waterfront al piano spiaggia*, Maggiolini, Rimini 2008

Città-Porto: Palermo. 10. Mostra Internazionale di Architettura, Marsilio, Venezia 2006

Alain Corbin, *L'invenzione del mare. L'occidente e il fascino della spiaggia 1750-1840*, Marsilio, Venezia 1990 (ed. or.: *Le Territoire du vide, l'occident et le desir durivage*, 1988)

D.E.A.M., *Studi ambientali connessi con la realizzazione di una darsena turistica in Bellaria-Igea Marina*, Vecchiano, 1997

Alessandra Forino, *Paesaggi sull'acqua*, Alinea, Firenze 2003

Leopoldo Franco, Renato Marconi, *Porti Turistici. Guida alla pianificazione, progettazione e costruzione dei marina*, Maggioli, Rimini 2003

Giorgia Gassner (a cura di), *156 porti d'Italia*, Istituto Geografico de Agostini, Novara 1982

Fred Gray, *Desiging the seaside, Architecture, society and nature*, Reaktion, London 2006

Francesco Gulinello, Elena Mucelli, Stefania Rissl, *La verde costa adriatica*, Alinea, Firenze 2004

Gianfranco Liberatore, *Problemi idraulico-marittimi connessi con la realizzazione di una darsena turistica a Bellaria-Igea Marina*; relazione di sintesi, s.l. Vingoza, 1997

Lungomare Trieste - Lignano Sabbiadoro, supplemento di *Area*, n.64, 2002

Marco Massa (a cura di), *Passeggiate lungo molti mari*, M&M, Firenze 2005

Valentina Orioli, *Cesenatico. Turismo e città balneare tra Otto e Novecento*, Alinea Editrice, Firenze 2008

Valeria Pezza, *La costa orientale di Napoli, il progetto e la costruzione del disegno urbano*, Electa, Napoli 2002

Giorgio Triani, *Pelle di luna pelle di sole. Nascita e storia della civiltà balneare 1700-1946*, Marsilio, Venezia 1988

Progetto Urbano e Architettonico:

Edmund N. Bacon, *Designing Cities*, Thames and Hudson, Londra 1967

Valter Balducci (a cura di), *Trasporto pubblico e spazio collettivo nella città moderna e contemporanea*, ECIG, Genova 2003

Roberto Gargiani, *Rem KoolHass/OMA*, Editori Laterza, Bari 2006

Manuel Gausa, Marta Cervelló, Maurici Pla, *Barcelona: a guide to its modern architecture 1860-2002*, ACTAR, Barcelona

Richard Ingersoll, *Sprawltown*, Meltemi editore, Roma 2004

Roger Miralles, Pau Sierra, *Barcelona, arquitectura contemporània 1979-2010*, Edicions Polígrafa, Barcelona 2010

Gianluca Peluffo, *Hotel, architetture 1990-2005*, Federico Motta Editore, Milano 2003

Aldo Rossi, *L'architettura della città*, CittàStudiEdizioni, Torino 1995

Jacques Sbriglio, *Marseille, 1945-1993*, Editions Parenthèses, Marsiglia 1993

Oswald Mathias Ungers, *Architettura come tema*, Electa, Milano 1982

Oswald Mathias Ungers, Stephan Vieths, *La città dialettica*, Skira, Milano 1997

Siti consultati:

<http://web.cipiuesse.it>

<http://www.5piulaa.com>

<http://www.alexmaclean.com>

<http://www.arpa.emr.it>

<http://www.big.dk>

<http://www.campobaeza.com>

<http://www.carusostjohn.com>

<http://www.davidchipperfield.co.uk>

<http://www.dsrny.com>

<http://www.germandelsol.cl>

<http://www.jlv.it/content/default.htm>

<http://www.jsa.no>

<http://www.misano.org>

<http://www.naturamediterraneo.com>

<http://www.regione.emilia-romagna.it>

<http://www.wohadesigns.com>

ELENCO ELABORATI GRAFICI E ALLEGATI

*"Progetto di un sistema di centralità urbane per la
riqualificazione di Misano Adriatico"*

TAVOLA 0: "Area: Tratti caratteristici"

G. Dradi, A. Farina, D. Temperoni

TAVOLA 1: "Analisi territoriale"

G. Dradi, A. Farina, D. Temperoni

TAVOLA 2: "Analisi storica"

G. Dradi, A. Farina, D. Temperoni

TAVOLA 3: "Analisi soggettiva"

G. Dradi, A. Farina, D. Temperoni

TAVOLA 4: "Principi insediativi"

G. Dradi, A. Farina, D. Temperoni

TAVOLA 5 - 6: "Planivolumetrico del progetto urbano"

G. Dradi, A. Farina, D. Temperoni

TAVOLA 8: "Il progetto del centro sportivo"

G. Dradi

TAVOLA 9: "Il progetto del villaggio"

A. Farina

TAVOLA 10: "Il progetto della darsena"

D. Temperoni

RINGRAZIAMENTI

ANTONIO

Non realizzi di essere arrivato in fondo fino a che non inizi a scrivere i ringraziamenti per la tua tesi.

E' stata un'avventura che mi ha dato tantissimo e che mi ha permesso di crescere mettendomi a confronto con persone e realtà nuove.

Sicuramente tutto questo è stato possibile grazie ai miei genitori quindi mi sembra giusto che siano i primi a cui dire grazie senza stare ad elencare tutte le volte che mi hanno permesso di fare quello che più mi piaceva appoggiandomi in tutto e per tutto.

Bene...

... basta con il sentimentalismo non c'è mai stato in cinque anni quindi non vedo il perché ci debba essere ora. A dire la verità non so cosa scrivere, sicuramente non di esami e notti in bianco, provo a ricordare solo i momenti belli e divertenti e, a dire la verità, avrei bisogno di laurearmi altre due volte per ricordarli tutti ma direi che, visti gli ultimi giorni, una è più che sufficiente.

Tante feste, tanti viaggi, tante bellissime situazioni rese uniche da tutte quelle persone che mi hanno accompagnato e che erano lì vicino.

Partiamo con i primi due "SAGRAMATI" Robi e Marco e i nostri tre bolidi la Punto a metano che morde l'asfalto, l'Opel Corsa smarmittata e la Y10 con le gomme termiche, credo che sia scientificamente impossibile calcolare quanti chilometri abbiamo fatto su e giù dall'E45.

E le mie sorellone?!?!?!?

Non posso non dire niente sulla Chubby e l'Ellie... chi sa se si ricordano dove e come è nato il "PASSO DELL'ALLEGRIA"... il come non

lo so nemmeno io ma il dove si a Barcellona in un momento di stanchezza ecco che salta fuori questo "saltello" che ogni volta ci ridà il sorriso. Saranno sempre nel mio cuore le occhiate della Chubby a ogni mia battuta sulle donne a cui seguivano invece le risate incontrollate dell'elli perché sono due delle persone più importanti della mia vita che insieme a me hanno affrontato questa avventura.

Poi ci sono le due marchigiane veraci la Fra e la Mo e le serate di pazzia passate al grido di FIDATEEEEE!!!! Sono sempre state una botta di allegria in ogni situazione vissuta sempre in maniera "OLISTICA".

Un grazie anche a tutti gli SPAZINI e non come Andrea, Vero, Morga, Giulia, Betta, Gas e Iacopo che hanno raccolto la nostra eredità dell'Associazione Studentesca (non so cosa ci abbiano guadagnato) ma che quando c'era da organizzare viaggi e feste, o semplicemente di dare una mano, non si sono mai tirati indietro. Ruolo molto importante hanno avuto anche tutte quelle persone che non hanno condiviso con me l'università ma, che a Ravenna, rappresentano un'isola di pace da tutto lo stress universitario: tutti i ragazzi della CCC (Classe Che Conta), i Ciucci del Porto Fuori e le due coppie Luca&Giuli e Max&Ila.

E ora a chi tocca???

Tocca alla persona che non ha mai smesso di spronarmi e che soprattutto in quest'ultimo periodo mi ha aiutato a tenere alto il morale anche quando le cose non andavano per il verso giusto. Quindi un bacio e un grazie ENORME a Serena per il semplice fatto c'è sempre e comunque.

