



REGIONE EMILIA-ROMAGNA



COMUNE DI BELLARIA
IGEA MARINA



PROVINCIA DI RIMINI



COMUNE DI RIMINI

UNA NUOVA CITTA' PER LE COLONIE DI BELLARIA-IGEA MARINA



Progetto per l'individuazione di indirizzi e linee guida.
(Rif. L.R.20/2000 ART.49 "PROGETTI DI TUTELA, RECUPERO E VALORIZZAZIONE"
PROGRAMMA DI FINANZIAMENTO REGIONALE ANNO 2007 - DEL.G.R.2180/2007

RAPPORTO CONCLUSIVO

GIUGNO 2009



REGIONE EMILIA-ROMAGNA



COMUNE DI BELLARIA
IGEA MARINA



PROVINCIA DI RIMINI



COMUNE DI RIMINI

UNA NUOVA CITTA' PER LE COLONIE DI BELLARIA-IGEA MARINA

Progetto per l'individuazione di indirizzi e linee guida.
(Rif. L.R.20/2000 ART.49 "PROGETTI DI TUTELA, RECUPERO E VALORIZZAZIONE"
PROGRAMMA DI FINANZIAMENTO REGIONALE ANNO 2007 - DEL.G.R.2180/2007

Progettisti:

_arch. Filippo Boschi (capogruppo);
_prof. Giandomenico Amendola;
_prof. arch. Felicia Bottino;
_prof. arch. Daniele Pini;
_dott. Valentina Ridolfi
_arch. Matteo Zamagni;
_arch. Marco Zaoli;
_arch. Sara Vespignani;
_arch. Anna Trazzi;

Gruppo di lavoro:

REGIONE EMILIA ROMAGNA
_dott. Vittoria Montaletti ;
_dott. Gianluca Fantini ;

COMUNE DI BELLARIA - IGEA MARINA
_arch. Pierpaolo Meluzzi ;
_arch. Pietro Masini ;
_arch. Nicoletta Morri;

PROVINCIA DI RIMINI
_arch. Roberta Laghi ;

COMUNE DI RIMINI
_dott. Pietro Leoni ;

RAPPORTO CONCLUSIVO
GIUGNO 2009

INDICE

<i>PREMESSA</i>	4
<i>INTRODUZIONE</i>	4
0_LA DOMANDA DI PROGETTO	5
CARATTERIZZAZIONE E QUALIFICAZIONE	6
1_CITTA' DELLE COLONIE IN EMILIA_ROMAGNA	7
2_LETTURA DELL'AMBITO E DEL CONTESTO	8
2_1_LE TRE SITUAZIONI DELLA COSTA	8
2_2_INQUADRAMENTO URBANO E TERRITORIALE	11
2_3_PERMANENZE DEI SEGNI ORDINATORI	13
2_4_CARATTERI PAESAGGISTICI DISTINTIVI DELL'AMBITO DI PROGETTO	14
2_5_GLI ELEMENTI STRUTTURANTI IL PAESAGGIO	15
2_6_TESSUTI EDILIZI E MAGLIA URBANA	17
3_LE COLONIE MARINE, STORIA E PROSPETTIVE	25
TENDENZE EVOLUTIVE E SCENARI DI RIFERIMENTO	26
4_TENDENZE EVOLUTIVE E DINAMICHE IN CORSO	27
4_1_RICOGNIZIONE SUI PRINCIPALI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E RIUSO DELLE COLONIE MARINE IN REGIONE EMILIA-ROMAGNA	27
4_2_SINTESI DELLE TRASFORMAZIONI RECENTI E DELLE DINAMICHE IN CORSO	29
4_3_RICOGNIZIONE SU ALCUNI CASI EUROPEI SIGNIFICATIVI	31
5_GLI SCENARI DI RIFERIMENTO	33
5.1. SINTESI DELLE TRASFORMAZIONI PREVISTE DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI O IN CORSO DI APPROVAZIONE	33
5.2_IL RAPPORTO CON IL PIANO PARTICOLAREGGIATO ADOTTATO	34
5.3. IL PIANO STRATEGICO DI RIMINI E DEL SUO TERRITORIO IN CORSO DI FORMAZIONE	35
SINTESI INTERPRETATIVA	36
6_PUNTI DI FORZA, PUNTI DI DEBOLEZZA, OPPORTUNITÀ E RISCHI	37
7_SCENARIO DI PROGETTO E OBIETTIVI	38
7_1_APPROCCIO, OBIETTIVI E SINTESI DEI PRINCIPALI ELEMENTI STRATEGICI DEL DISEGNO URBANO	38
7_2_PROGETTI PER NUOVE COMUNITÀ	38
PROGETTO E LINEE GUIDA	40
8_IL CONCEPT DI PROGETTO	41
9_MASTER PLAN	44
10_INDIRIZZI E LINEE GUIDA	47
11_APPROFONDIMENTI PROGETTUALI	50
ALLEGATI	
<i>TAVOLA 1 - MASTERPLAN</i>	
<i>TAVOLA 2 - MASTERPLAN PAESAGGIO</i>	
<i>TAVOLA 3 - LINEE GUIDA E RENDERING</i>	
<i>TAVOLA 4 - APPROFONDIMENTO</i>	
<i>FLYER DIVULGATIVO</i>	
<i>POWER POINT ILLUSTRATIVO</i>	

PREMESSA

Il presente lavoro si inserisce in un quadro programmatico, progettuale e di studi particolarmente ricco e articolato, che ha generato attese sull'area oggetto di studio molto diverse se non contrastanti. In particolare si ricordano da un lato gli strumenti di piano e progetto vigenti e in corso di redazione, quali: il PRG del comune, il PTCP di Rimini, il Piano Particolareggiato adottato e quello approvato, l'intesa sull'ambito delle colonie fra Soprintendenza Regionale, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Rimini e Comune di Bellaria, il PSC in corso di redazione, il Piano strategico di Rimini e del suo territorio anch'esso in corso di redazione. Fra gli studi si ricordano il laboratorio del paesaggio all'interno del percorso formativo "Salvaguardia, progettazione e valorizzazione del Paesaggio in Emilia-Romagna", promosso dal MiBAC, dalla Regione Emilia-Romagna e dall'ANCI-UPI Emilia-Romagna. Per quanto riguarda la costa, più in generale, si ricorda anche il progetto Pays-doc, a testimonianza dell'intensa attività della Regione Emilia-Romagna.

In particolare però il lavoro si è dovuto confrontare con l'adozione del Piano Particolareggiato; Piano che doveva comunque rispondere ad una normativa di Prg vigente molto stringente e che di fatto limitava i gradi di libertà.

L'Amministrazione si è quindi trovata da un lato a portare avanti uno strumento cogente e vincolante, figlio di una impostazione per certi versi datata, e che non coglieva tutte le opportunità del recente strumento provinciale di pianificazione territoriale e neanche del tutto collimante con le opportunità che il Piano Strutturale in corso di redazione cominciava a prospettare. Dall'altro lato l'Amministrazione Comunale, insieme a Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Rimini, promuoveva il presente studio di valorizzazione che si pone obiettivi e orizzonti strategici più ampi e meno vincolati alla normativa in essere. Questa discrasia ha avuto inevitabili ripercussioni sullo svolgimento di alcune fasi, interessando in particolare gli aspetti partecipativi. Vista l'impossibilità di condurre quindi una partecipazione nel corso dei lavori, dal momento che parallelamente veniva adottato il nuovo Piano Particolareggiato per le colonie, si è scelta la strada di privilegiare la dimensione comunicativa della partecipazione, predisponendo, un power point illustrativo e un flyer esplicativo delle potenzialità dell'area e del progetto; quest'ultimo in particolare ha lo scopo di avviare una riflessione fra i cittadini, ma anche fra i turisti di Bellaria Igea-Marina sui destini dell'ambito della città delle Colonie.

INTRODUZIONE

Metodologia

La metodologia seguita si struttura in tre fasi principali. La prima fase è dedicata alla messa a punto della domanda di progetto che definisce il "punto di vista" dal quale avviare le letture della fase successiva. In questo caso vi sono già alcuni temi, criticità, problematiche e condizioni poste sostanzialmente dagli strumenti di pianificazione. La seconda fase è focalizzata sull'interpretazione dell'area progetto e più in generale del contesto in cui si inserisce la città delle colonie. Questo è un momento fondamentale per la definizione delle ipotesi progettuali e per le politiche di paesaggio e deve essere messo a coerenza entro un quadro unitario di riferimento con i diversi contributi settoriali. Si tratta di un'attività fortemente soggettiva che implica una valutazione analitica e la costruzione di immagini di sintesi. Gli obiettivi di questa fase sono molteplici e si devono raggiungere mettendo in campo differenti livelli di lavoro:

- la descrizione degli elementi considerati strutturanti l'area vasta anche attraverso l'identificazione delle regole che ne hanno determinato la morfologia;
- la comprensione del funzionamento del territorio concepito come un sistema integrato sperimentando modalità di rappresentazione trasversali;
- la descrizione delle relazioni che contribuiscono ad individuare opportunità e criticità dell'area;
- la prefigurazione/previsione dei rischi ai quali il paesaggio è soggetto per cause naturali.