Un grazie ancora a tutti i ragazzi del Laboratorio Spiagge Urbane (I PANDA), ai prof. Vale San e Balduz (Valentina Orioli e Valter Balducci) che ci hanno accompagnato e consigliato per tutto questo anno e a quei professori come la prof. Marystar (Maristella

Casciato) che in noi ha sempre creduto in maniera particolare portandoci persino in giro per il mondo.

Per finire a Davide e Bobo due amici indimenticabili con cui ho riso di tutto e con cui ho compiuto questa impresa, a loro non dico grazie, perché non basterebbe, ma YES WE CAN ora e sempre...

BOBO

Ed eccoci qua, siamo alla fine, sfiniti, provati fisicamente, mentalmente e colmi di sensazioni che sono un ribollire di mille momenti indimenticabili trascorsi assieme. Dovessi farvi capire cosa provo, partendo da ora e andando a ritroso nel tempo, probabilmente rovinerei tutto, un po' per la fatica delle ultime settimane, un po' perché il quasi Arch. Farina di fianco a me non chiude la bocca un attimo. Ed allora provo a staccarmi mentalmente dalla stanza e a fare un balzo indietro di qualche anno, anzi, molti anni, fino all'inizio di questo percorso.

Ricordo la timidezza con la quale entravo in aula i primi giorni, non conoscevo nessuno, proprio nessuno, e non avrei mai creduto che tantissime di quelle persone avessero segnato così a fondo la mia vita, finendo col diventare così importanti per me.

Ricordo le prime chiacchiere col Baz, i primi saluti a Fisco, un sacco di gente che ridendo mi chiama Gil Lemon. Un giorno però arriva Elena, spiega a tutti che io sono BOBO e da lì mi riprendo il mio nome di battesimo!!.. C'è il viaggio a Barcellona, decido di andare e penso: o mi butto e inizio a conoscere gente, o qui non so come fare..e mi butto, ma mi butto forte: entro in una camera a caso vestito da calciatore, con una spavalderia fuori dal normale, e lì sento gente che ride, gente che dice: questo è scemo, questo deve essere per forza uno di noi..e io penso:ok, devo avere centrato la porta giusta!! E lo sarà, perché da lì a poco scoprirò che in quella stanza ci sono Bubi, Dado, Tede, Tilvia, Vale ... Ognuna di queste persone sa cosa provo quando penso ai momenti che abbiamo passato assieme, non voglio aggiungere altro.

Da lì a poco su C6 e conosco la Sere, passo l'esame di Caratteri e parto per la montagna, e in due secondi convinco lei, l'Ale e Sampa a seguirmi. E' una serie infinita di eventi che si susseguono con una velocità allucinante, feste tante, esami pochi, cene, notti insonni sui libri e notti insonni in discoteca, viaggi d'istruzione e viaggi distruzione. Ci sono momenti belli e

momenti tosti, momenti in cui mi rimetto in discussione e mi dico: continuo gli studi? Lascio tutto?.. Ma arrivano Docenti come Multari e Corvino, che con una lezione di Architettura mi ridanno slancio, mi risale la voglia, Ste e i soliti Bubi e Dado mi caricano, mia mamma e mio babbo mi sostengono, non mi pressano, mia sorella ci tiene, ed io continuo!!! L'università ora è un mondo stupendo, i miei amici di sempre, Massi, Palte, Jury, Lele iniziano a conoscere i miei amici dell'uni, si uniscono Gabro, Lisa, Bricco ... Gli esami che passo sono soddisfazioni grandi, alcuni sono dei veri e propri miracoli, (un pò come il Cesena che vince 2 - 0 col Milan) ma quello di cui ho bisogno lo trovo nella gente che mi circonda, e ad una festa di Carnevale, arriva Elisa, appena tornata dall'India, vestita da indiana, e piano piano diventa una delle persone più importanti che abbia mai avuto al mio fianco, perché lei, lei sì che c'è sempre. Da quel momento ad ora non ha mai smesso di sostenermi e di volermi bene. Gli amici cominciano a laurearsi, ma a me mancano ancora tanti esami, e in prima fila a lezione (non ero mai stato in prima fila fino ad allora) conosco Davide e Marco Ricci. Davide mi porta con se tra i suoi amici, conosco Robi, Chubby, il Geom. Graldi e Antonio, fino ad arrivare a Gas e Jacopo!! Ha inizio l'ultimo slancio verso la laurea, ce la devo fare, è lunga, ma ci riuscirò!!.. Da Davide in poi ha inizio un po' la mia seconda vita universitaria, seconda perchè semplicemente ci ho messo un po' di più ad arrivare alla fine, va bene..va bene; molto di più!!! Ma alla fine sono arrivato.. o no?!

Ma ci pensate se solo avessi abbandonato e mi fossi perso tutto questo?.. no, perché io ci penso, e la risposta che continuo a darmi è che sono stra stra-felice di aver fatto tutto quello che ho fatto, di ogni mia decisione presa, e sono sempre più convinto che senza ognuna di queste persone non sarebbe stata la stessa cosa; in questi anni abbiamo condiviso praticamente tutto, e per questo a tutti voi dico un enorme GRAZIE !!!

DAVIDE

Dedico questa laurea a Gino, mio nonno, che a sua insaputa mi ha sempre insegnato che nella vita bisogna fare quello che si ama.

Ringrazio Elisa, mia inseparabile metà, per avermi dato e darmi sempre la forza e l'incoscienza necessaria ad affrontare le sfide più difficili.

Ringrazio Barbara e Moreno, "*Slidinig Doors*", che mi hanno evidentemente cambiato vita.

Ringrazio la mia famiglia, tutta, per aver capito, a suo tempo e a suo modo, che cosa stavo facendo.

Ringrazio Jacopo e Marco, amici di sempre, che non hanno mai dubitato di me, e che con me hanno sempre condiviso TUTTO.

Ringrazio Claudio perché *c'ha sempre un paio de piccioni da damme*.

Ringrazio i compagni di viaggio di questa intensa parte di vita, perché "*l'università*" in una facoltà di architettura non è una semplice università. Con loro ho trascorso momenti indimenticabili, ed è proprio grazie a questa nostra preziosa amicizia se in questi giorni avremo molto da festeggiare. (...FUORI IN 5!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! ...CI SIAMO RIUSCITI.)

Grazie Andrea.