Le interpretazioni "esperte" devono essere messe poi a confronto con i valori costitutivi dell'identità paesaggistica così come percepite dalla popolazione. In questo caso si possono riconoscere due tipologie predominanti di popolazioni: quella dei residenti e quella dei turisti, ovvero cittadini temporanei.

La velocità con la quale il territorio si trasforma, soprattutto nei contesti urbani e metropolitani soggetti a forti pressioni, richiede l'elaborazione di letture che siano in grado di rilevare qualitativamente e quantitativamente le tendenze evolutive dei luoghi. L'obiettivo di questa fase è anche quella di individuare i fenomeni e le tendenze che agiscono nel trasformare e/o compromettere significativamente i caratteri del paesaggio.

Fondamentale è la comprensione del quadro delle politiche e dei progetti di trasformazione avviati e previsti con i quali ci si deve confrontare per prefigurare scenari futuri. Altrettanto significativa è stata l'individuazione delle domande di trasformazione emergenti.

A questo scenario "tendenziale" si deve contrapporre uno scenario desiderato in grado di sfruttare le opportunità e potenzialità dell'area, di dare risposta ai punti di debolezza e di minimizzare le criticità, entro un quadro di fattibilità e sostenibilità socio-economica.

La terza fase ha come obiettivo la definizione degli obiettivi di qualità e la formulazione di indirizzi assunti come linee guida per la trasformazione. I temi del progetto, gli elementi di indagine acquisiti durante le fasi di approfondimento e la configurazione di un'immagine di sintesi interpretativa del paesaggio delle sue criticità e potenzialità, hanno come primo esito la definizione di obiettivi di qualità.

Da questi si articoleranno una serie di strumenti che costituiscono il progetto di trasformazione della città delle colonie.

Indirizzi e linee guida saranno utilizzati per orientare le fasi progettuali di dettaglio, dettando regole morfologiche e spaziali su alcuni elementi e sistemi relazionali particolarmente significativi.

Il Master Plan sarà invece lo strumento cornice entro cui le successive azioni progettuali dovranno trovare coerenza.

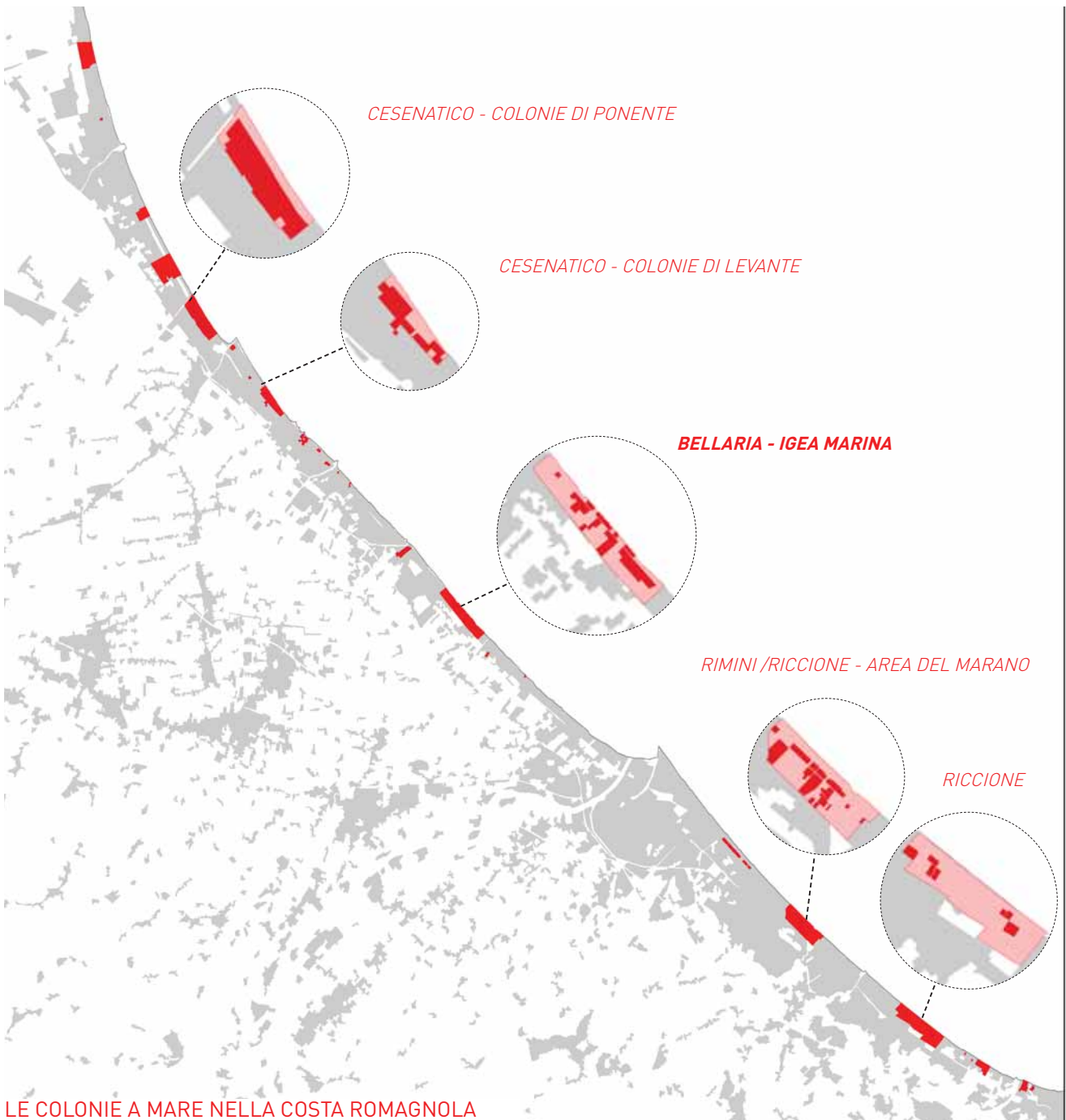


CARATTERIZZAZIONE E QUALIFICAZIONE

1_CITTA' DELLE COLONIE IN EMILIA_ROMAGNA

Le Colonie marine rappresentano una delle peculiarità del paesaggio costruito della riviera romagnola. Si tratta di un patrimonio costituito da circa 245 edifici e da circa 1.500.000 mq di aree, dislocati fra Cattolica e Marina di Ravenna. In alcuni casi, come nell'area studio, si sono sviluppate vere e proprie concentrazioni di questi particolari strutture per la villeggiatura. Viste nel loro complesso, le colonie e ancor più le loro forme aggregate - ovvero le Città delle Colonie - rappresentano una straordinaria occasione nel denso e continuo tessuto urbanizzato della costa. Le Città delle Colonie oltre al valore simbolico ed architettonico, in realtà prerogativa di pochi edifici, e al consistente rilievo patrimoniale, costituiscono, all'interno di un panorama costiero oramai saturo, rare pause dove la maglia urbana e i rapporti spaziali si dilatano, definendo un nuovo paesaggio in cui anche le componenti ambientali assumono rilievo. Gli stessi rapporti edilizi testimoniano queste impulsive variazioni dove a fronte di un tessuto serrato e compatto, le colonie sviluppano un indice medio ed un rapporto di copertura contenuto. Appare chiaro che l'eccezionalità del paesaggio delle Città delle Colonie consista proprio in questo differente rapporto spaziale e morfologico che necessita di essere recuperato. I pochi casi di riconversione di queste strutture, mettono in luce il carattere

episodico degli interventi. Molteplici possono essere le motivazioni, ma nel complesso sembra che non si sia ancora affermato un modello turistico alternativo a quello sole-mare, capace di rimettere nei circuiti turistici ed urbani questi patrimoni. D'altronde appare chiaro che sia necessario sviluppare una strategia di scala ampia se si vogliono sviluppare credibili programmi di recupero per le Città delle Colonie, che non portino ad omologare queste aree al resto della città costiera. Attualmente queste aree di concentrazione delle Colonie si presentano in uno stato di semiabbandono determinato forse più dalla stagionalità, dalla separatezza dal resto dei tessuti urbani e turistici e dalla mancanza di cura degli spazi aperti. Infatti ancora 15 anni fa, i 2/3 delle Colonie erano in attività.



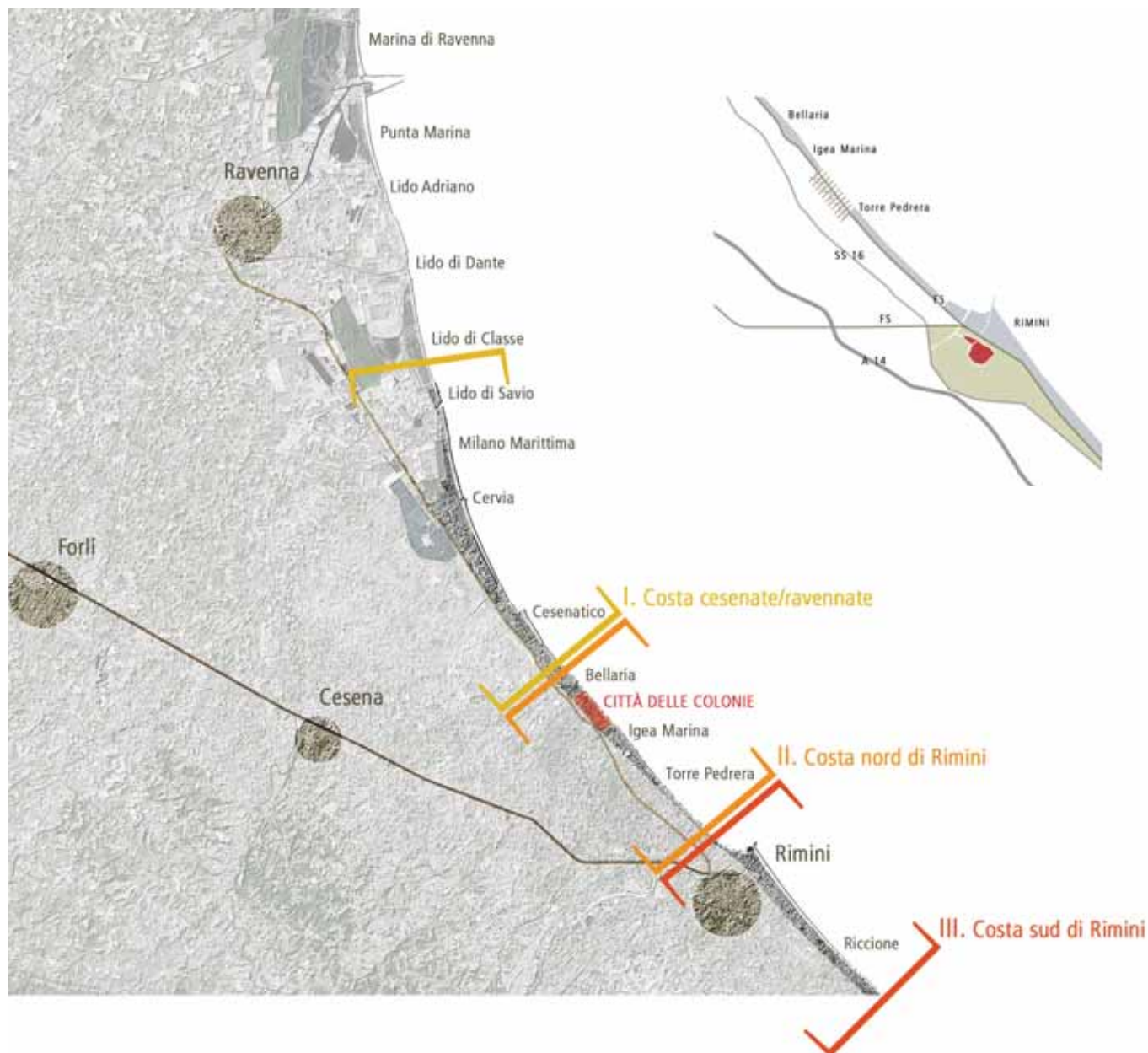
2_LETTURA DELL'AMBITO E DEL CONTESTO

2_1_LE TRE SITUAZIONI DELLA COSTA

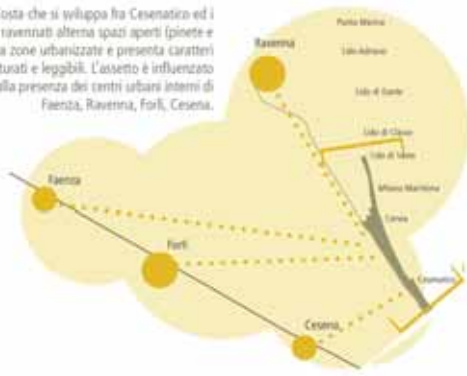
La Costa Nord della Riviera di Rimini ha, per molti aspetti, il carattere di un luogo irrisolto, come in attesa, e potenzialmente alternativo alle località limitrofe. In termini di sviluppo turistico si presenta più marginale rispetto agli insediamenti sorti fra Rimini e Riccione, possiede una densità inferiore di funzioni legate al loisir, ed è sostanzialmente orientato ad un modello di crescita analogo, ma dalle diverse caratteristiche. La costa nord risente a lungo di un isolamento dato dalla assenza di importanti centri urbani con l'eccezione di Rimini, dove però l'affermarsi del turismo a cavallo del '900 privilegia altre direttrici di sviluppo. La presenza di alcune barriere infrastrutturali, quale la linea ferroviaria, e ancor più quella "naturale" del corso deviato del Marecchia, hanno condizionato fortemente lo sviluppo insediativo di Rimini Nord, segnando il limite dove a lungo si è previsto si fermasse la città. Lo sviluppo dal dopoguerra ad oggi appare il risultato di processi ancor meno strutturati di quelli sviluppatasi nella costa sud, non potendosi avvalere di armature urbane di retro costa particolarmente importanti. Lo sviluppo quindi è avvenuto con una ulteriore semplificazione dei "canoni" del turismo di massa, secondo fasi storiche di crescita e principi insediativi non del tutto dissimili da quelli registrati nel resto della costa riminese. Uno sviluppo quindi assimilabile anche per intensità a quello del resto del territorio che non ha risparmiato dal degrado ambientale ed urbanistico nessuna parte della esile striscia di territorio che si estende fra la ferrovia e l'arenile. All'interno di questo tessuto continuo ripetitivo si riscontrano alcune variazioni.

In particolare, fra le frazioni di Viserba e Bellaria – Igea Marina si rileva una sorta di discontinuità urbana, in cui un rapporto oggi non più equilibrato fra turismo e agricoltura ha prodotto un insediamento particolarmente frammentato e difficilmente riconducibile alle tipologie urbane e consolidate del resto della Riviera.

Infatti l'area a monte della ferrovia grazie all'estrema fertilità dei suoli ha visto un'intensiva coltivazione di genere orticolo che ancora caratterizza l'identità del luogo. Lo sviluppo dell'orticoltura, avvenuta anche grazie all'affermarsi di una forte domanda rappresentata dal turismo di massa, ha condizionato l'assetto del territorio, che a lungo ha visto svilupparsi nella fascia costiera un sistema turistico meno articolato rispetto alla costa sud riminese ma anche differente da quello ravenate, e nella parte a "monte" della ferrovia una agricoltura orticola con serre. Non c'è stato qui quindi il processo di colonizzazione via via sempre più intenso che, partendo dalla costa ha occupato i territori a monte della ferrovia, anche per lo scarso peso territoriale dei centri abitati limitrofi. Solo ora, in tempi più recenti, anche questa parte di territorio risulta investita da fenomeni di crescita e di consumo di suolo, sostenuti dalla maggior infrastrutturazione stradale, in particolare dalla nuova S.S. 16. Si è assistito così ad una urbanizzazione sostenuta e molto differenziata, con tipologie e principi insediativi diffusivi, tipici delle conurbazioni metropolitane italiane più recenti; una crescita in cui difficilmente è riconoscibile uno schema ordinatore generale e in cui si intervallano centri commerciali a "lottizzazioni rurali".



La Costa che si sviluppa fra Cesenatico ed i Lidi ravennati alterna spazi aperti (pinete e campi) a zone urbanizzate e presenta caratteri strutturati e leggibili. L'assetto è influenzato dalla presenza dei centri urbani interni di Faenza, Ravenna, Forlì, Cesena.



La Costa Nord di Rimini è meno strutturata e gerarchizzata. Lo sviluppo non avviene per macro aree, ma in maniera diffusa, parcellizzata e caotica. La mancanza di polarità urbane a monte ne ha limitato lo sviluppo.

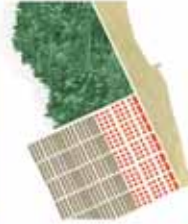


La Costa Sud di Rimini presenta i caratteri di un'area metropolitana lineare. Il suo sviluppo ha saldato nuclei urbani preesistenti e la vicinanza alla capitale ha incentivato uno sviluppo omogeneo e, in genere, monofunzionale, con la saturazione della maggior parte degli spazi aperti.