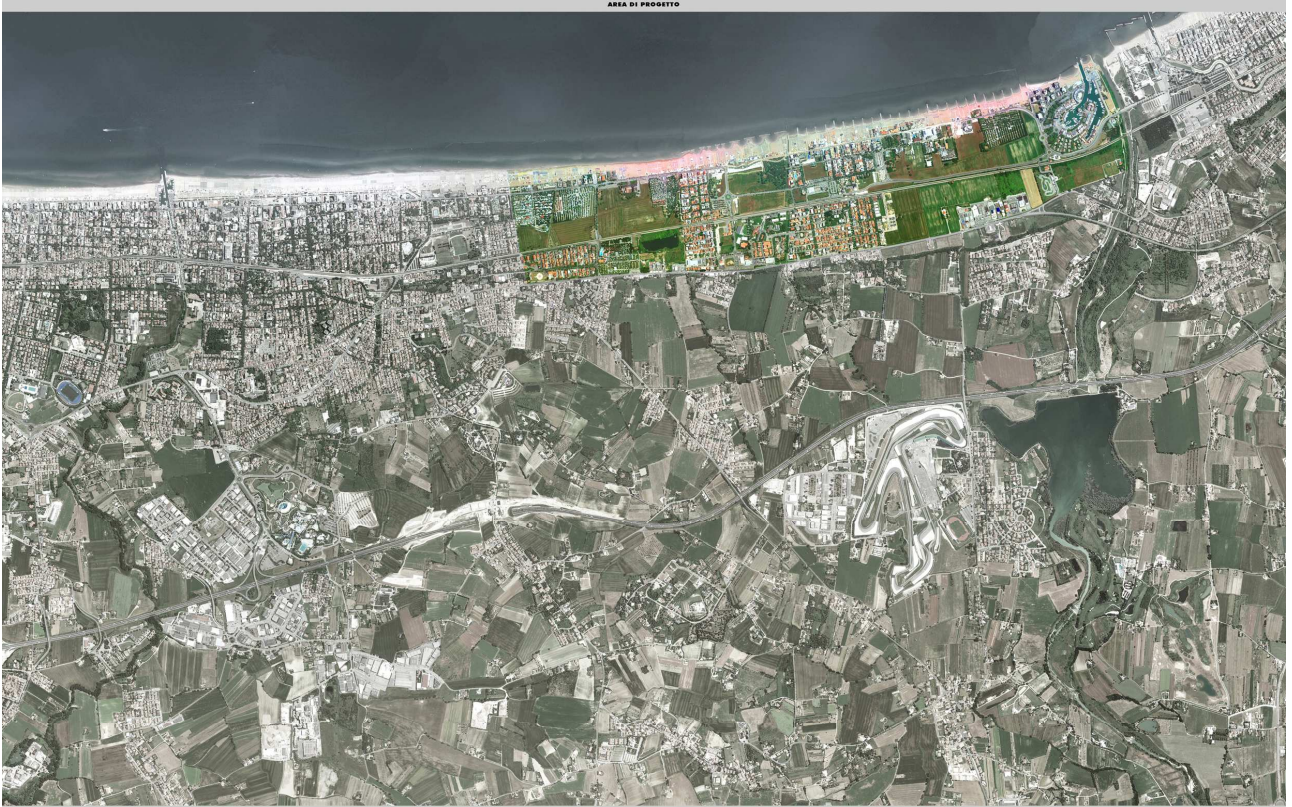
VERSO UNA SPIAGGIA POLICENTRICA

progetto di un sistema di centralità urbane per la riqualificazione di Misano Adriatico

SISTEMA NATURALE



AREA DI PROGETTO



scala 1:100000

SISTEMA ANTROPICO



nord



Misano Adriatico oggi

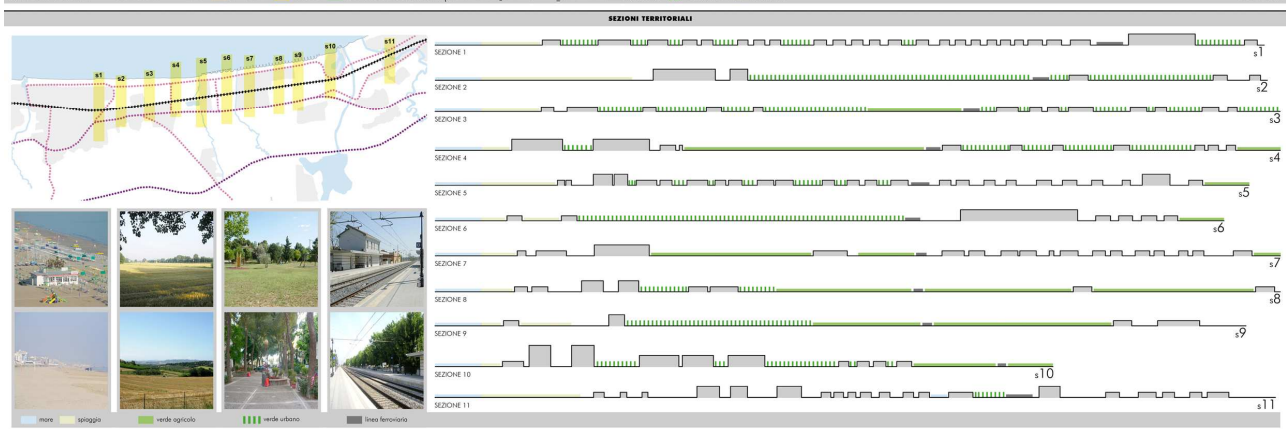
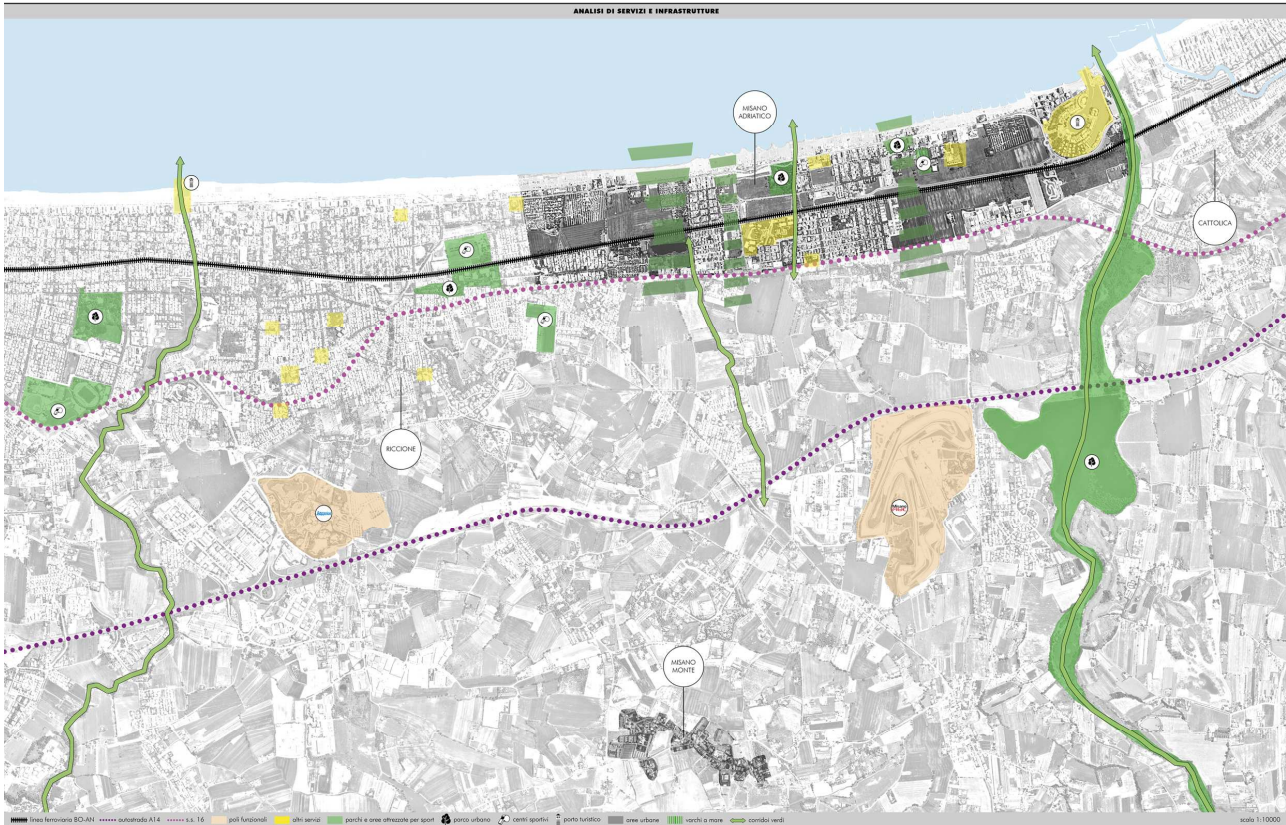
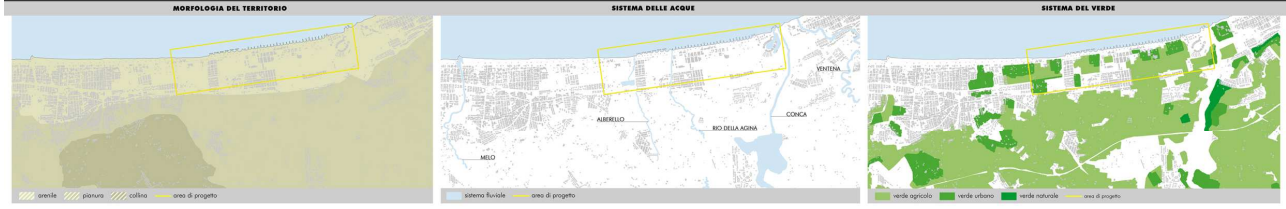
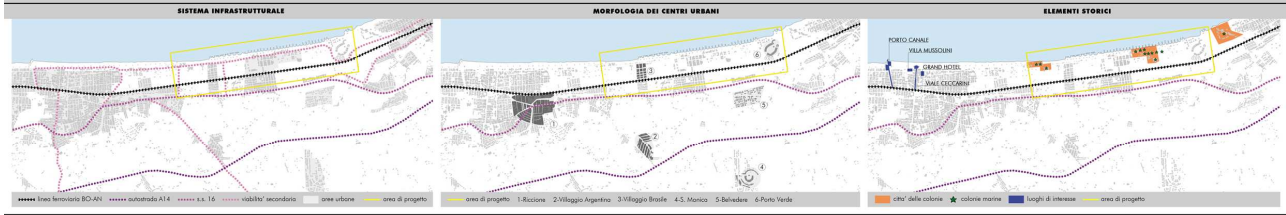
scala 0 100 500 1000

tavola

00

VERSO UNA SPIAGGIA POLICENTRICA

progetto di un sistema di centralità urbane per la riqualificazione di Misano Adriatico