SCHEMA MORFOLOGICO

Zone di pineta compatte;
Struttura agraria riconoscibile;
Urbanizzato diffuso e di bassa densità (città giardino), ma con limiti generalmente riconoscibili.



Marina di Ravenna

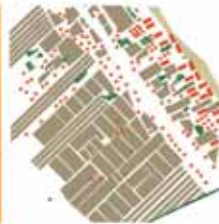


Milano Marittima



SCHEMA MORFOLOGICO

Aree verdi frammentate;
Struttura agraria frammentata;
Urbanizzato diffuso e di bassa densità frammentato.



Bellaria / Igea Marina



Viserba di Rimini



SCHEMA MORFOLOGICO

Aree verdi scarse;
Urbanizzato diffuso e di bassa densità che ha saturato totalmente il territorio costiero.



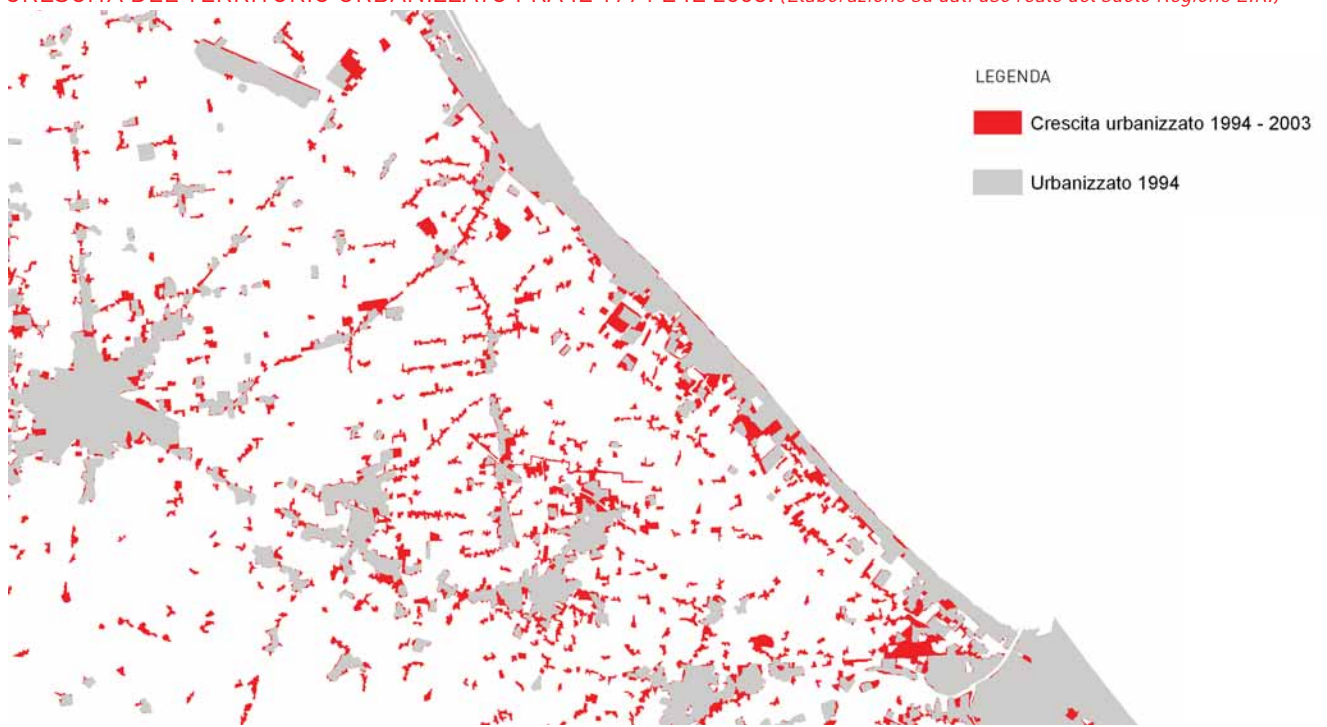
Rimini - Marina Centro



Riccione

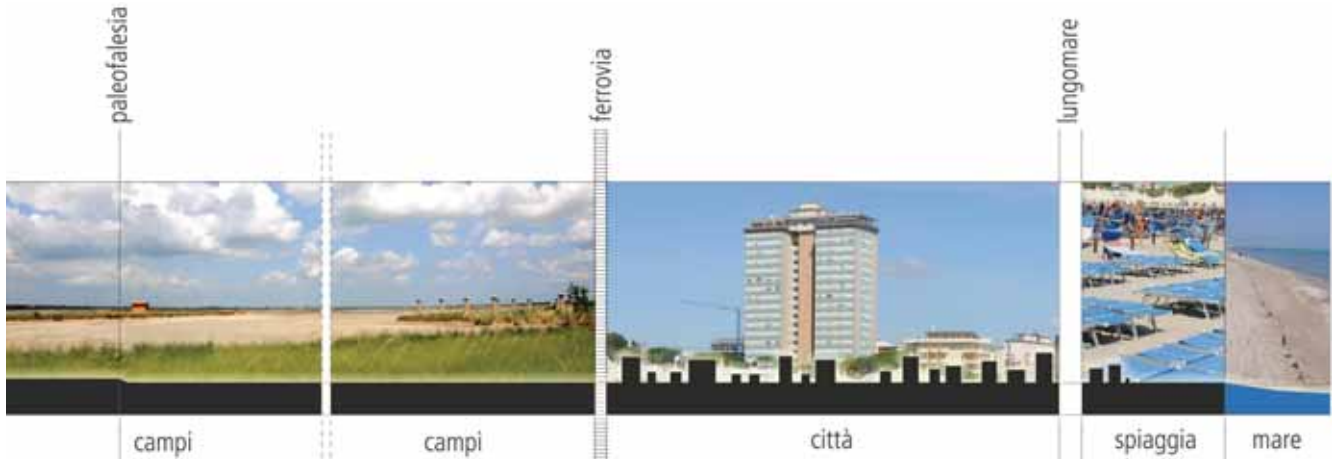


CRESCITA DEL TERRITORIO URBANIZZATO FRA IL 1994 E IL 2003. *(Elaborazione su dati uso reale del suolo Regione E.R.)*



TRANSETTI TERRITORIALI

I. Costa cesenate/ravennate



II. Costa nord di Rimini



III. Costa sud di Rimini



2_2_INQUADRAMENTO URBANO E TERRITORIALE

L'ambito della Città delle Colonie è ancora nel secondo dopoguerra un'area prevalentemente libera, adatta ad incrementare notevolmente le strutture dedicate al turismo e alla cura per l'infanzia. Qui infatti si insediano, per lo più fra gli anni '50 e '60 numerose colonie, su un'area di confine che rappresenta una sorta di frontiera, distante dai centri più rinomati del turismo e per questo adatta ad ospitare attrezzature dedicate ad attività sanitarie e di cura per le classi sociali meno abbienti. Questa "cesura sociale" e questa forte differenziazione tipologica nel sistema del lungomare è rafforzata dalla cesura fisica della ferrovia che segna un chiaro limite morfologico, che inciderà nei recenti sviluppi urbani.