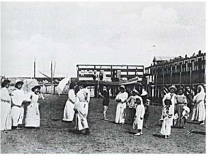
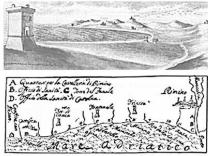


VERSO UNA SPIAGGIA POLICENTRICA

progetto di un sistema di centralità urbane per la riqualificazione di Misano Adriatico

laureandi
 GILBERTO DRADI, ANTONIO FARINA, DAVIDE TEMPERONI
 relatore ARCH. VALENTINA ORIOU
 coordinatore ARCH. VALTER BALDUCCI

SOCIETA' E MARE A MISANO



1800 mare pericoloso confine la scoperta del mare 1850 mare come medicina naturale 1900 fascismo e vacanze 1950 boom economico turismo di massa 2000 crisi del modello turistico tradizionale

1800 Fino all'inizio dell'Ottocento il mare costituisce una pericolosa frontiera (Sullo scoglio il necessario difendersi).
 La spiaggia è frequentata solo da pescatori e fuorviati che prestano il territorio.
 Vengono erette torri di avvistamento su tutto il litorale per combattere le incursioni corsare (100 torrioni).

1850 Con l'aumentare della sicurezza del mare si inizia a profanare lo spazio alle "buche" e alle "torrioni".
 Ampio tratto di costa vengono bruciati al fine di aumentare la linea costiera.

1850 Il 17 marzo del 1851 viene dichiarata l'Unità d'Italia.
 Nel 1861 avviene la realizzazione del collegamento ferroviario tra la costa adriatica e il resto del paese.

1900 Si diffonde la balneazione a scopo terapeutico vengono realizzati i primi stabilimenti ed i primi villici.
 Durante il fascismo vengono realizzate numerose colonie marine per la vacanze. Il regime predilige il litorale a fini propagandistici.

1950 Nel 1943 la sede comunale viene trasferita da Misano Nuova alle case di nuova edificazione lungo la costa.
 In seguito al crescente sviluppo turistico vengono realizzate numerose strutture ricettive e di intrattenimento: Spina Marina, Villa Caccia, Aquilone e numerose discoteche.

2000 La facilità di spostamento consentita dai voli "low-cost" e la crescente competitività dell'offerta turistica estero hanno portato ad una diminuzione della generale turisticità.

LA CITTÀ DELLE COLONIE / TERRITORIO DI TRASFORMAZIONE

1. COLONIA COLLEGGIO BIANCONI
 SUP. FONDAZIONE: 960 mq
 SUP. COPERTA: 390 mq
 INCIDENZA SUP. COP. (SUP. FONDI): 0,6
 VOLUME COSTRUITO: 490 mc
 CARATTERISTICHE STRUTTURA: 3 Piani, 45 Posti letto
 NOTE: L'edificio si trova lungo la strada litoranea lato mare. Insieme alle altre quattro Colonie presenti in questo tratto di lungoriva costituisce l'unico gruppo di edifici presenti lungo questo tratto di costa che risulta comunque essere prevalentemente non urbanizzato ed eccezione di piccole strutture finalizzate ad attività balneari come bagni, chioschi, bar e cabine. Lo stato di conservazione dell'edificio è buono ed è ancora utilizzato come casa vacanze.
 REALIZZAZIONE: 1960 ca.

2. COLONIA ITALIA
 SUP. FONDAZIONE: 860 mq
 SUP. COPERTA: 320 mq
 INCIDENZA SUP. COP. (SUP. FONDI): 0,4
 VOLUME COSTRUITO: 460 mc
 CARATTERISTICHE STRUTTURA: 4 Piani, 205 Posti letto
 NOTE: L'edificio si trova lungo la strada litoranea lato mare. Insieme alle altre cinque colonie costituisce l'unico gruppo di edifici presenti lungo questo tratto di costa che risulta comunque essere prevalentemente non urbanizzato ed eccezione di piccole strutture finalizzate ad attività balneari come bagni, chioschi, bar e cabine. Lo stato di conservazione dell'edificio è buono ed è ancora utilizzato a fini turistico-ricettivi.
 REALIZZAZIONE: 1959 - 60 ca.

3. COLONIA SP. ENEL
 SUP. FONDAZIONE: 4273 mq
 SUP. COPERTA: 1483 mq
 INCIDENZA SUP. COP. (SUP. FONDI): 0,39
 VOLUME COSTRUITO: 1947 mc
 NOTE: L'edificio si trova lungo la strada litoranea lato mare. Insieme alle altre cinque colonie costituisce l'unico gruppo di edifici presenti lungo questo tratto di costa. Questo risultato è dovuto prevalentemente non urbanizzato ed eccezione di piccole strutture finalizzate ad attività balneari come bagni, chioschi, bar e cabine. Lo stato di conservazione dell'edificio è pessimo in quanto si tratta di un complesso di edifici per vacanze. Il complesso è attualmente inutilizzato.
 REALIZZAZIONE: 1961 - 63 ca.
 PROGETTISTA: Giancarlo De Carlo

4. COLONIA MATER DEI
 SUP. FONDAZIONE: 16722 mq
 SUP. COPERTA: 4216 mq
 INCIDENZA SUP. COP. (SUP. FONDI): 0,25
 VOLUME COSTRUITO: 3092 mc
 NOTE: L'edificio si trova lungo la strada litoranea lato mare. Insieme alle altre cinque colonie costituisce l'unico gruppo di edifici presenti lungo questo tratto di costa. Questo risultato è dovuto prevalentemente non urbanizzato ed eccezione di piccole strutture finalizzate ad attività balneari come bagni, chioschi, bar e cabine. Lo stato di conservazione dell'edificio è discreto ma probabilmente non completamente eguale in tutte le sue parti. Insieme attualmente solo un piccolo parte del fabbricato viene utilizzato a fini turistico-ricettivi.
 REALIZZAZIONE: 1960 ca.

5. COLONIA VILLASAN FRANCESCO
 SUP. FONDAZIONE: 14723 mq
 SUP. COPERTA: 4216 mq
 INCIDENZA SUP. COP. (SUP. FONDI): 0,25
 VOLUME COSTRUITO: 3092 mc
 NOTE: L'edificio si trova lungo la strada litoranea lato mare. Insieme alle altre cinque colonie costituisce l'unico gruppo di edifici presenti lungo questo tratto di costa. Questo risultato è dovuto prevalentemente non urbanizzato ed eccezione di piccole strutture finalizzate ad attività balneari come bagni, chioschi, bar e cabine. Lo stato di conservazione dell'edificio è discreto ma probabilmente non completamente eguale in tutte le sue parti. Insieme attualmente solo un piccolo parte del fabbricato viene utilizzato a fini turistico-ricettivi.
 REALIZZAZIONE: 1960 ca.

6. COLONIA PER FERIE TADINI
 SUP. FONDAZIONE: 1425 mq
 SUP. COPERTA: 421 mq
 INCIDENZA SUP. COP. (SUP. FONDI): 0,4
 VOLUME COSTRUITO: 612 mc
 NOTE: L'edificio si trova lungo la strada litoranea lato mare. Come completamente accennato dagli elenchi che nel corso degli anni sono stati realizzati. Lo stato di conservazione dell'edificio è buono. Attualmente l'edificio è utilizzato a fini turistico-ricettivi.
 REALIZZAZIONE: 1960 ca.