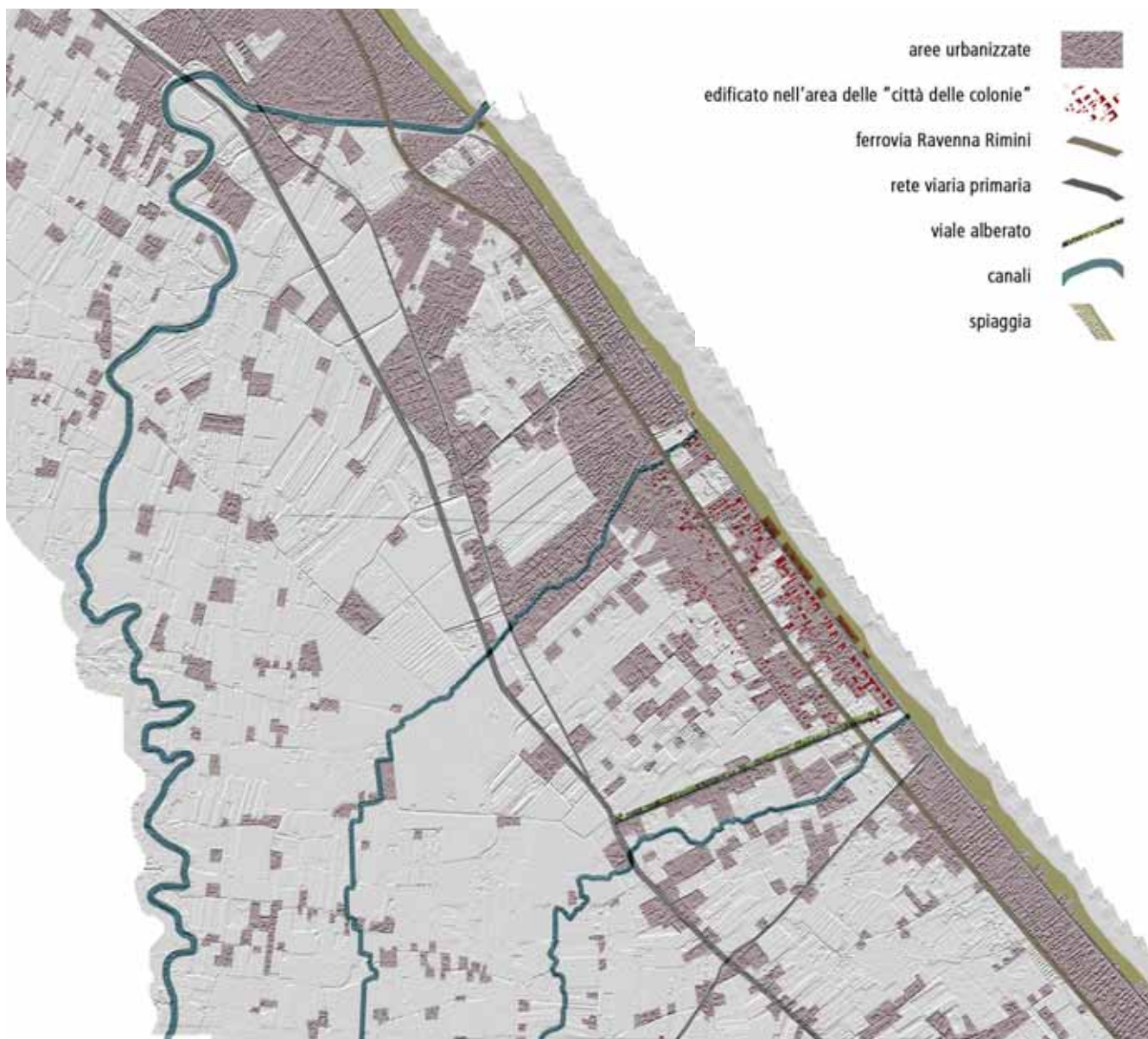
A mare e a monte della ferrovia esistono oggi due realtà insediative autonome, che non si relazionano fra loro, non solo per la cesura creata dalla ferrovia, e rafforzata dalla soppressione dei pochi varchi costituiti dai passaggi a livello, ma anche per la mancanza sostanziale di "condizioni" di dialogo: tessuti e funzioni, infatti, divergono, costituendo comparti autonomi e difficilmente compatibili.

Verso mare, in particolare, si è generato un tessuto edilizio incoerente, in cui oggi, alle funzioni speciali derivate per lo più dalla presenza delle Colonie in parte abbandonate e parzialmente riconvertite, si sono aggiunte residenze, sporadiche attività turistiche e attività di risulta, senza una strategia generale.

Verso monte, l'insediamento è legato in maggior misura alla presenza della Statale Adriatica SS16, che a quella della costa; compreso fra la Statale e la Ferrovia Rimini - Ravenna, si è recentemente impiantato



IL COSTRUITO

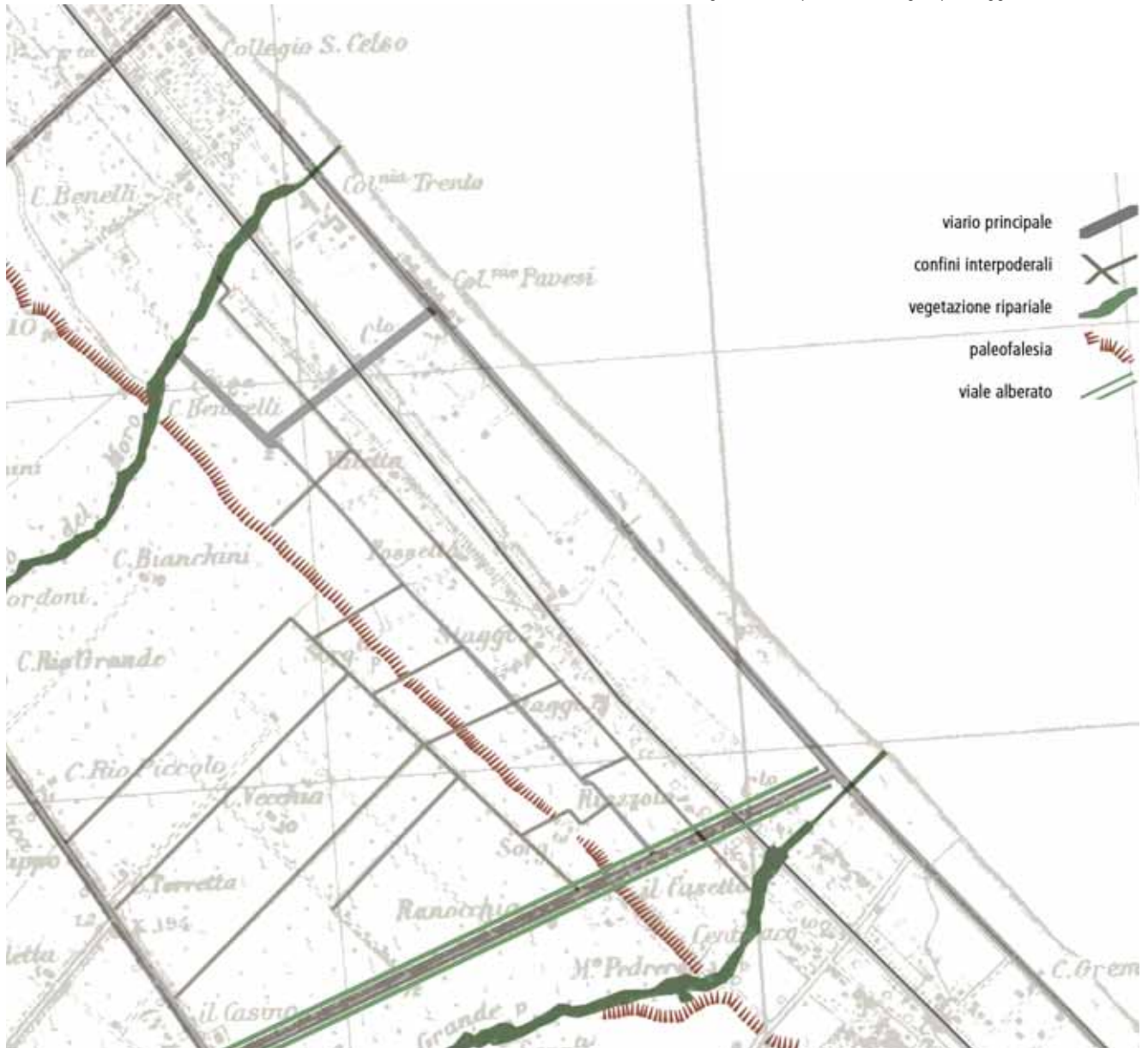


2_3_PERMANENZE DEI SEGNI ORDINATORI

Gli elementi che marcano il territorio costituendo un segno che si è mantenuto nel tempo sono essenzialmente cinque. La viabilità principale vede la sua direttrice portante nella strada del lungomare, che, correndo parallela alla costa, si è da sempre posta come distinzione



tra la città e la spiaggia. Il viario ortogonale al mare si compone di due assi di penetrazione che, superando i binari, collegano l'entroterra con la costa. Uno di questi, più a nord, interseca in modo perfettamente perpendicolare il lungomare e si trova nella parte di città già maggiormente consolidata. L'altro, invece, ripercorre un tracciato storico che congiungeva il castello di con la viabilità principale e con il mare. Quest'ultimo asse viene ulteriormente sottolineato da un altro segno molto evidente: un doppio filare di alberatura che lo affianca lungo tutto il suo percorso. Gli alberi ad alto fusto presentano un portamento che si impone per le sue dimensioni ragguardevoli, creando un corridoio verde di notevole impatto visivo. Ulteriore traccia che segue la linea di costa è la paleofalesia che negli anni, come bene si evince dal confronto storico, è andata via via scomparendo. Ora, infatti, rimane solo in alcuni tratti ben visibile, mentre più diffusamente a causa dei movimenti di terra il dislivello naturale è stato appianato. L'ennesimo segno che taglia longitudinalmente il territorio è costituito dalla ferrovia che si situa tra la paleofalesia ed il mare. I binari, se da una parte hanno contenuto lo sviluppo urbano nell'area della Città delle Colonie, sono un ostacolo per chi voglia raggiungere la costa e sono attraversabili solo in due punti, che segnano appunto l'inizio e la fine dell'area stessa. Nella zona limitrofa questi due passaggi, troviamo l'ultimo elemento che marca il nostro territorio: due corsi d'acqua che rappresentano il confine più naturale dell'area e che hanno costituito, in principio, la barriera fisica allo sviluppo urbano costiero. Questi due corsi d'acqua, sebbene di dimensioni contenute, assumono rilievo grazie alla loro vegetazione riparia, vero segno paesaggistico.



2_4_CARATTERI PAESAGGISTICI DISTINTIVI DELL'AMBITO DI PROGETTO

Nell'area oggetto di studio, le differenze con il resto della Riviera, dovute alla presenza di funzioni peculiari (quale le colonie) e i caratteri insediativi a se stanti si traducono in un paesaggio altrettanto singolare.

All'interno del comparto, è possibile riscontrare, pur nell'apparente omogeneità dell'insediato, una struttura di segni lineari, trasversali rispetto alle direttrici ferrovia / costa, che in gran parte ricalcano la trama del precedente parcellario agricolo. Canali, fossi, confini interdiferenziali si sono trasformati nel tempo nei tracciati carrabili o nei limiti di proprietà, con un ritmo più serrato verso sud, ed uno più dilatato nelle immediate vicinanze di Bellaria.

Questa sequenza, pur essendo stata estremamente indebolita dallo sviluppo disomogeneo di densità e funzioni, anche solo da un punto di vista meramente percettivo, rende possibile ribadire il ritmo dell'insediato trasversale rispetto alla costa. Alcune connessioni trasversali, direttrici o tratti presentano un maggior peso rispetto ad altri, strutturano e rafforzano questo impianto urbano, seppur fortemente indebolito con ulteriori segni non coerenti.

A livello di occupazione del suolo, le parcelle trasversali si caratterizzano in modo piuttosto omogeneo in senso longitudinale, pur presentando profondità variabili. In generale si riscontrano: un primo fronte verso mare costituito principalmente dalle colonie e dagli spazi ad esse associati; una seconda fascia non omogenea di tessuto residenziale a bassa densità; una terza fascia verso la ferrovia che attualmente possiede le caratteristiche di un retro.

In termini percettivi sono riconoscibili alcune tipologie che è possibile generalizzare in tre gruppi, tutti caratterizzati dalla marcata orientazione longitudinale imposta dalle condizioni preesistenti:

- 1) Il paesaggio marino, caratterizzato dal lungomare carrabile, dall'arenile, dalle scogliere e dal fronte delle colonie, che disegna uno skyline pressoché omogeneo lungo la costa.
- 2) Il paesaggio infrastrutturale, definito dalla linea a binario unico della ferrovia, che, attualmente, si configura come un retro degradato e marginale per entrambi gli insediamenti presenti sui due lati.
- 3) Il paesaggio del tessuto residenziale di bassa densità, spesso associato a interstizi vuoti, a superfetazioni abusive e a serre provvisorie prive di qualsiasi valore identitario. Questi luoghi, legati ad una maggiore scala di prossimità percettiva rispetto al sistema delle colonie, presentano una notevole contaminazione visiva, generata dalla presenza caotica di vari elementi in primo piano: recinzioni di ogni genere e sorta, posteggi non organizzati di veicoli, arredi urbani e segnaletica non coerenti e un tessuto vegetale poco strutturante, in quanto strettamente legato alla proprietà privata. Questo disordine visivo finisce per produrre un paesaggio anonimo e alienante, pur presentando, potenzialmente, un carattere eterogeneo che potrebbe arricchire ed articolare l'esperienza percettiva, come già in alcuni sporadici casi avviene (es. giardinetto).

Tali categorie contribuiscono a creare un paesaggio incompiuto, che, pur non presentando valori di particolare interesse in termini identitari, può essere letto nel senso di una vocazione paesaggisticamente alternativa rispetto al resto della riviera. Le potenzialità latenti possono essere esplicitate in base ad un disegno urbano che agisca sugli elementi morfologici generali e sulla "pulizia" del primo piano visivo, che potrebbe così spaziare, fornendo le condizioni per facilitare la lettura del luogo.

La compresenza, per quanto irrisolta e poco leggibile, di un paesaggio marino e di numerosi lacerti di paesaggio agricolo è senza dubbio una caratteristica singolare lungo la Riviera romagnola, che si ripresenta, in altri termini, in pochissimi altri casi.

Inoltre, la costa, fortemente esposta ad erosione, presenta una serie di barriere frangiflutti che costituiscono elementi fortemente identificabili e, di conseguenza, potenzialmente identitari.

La possibilità di percepire il mare, inoltre, non è una condizione omogenea in quest'area, dal momento che lo skyline delle colonie, quando presente, lo impedisce. Gli stessi varchi trasversali costituiti dagli accessi alle residenze retrostanti non costituiscono varchi visivi: in generale, infatti, la topografia degrada verso la linea ferroviaria e nella

maggior parte dei casi, non è possibile percepire il mare dall'interno. Non si tratta, ad ogni modo, di un disvalore, ma semplicemente di un fattore di diversità che può essere rafforzato ed esplicitato con un disegno coerente dello spazio aperto.

Un segno territoriale di notevole interesse è costituito dal tracciato alberato di via Castellabate (lungo la direttrice trasversale est/ovest), che può configurarsi come vero e proprio landmark paesaggistico e che, in tal senso, dovrà essere valorizzato.

Infine, un ulteriore segno territoriale, esterno all'area oggetto di studio e ubicato a monte della ferrovia è costituito dal salto topografico che rende evidente la paleofalesia. Tuttavia, la leggibilità di tale segno è già in gran parte compromessa dallo sviluppo senza criteri del tessuto residenziale e delle serre a monte della ferrovia.

Il paesaggio marino, così ampio e libero può costituire senz'altro un importante fattore alternativo rispetto al resto della Riviera Romagnola. L'occupazione della spiaggia, infatti, è scandita da ampi varchi ed aree completamente libere che configurano un vero e proprio patrimonio in termini ambientali e sociali. Passeggiando sul lungomare, è possibile raggiungere il mare con lo sguardo, grazie alla mancanza delle barriere visive tipiche del modello di stabilimento balneare reiterato lungo quasi tutta la Riviera di Rimini. Il ritmo lento e gli spazi dilatati suggeriscono molto chiaramente la vocazione di questo luogo preservato dalla massificazione turistica quale alternativa ad un uso intensivo della spiaggia. La presenza delle colonie ha arginato il dilagare degli stabilimenti balneari da nord e da sud. Confrontando questo tratto di costa con quelli immediatamente adiacenti, specialmente a sud, è evidente come sussista un'opportunità praticamente unica nel nostro territorio di creare un nuovo paesaggio costiero, preservando le caratteristiche identitarie di quello attuale, sapendo gestire i vari interventi con un disegno unitario, anche se realizzati in fasi diverse, e, soprattutto non cedendo alla facile tentazione di un'immediata retribuzione immobiliare, in favore di una più lungimirante attenzione al territorio e nell'ottica di produrre, con la qualità, esternalità più consistenti e durature nel medio/lungo periodo.

La possibilità di fornire un'alternativa al modo di vivere la spiaggia che finora ha imperato nella costa romagnola è senz'altro un'opportunità di richiamare sul territorio quelle fasce di utenti che ricercavano un approccio più "slow" alla vita di mare. L'ampliarsi del ventaglio di offerta dovrebbe far intuire le potenzialità di una ricaduta positiva su tutti i comparti turistici, che beneficerebbero di nuovi turisti con nuove esigenze. La presenza di qualcosa di nuovo e di diverso sarebbe senz'altro un richiamo anche per gli utenti affezionati, che a pochi chilometri si troverebbero di fronte a un paesaggio diverso e ad un nuovo modus vivendi.

I SEGNI DEL PAESAGGIO



2_5_GLI ELEMENTI STRUTTURANTI IL PAESAGGIO

IL LUNGOMARE

Segno distintivo della città delle Colonie è il lungomare che corre per più di 2 Km all'interno dell'ambito, dividendo la spiaggia e le Colonie sul Mare dall'insediamento vero e proprio. Il lungomare attualmente è uno spazio percepito e fruito soprattutto percorrendolo in automobile mentre è una cesura tra gli spostamenti interni all'area.



LA SPIAGGIA

La spiaggia della Città delle Colonie di Igea Marina presenta caratteri di eccezionalità dovuti essenzialmente alla limitata presenza degli stabilimenti balneari, largamente diffusi nel resto del litorale. A questa dimensione di spazio libero si contrappongono però i numerosi e massicci edifici delle Colonie costruite sull'arenile.



LE CONNESSIONI VISUALI

Veri elementi di raccordo fra la spiaggia e l'insediamento della Città delle Colonie sono le strade perpendicolari al lungomare che assicurano collegamenti fisici e visuali. Queste strade presentano sezioni estremamente ridotte e condizioni a volte di elevato degrado fisico e visivo.