7. COLONIA FUSCO
 SUP. FONDAZIONE: 18420 mq
 SUP. COPERTA: 2540 mq
 INCIDENZA SUP. COP. (SUP. FONDI): 0,14
 VOLUME COSTRUITO: 3040 mc
 NOTE: L'edificio si trova lungo la strada litoranea lato mare e a causa della sua notevole dimensioni costituisce una barriera verso il mare. Allo stesso tempo però offre un nuovo rispetto urbanistico rispetto del lungoriva e rispetto all'area di di la strada litoranea è ancora presente un'ampia area verde di proprietà della Colobio. Insieme alle altre quattro Colonie presenti in questo tratto di lungoriva costituisce una notevole PFC di Misano. Questo edificio è utilizzato a fini turistico-ricettivi.
 REALIZZAZIONE: 1960 ca.

8. COLONIA ANGIOLI DI TREVIGLIO
 SUP. FONDAZIONE: 3044 mq
 SUP. COPERTA: 895 mq
 INCIDENZA SUP. COP. (SUP. FONDI): 0,3
 VOLUME COSTRUITO: 10740 mc
 NOTE: L'edificio si trova lungo la strada litoranea lato mare. Insieme alle altre quattro Colonie presenti in questo tratto di lungoriva costituisce, secondo il PFC di Misano, una Città delle Colonie. L'edificio è in buono stato di conservazione ed è ancora utilizzato a fini turistico-ricettivi.
 REALIZZAZIONE: 1960 ca.

9. SCORCIONO SAN GIUSEPPE
 SUP. FONDAZIONE: 1475 mq
 SUP. COPERTA: 480 mq
 INCIDENZA SUP. COP. (SUP. FONDI): 0,32
 VOLUME COSTRUITO: 3760 mc
 NOTE: L'edificio si trova lungo la strada litoranea lato mare. Insieme alle altre quattro Colonie presenti in questo tratto di lungoriva costituisce, secondo il PFC di Misano, una Città delle Colonie. L'edificio è in buono stato di conservazione ed è ancora utilizzato. Segnalato nell'art. 3.10 come "colonia nuova di interesse storico-territoriale di interesse ampio-urbano".
 REALIZZAZIONE: 1960 ca.

10. COLONIA SAN ALESSANDRO
 SUP. FONDAZIONE: 9936 mq
 SUP. COPERTA: 3117 mq
 INCIDENZA SUP. COP. (SUP. FONDI): 0,35
 VOLUME COSTRUITO: 4000 mc
 NOTE: L'edificio si trova lungo la strada litoranea lato mare. Insieme alle altre quattro Colonie presenti in questo tratto di lungoriva costituisce, secondo il PFC di Misano, una Città delle Colonie. L'edificio è in buono stato di conservazione ed è ancora utilizzato a fini turistico-ricettivi.
 REALIZZAZIONE: 1960 ca.

11. COLONIA MELUCCI
 SUP. FONDAZIONE: 9936 mq
 SUP. COPERTA: 3117 mq
 INCIDENZA SUP. COP. (SUP. FONDI): 0,35
 VOLUME COSTRUITO: 4000 mc
 NOTE: Costituito da due edifici separati si trova lungo la strada litoranea lato mare. È in buono stato di conservazione ed è utilizzato come struttura ricettiva.
 REALIZZAZIONE: 1960 ca.

12. COLONIA FIZZI
 SUP. FONDAZIONE: 6140 mq
 SUP. COPERTA: 700 mq
 INCIDENZA SUP. COP. (SUP. FONDI): 0,11
 VOLUME COSTRUITO: 1050 mc
 NOTE: L'edificio si trova lungo la strada litoranea lato mare. È l'ultimo edificio di dimensioni rilevanti prima di Porto Verde. L'edificio è in buono stato di conservazione ed è ancora utilizzato a fini turistico-ricettivi.
 REALIZZAZIONE: 1960 ca.

13. ISTITUTO SAN PELLEGRINO
 SUP. FONDAZIONE: 8470 mq
 SUP. COPERTA: 4850 mq
 INCIDENZA SUP. COP. (SUP. FONDI): 0,5
 VOLUME COSTRUITO: 8096 mc
 NOTE: L'edificio si trova in una posizione intermedia tra il lungoriva e la litoranea. Insieme alle altre quattro Colonie presenti in questo tratto di lungoriva costituisce, secondo il PFC di Misano, una Città delle Colonie. L'edificio è in discreto stato di conservazione ed è attualmente utilizzato come centro della Scuola Superiore per Medici (SISMEC).
 REALIZZAZIONE: 1960 ca.

CRESCITA DEI TESSUTI URBANI 1948-2010



andamento demografico offerta turistica andamento demografico offerta turistica andamento demografico offerta turistica

nord analisi storica tavola 02

VERSO UNA SPIAGGIA POLICENTRICA

progetto di un sistema di centralità urbane per la riqualificazione di Misano Adriatico

LETTURA TEMATICA DELL'AREA



ANALISI S.W.O.T.



offerta turistica eterogenea
 patrimonio paesaggistico
 posizione geografica strategica
 ospitalità ed accoglienza
 tradizione enogastronomica

STRENGTHS

WEAKNESS

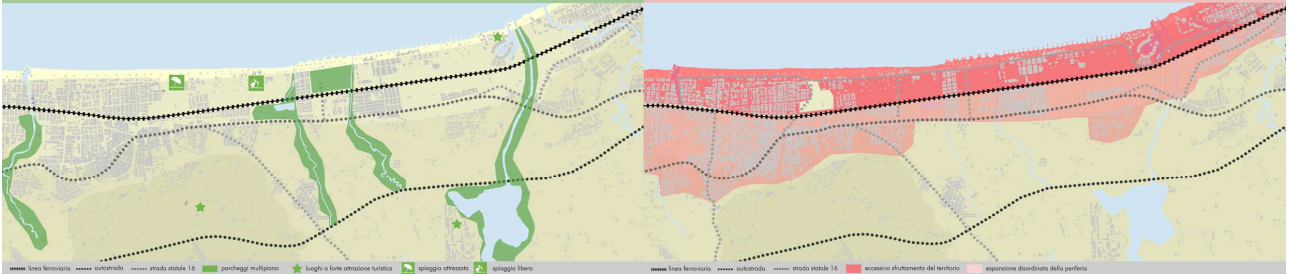
bassa efficienza di trasporti pubblici lungo la costa
 eccessiva congestione del traffico
 fortissima stagionalità dell'area
 scarsa riconoscibilità dei luoghi
 politica di promozione turistica insufficiente

valorizzazione delle risorse del territorio
 ricerca di una migliore qualità urbana
 adeguamento dei sistemi di trasporto pubblico
 attrazione di flussi turistici dall'estero
 innovazione delle offerte turistiche

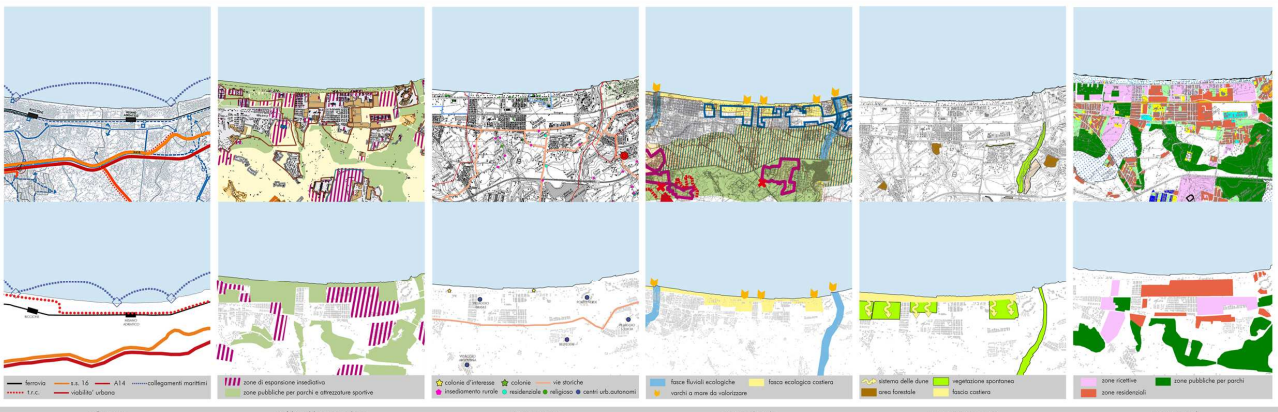
OPPORTUNITIES

THREATS

eccessivo sfruttamento del territorio ed inquinamento
 diffusione dei caratteri di "periferia confusa"
 degrado degli spazi inutilizzati
 diminuzione della qualità urbana
 perdita di competitività nei confronti dell'offerta turistica estera



LETTURA CRITICA DEL P.T.C.P.