LE CONNESSIONI TERRITORIALI

Sono pochi gli assi stradali che assicurano una continuità fra l'ambito della Città delle Colonie e il retrocosta. Alcuni di questi sono oggi interrotti a causa della soppressione dei passaggi a livello ferroviari. E' il caso del viale alberato di Castellabate che si presenta ancora come un forte segno paesaggistico.



LA FERROVIA

La ferrovia Rimini - Ravenna definisce come una barriera l'ambito della Città delle Colonie. Si presenta come un margine poco curato, al di là del quale cresce senza sosta una urbanizzazione residenziale che modifica la vocazione orticola dell'area.



IL RETROCOSTA

Al di là della fascia orticola in corso di urbanizzazione, si apre la campagna che presenta alcuni segni di rilievo storico-geologico come la paleofalesia.



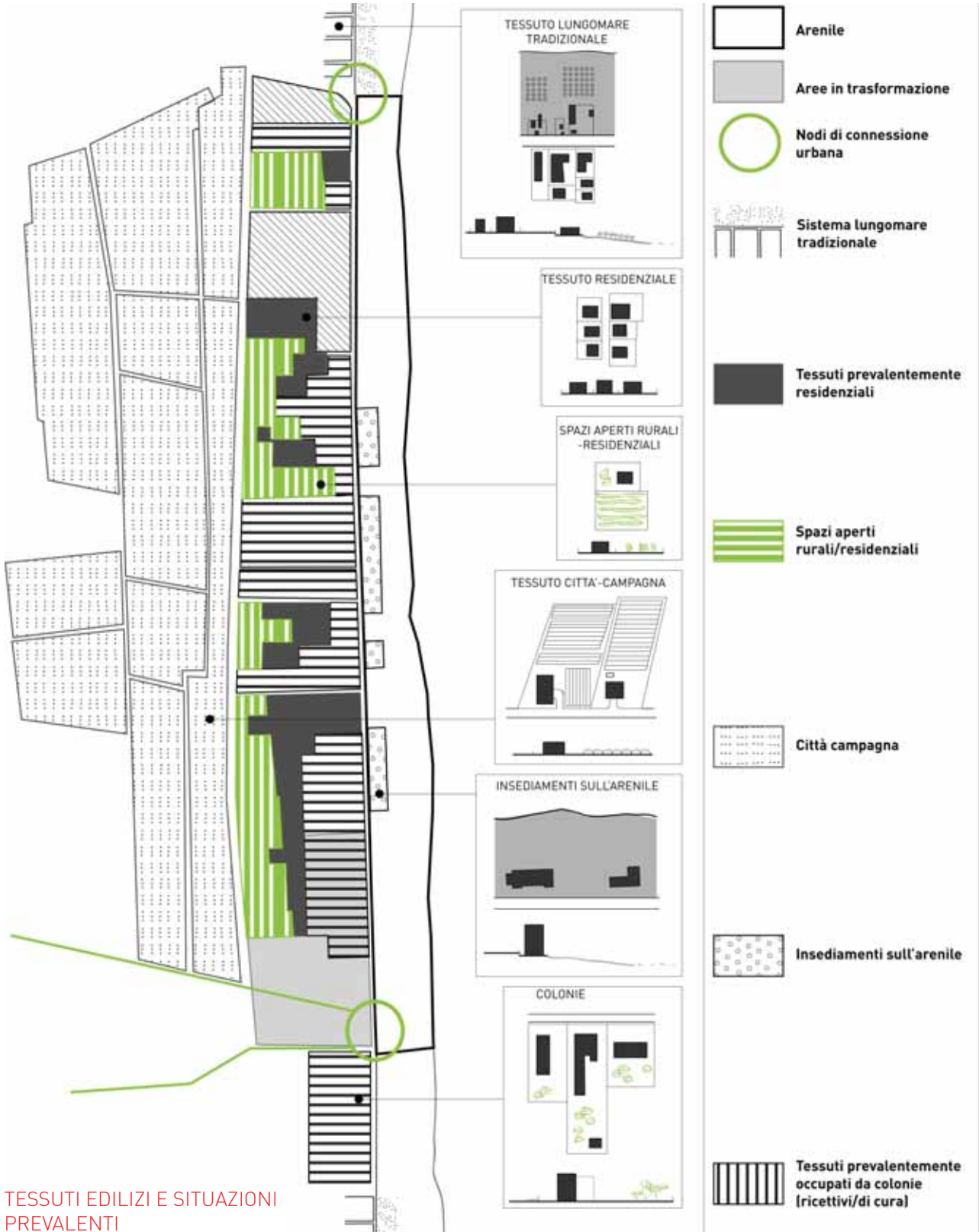
2_6_TESSUTI EDILIZI E MAGLIA URBANA

La Città delle Colonie di Igea Marina è in realtà formato da un insieme di tessuti e funzioni molto variegati, dove alle concentrazioni di colonie si alternano situazioni più tipicamente urbane e di campagna diffusa. Si tratta di un ambito nient'affatto omogeneo che presenta i caratteri di indefinitezza tipici della città contemporanea ma al contempo ha nelle peculiari strutture delle colonie i segni della propria riconoscibilità.

Queste due anime hanno oramai pesi dimensionali analoghi e la definizione di Città delle Colonie tradisce la maggior complessità e articolazione urbana dell'ambito. Dalla lettura dei tessuti edilizi si possono

riconoscere cinque situazioni prevalenti edificate e tre prevalentemente non edificate, appartenenti all'area studio e al suo immediato intorno.

1. *Le Colonie* costituiscono il tessuto caratteristico dell'ambito, sebbene siano percepite nella loro unitarietà solo in alcuni tratti dell'ambito. Questi particolari complessi hanno logiche proprie e precise di occupazione del suolo che rispondevano alle funzioni originarie di una comunità. Solitamente si allineano alla strada lungomare, con posizione più o meno arretrata e dispongono di importanti spazi aperti sul



TESSUTI EDILIZI E SITUAZIONI PREVALENTI

TENDENZE EVOLUTIVE E SCENARI DI RIFERIMENTO

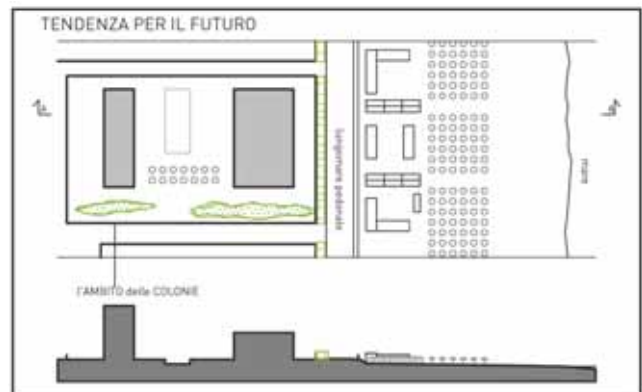
4_2_SINTESI DELLE TRASFORMAZIONI RECENTI E DELLE DINAMICHE IN CORSO

Le trasformazioni in atto in questi anni fanno presagire degli scenari, per il futuro prossimo, caratterizzati da alcune tendenze principali di seguito esemplificate a livello schematico.

La prima, già in corso da un po' di tempo, è quella che vede l'incremento via via più intenso dello sviluppo urbano nell'area limitrofa ai binari, nel lato a monte della città delle colonie, adiacente a questa. Tutto l'ambito in questione, infatti, fino a poco tempo fa caratterizzato quasi esclusivamente dalla presenza di serre orticole di pertinenza di residenze sparse e generalmente lontane dalla ferrovia, si sta lenta-

mente trasformando in un tessuto marcatamente residenziale, senza soluzione di continuità, pur non possedendo i requisiti infrastrutturali minimi per supportare tale sviluppo. Il cambiamento di destinazione dei terreni, infatti, non è avvenuto a seguito di una prospettiva d'insieme nella quale risultassero inquadrati gli interventi, bensì è frutto di una successiva variazione d'uso che pare coinvolgere poco a poco l'intera zona e che, stanti così le cose, porterà solamente alla saturazione del tessuto con una modalità sregolata e irrazionale. Il tema dell'aumento della densità del costruito comprende anche