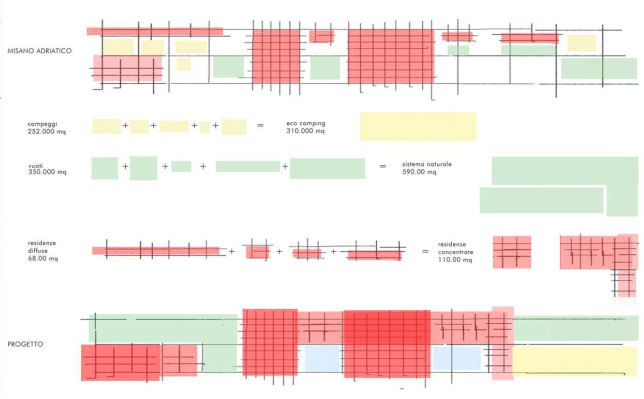
potenzialità di trasformazione dell'area

VERSO UNA SPIAGGIA POLICENTRICA

progetto di un sistema di centralità urbane per la riqualificazione di Misano Adriatico

SISTEMA DELLA MOBILITA'

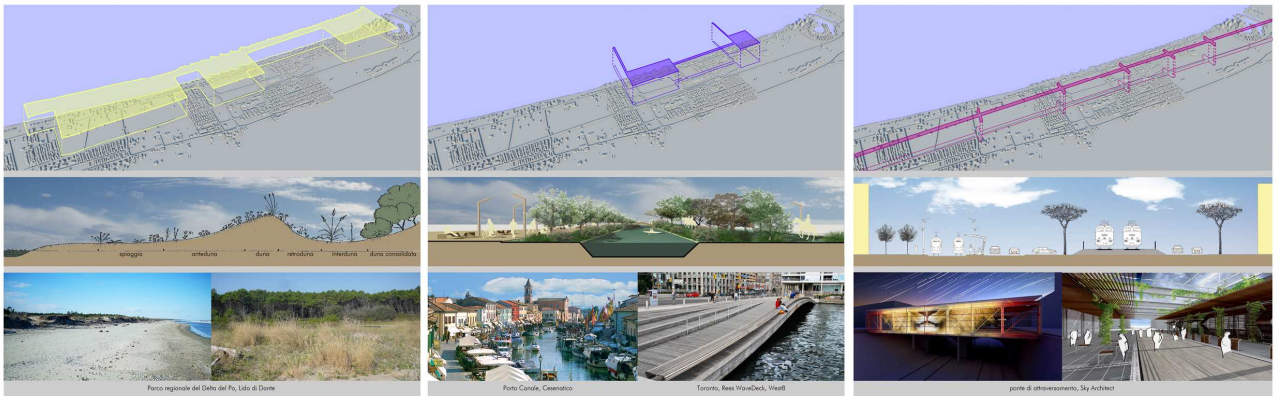
COSTRUITO E AREE VERDI



MASTERPLAN



TEMI PROGETTUALI



principi insediativi

scala 0 50 250 500

tavola 04

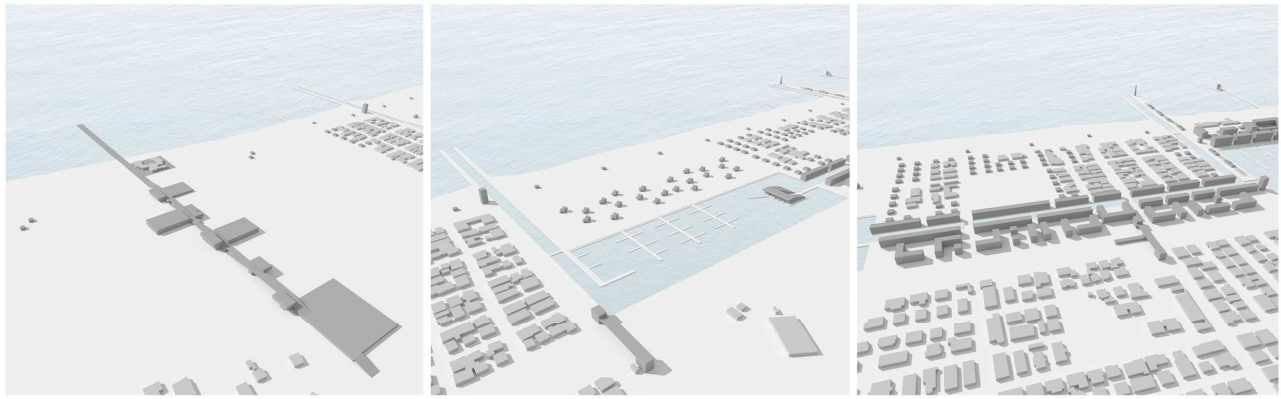
VERSO UNA SPIAGGIA POLICENTRICA

progetto di un sistema di centralità urbane per la riqualificazione di Misano Adriatico

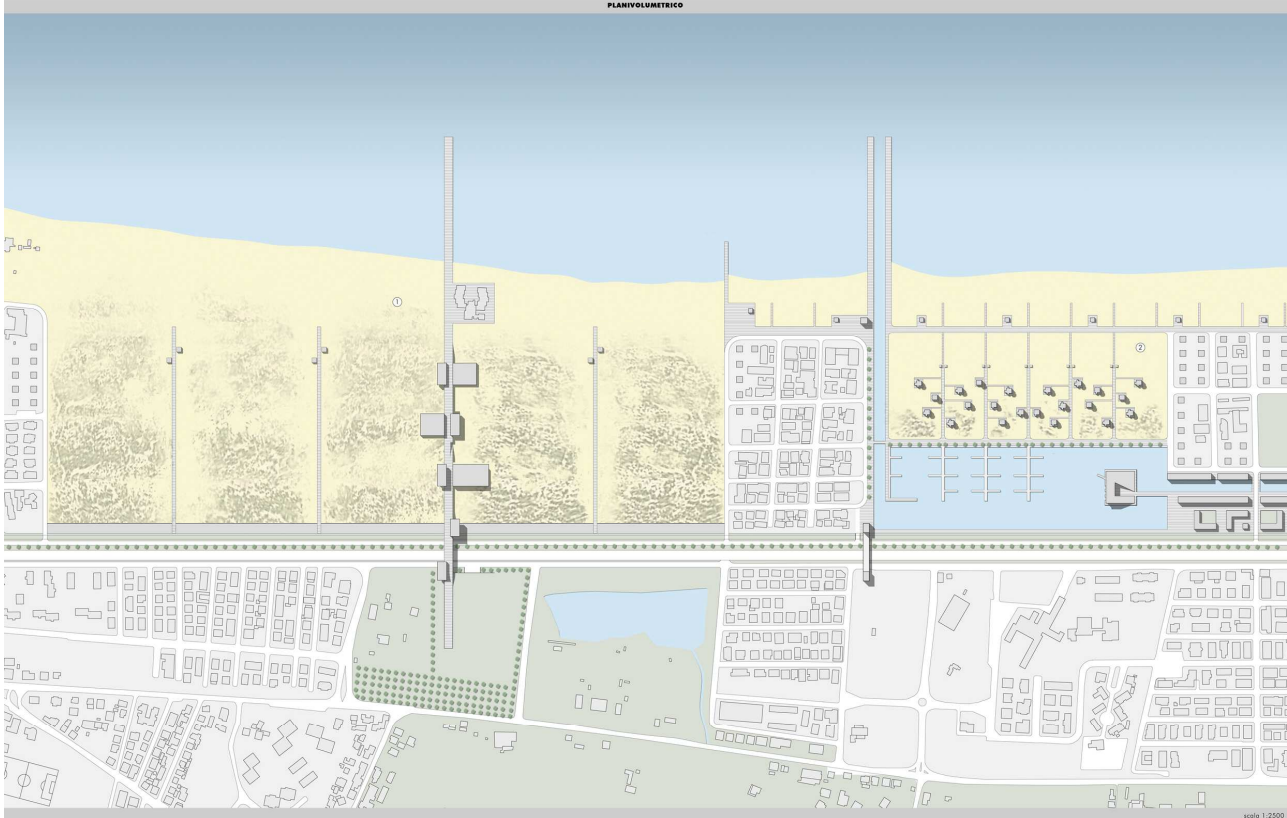
1 POLO SPORTIVO

2 VILLAGGIO

3 LUNGO CANALE



PLANIVOLUMETRICO

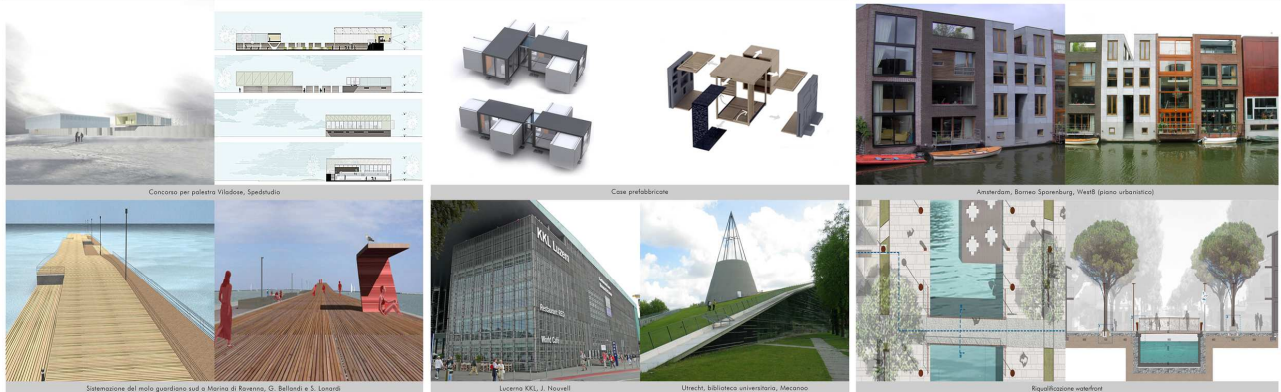


scale 1:2500

1 POLO SPORTIVO

2 VILLAGGIO

3 LUNGO CANALE



Cancona per palestra Vitalese, Spedrudlo

Casa prefabbricate

Amsterdam, Bomes Spierburg, WaSB (piano urbanistico)

Settimane del molo guardiano sul a Marina di Ravenna, G. Bellandi e S. Tonardi

Lucerna KKL, J. Nouvell

Utrecht, Biblioteca universitaria, Mecanoo

Riqualificazione waterfront



planivolumetrico
 scala 0 25 125 250

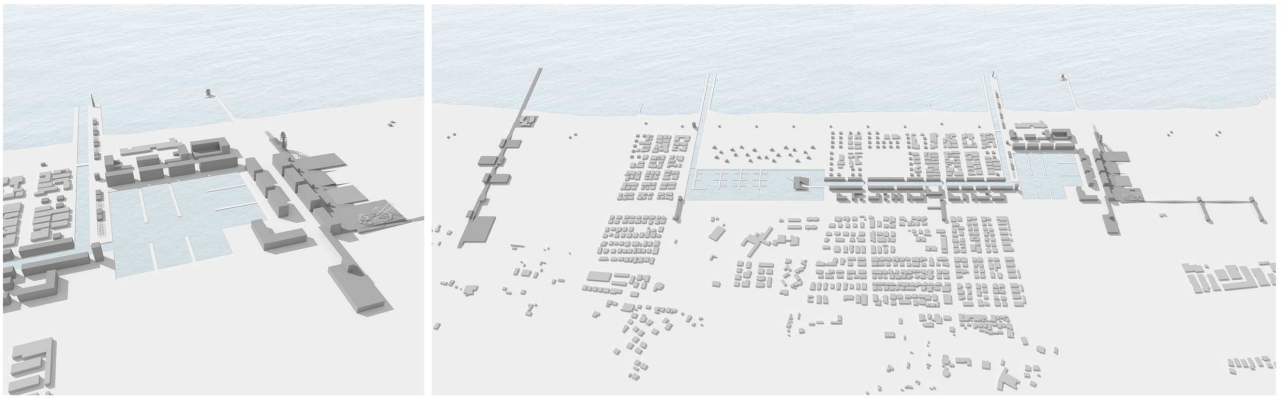
avola
 05

VERSO UNA SPIAGGIA POLICENTRICA

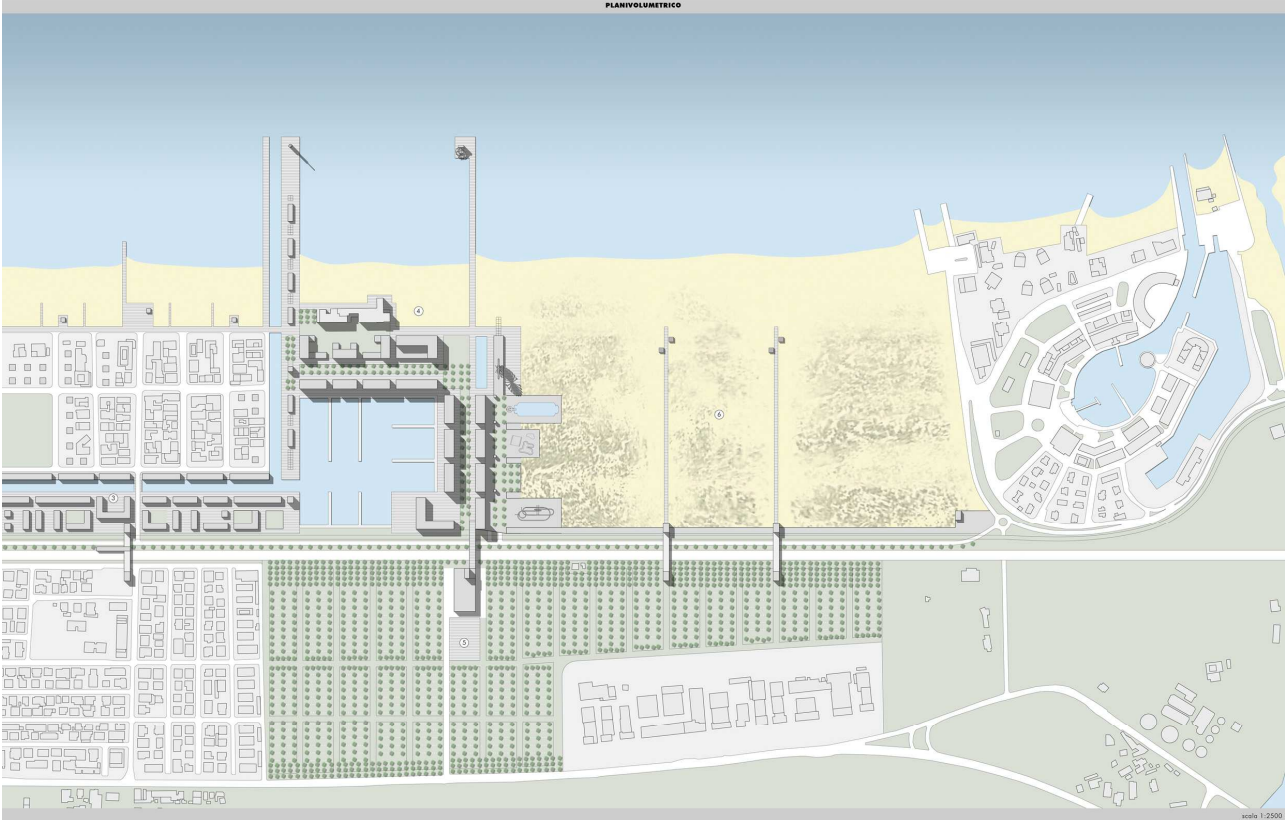
progetto di un sistema di centralità urbane per la riqualificazione di Misano Adriatico

4 DARSENA

VISTA GENERALE



PLANIVOLUMETRICO



scala 1:2500

4 DARSENA

5 CAMPEGGIO

6 DUNE



nord



planivolumetrico

scala 0 25 125 250

tavola

06

VERSO UNA SPIAGGIA POLICENTRICA

progetto di un sistema di centralità urbane per la riqualificazione di Misano Adriatico

POLO SPORTIVO



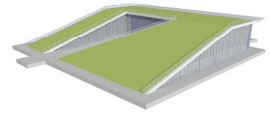
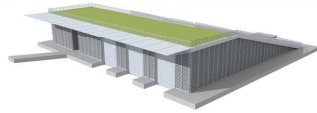
polo sportivo
 scala 0 5 25 50

tavola
07

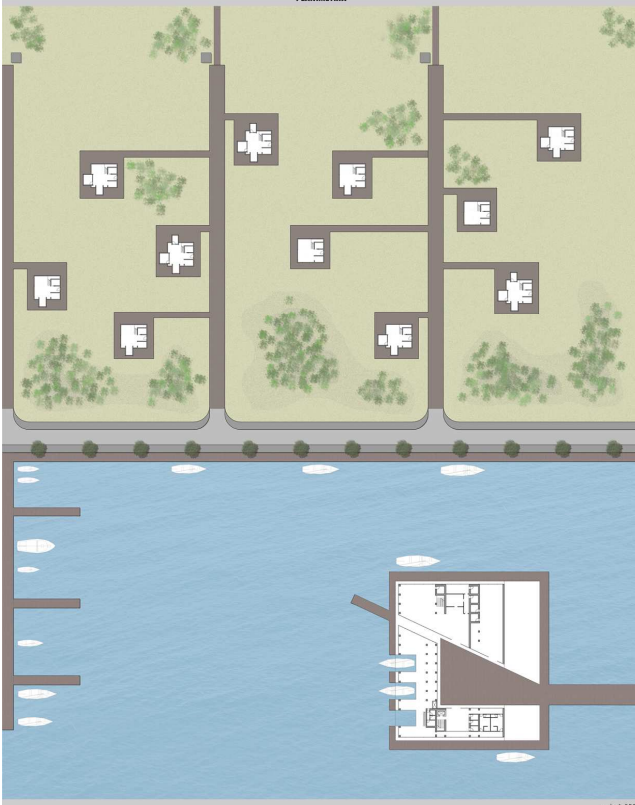
VERSO UNA SPIAGGIA POLICENTRICA

progetto di un sistema di centralità urbane per la riqualificazione di Misano Adriatico

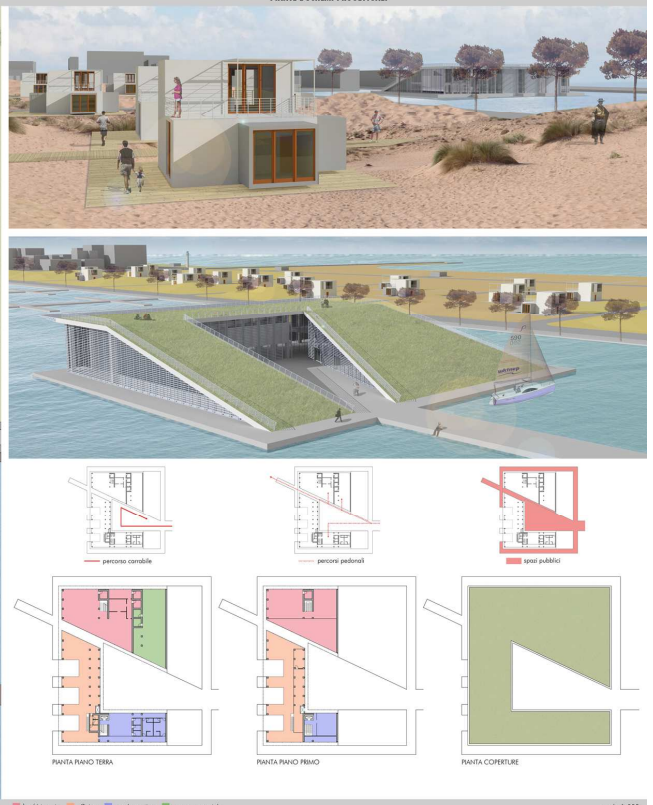
VISTE GENERALI



PLANIMETRIA



PIANTE E SCHEMI PROGETTUALI



scala 1:500

scala 1:500

PIANTE E SCHEMI PROGETTUALI



nord



villaggio

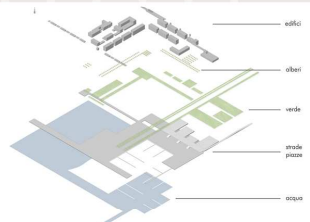
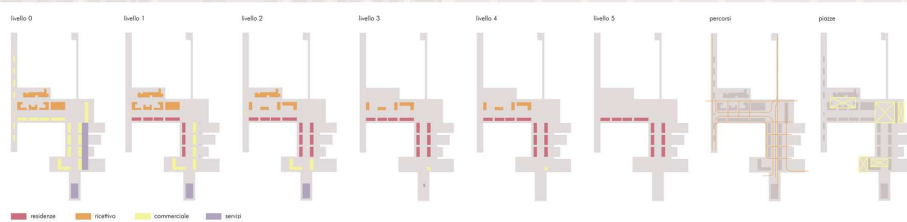
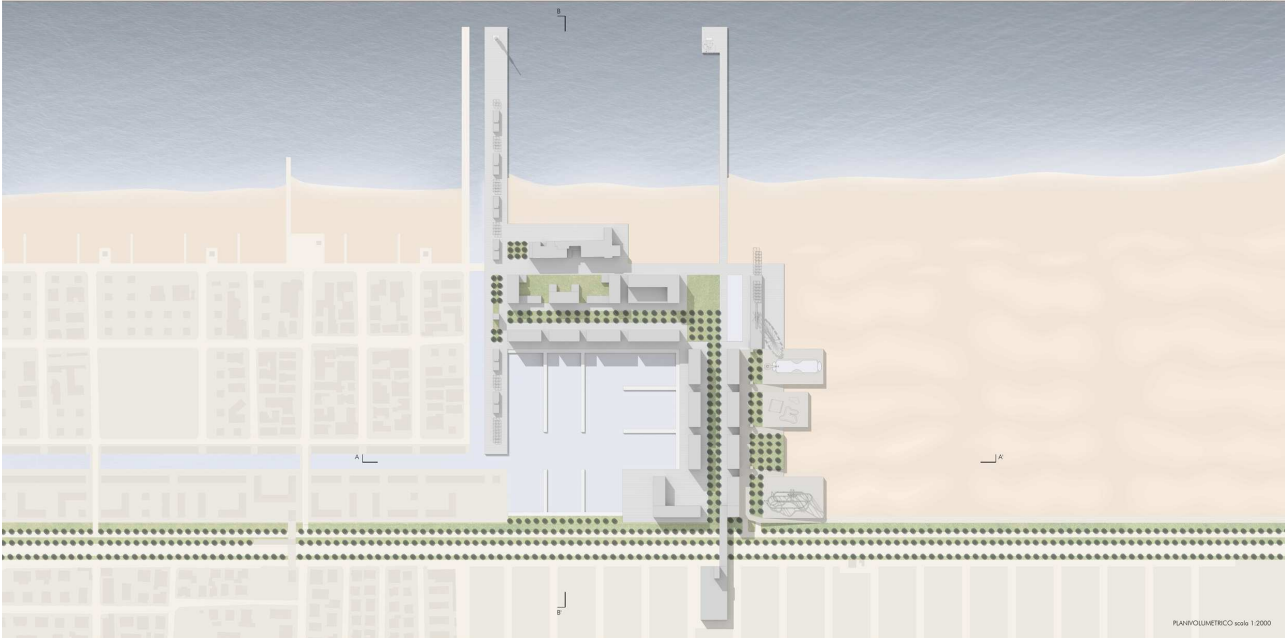
scala 0 5 25 50

tavola 08

VERSO UNA SPIAGGIA POLICENTRICA

progetto di un sistema di centralità urbane per la riqualificazione di Misano Adriatico

SCHEMI PROGETTUALI



darsena
 scala 0 20 100 200

tavola
09