SCHEMI ESEMPLIFICATIVI DI SOSTITUZIONE NEGLI AMBITI DELLE COLONIE E NELLA FASCIA LUNGOMARE

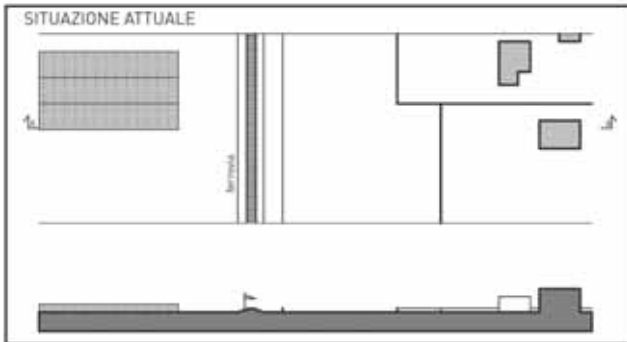


ORTOFOTO SCENARIO TENDENZIALE

l'area stessa della città delle colonie che, dopo un primo sviluppo di zone residenziali all'interno del tessuto delle colonie, vede come possibile scenario futuro la trasformazione di queste ultime in strutture ricettive con tipologie distinte, come ad esempio il progetto "Mare d'inverno" o l'introduzione di quote di residenza anche lungo la prima linea di costa, affacciandosi sul lungomare. In ogni caso, per quanto gli interventi prospettati possano migliorare la situazione di abbandono attuale, verrebbero a creare delle barriere, costituite dalle recinzioni continue sul lungomare, che impedirebbero la fruizione degli spazi aperti da parte dei cittadini, temporanei e non. La pedonalizzazione del lungomare, al contrario di quanto si possa immaginare, con le premesse attuali di segregazione degli spazi privati che qui si affacciano, non farebbe altro che aggravare la situazione di degrado e di frammentazione delle aree relazionali. Altro ambito attualmente

pubblico, ma che nel futuro verrebbe senz'altro riorganizzato secondo una gestione privata, sarebbe la spiaggia. Questa, attualmente per la maggior parte libera e senza ostacoli né fisici né visuali, sarebbe oggetto di interventi simili a quelli che caratterizzano ormai in maniera continua ed uniforme la costa sud, con una distesa di ombrelloni e attrezzatura per le varie attività da spiaggia che si pongono in realtà quali ulteriori barriere tra il lungomare ed il mare. L'organizzazione dell'arenile in stabilimenti balneari che ripropongano le modalità e gli utilizzi del resto della costa riminese, è senza dubbio una possibilità tutt'altro che remota, ma che eliminerebbe la ricchezza della costa della città delle colonie, ovvero la sua intrinseca differenza rispetto a tutto il resto del litorale.

SCHEMI ESEMPLIFICATIVI DI DENSIFICAZIONE DELLA FASCIA DI RETROCOSTA



SCENARIO TENDENZIALE - EVIDENZIAMENTO TRASFORMAZIONI RETROCOSTA E FASCIA LUNGOMARE

5_GLI SCENARI DI RIFERIMENTO

5.1. SINTESI DELLE TRASFORMAZIONI PREVISTE DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI O IN CORSO DI APPROVAZIONE.

Le recenti trasformazioni dell'ambito della "città delle colonie" di Bellaria - Igea Marina, al pari delle aree limitrofe, sono state in buona parte il frutto delle politiche e degli strumenti urbanistici, di scala territoriale e urbana, che si sono succeduti nell'arco degli ultimi 20 anni. Si tratta di un quadro in piena evoluzione, che ha visto succedersi una serie di piani, i più rilevanti dei quali sono il PTPR, integrato e modificato dal recente PTCP, il PRG con il suo strumento attuativo del Piano Particolareggiato delle Colonie, recentemente rivisto, e l'intesa Regione - Provincia - Comune - Soprintendenza Direzione Regionale per le linee guida per la riqualificazione paesaggistica-ambientale dell'ambito della "città delle colonie". Di seguito si richiamano le principali scelte operate.

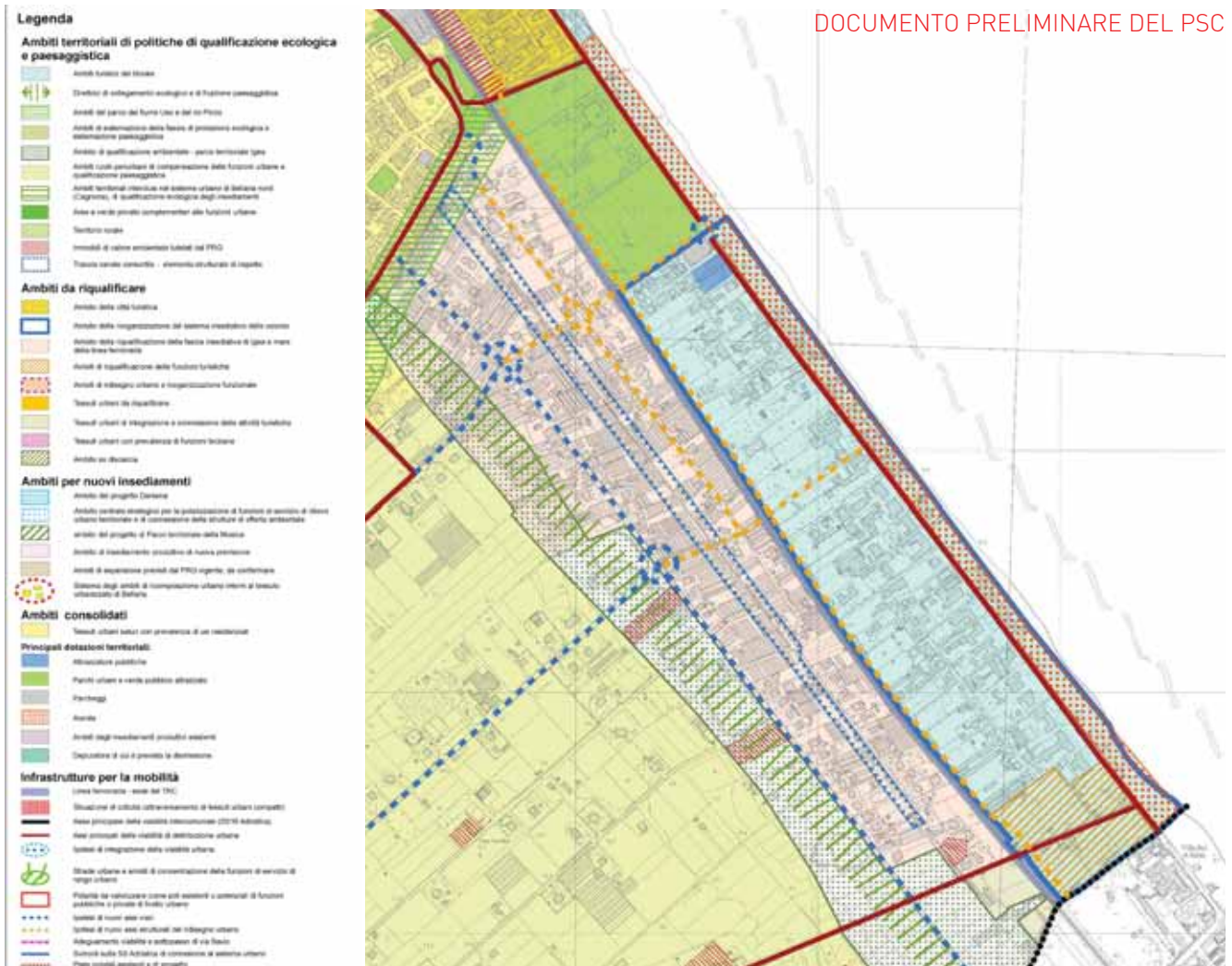
Come già ricordato nell'introduzione, il Piano Territoriale Paesistico Regionale ha segnato fin dal 1989 un cambio di approccio verso il paesaggio e in particolare verso questi straordinari complessi definiti città delle colonie. Con il PtpR si è in particolare spostata l'attenzione dai "volumi" al significato anche di memoria e di valore identitario costituito dall'insieme delle colonie di Igea Marina. Infatti il Piano Paesistico riconosce un pregio non tanto ai singoli edifici, realizzati nel dopoguerra e di scarso valore architettonico, quanto al complesso che rende questo tratto di costa particolare e unico.

Il PTCP individua 4 ambiti di concentrazione delle colonie fra cui quello di Bellaria Igea-Marina, quali occasioni per rilanciare e riqualificare l'offerta turistica della costa. In questi ambiti ogni trasformazione, fi-

sica e/o funzionale, è subordinata alla formazione di programmi unitari di qualificazione e/o di diversificazione dell'offerta turistica, anche attraverso il recupero dell'identità e della riconoscibilità locale. Tali programmi devono perseguire la generale finalità del ripristino della conformazione naturale delle aree comprese nei perimetri degli ambiti, con particolare riferimento per quelle prossimali alla battigia, e/o interessanti arenili od apparati dunosi o boschivi esistenti o ricostituibili. Nelle "città delle colonie" di Bellaria Igea-Marina, il PTCP prevede la possibilità di aggiungere limitate quote di nuova edificazione finalizzate alla riqualificazione del sistema costiero, anche applicando la perequazione urbanistica. Le colonie marine, prive di interesse storico-testimoniale, possono essere oggetto di ristrutturazione e accorpamento all'interno del sedime originario; è prevista anche la demolizione con trasferimento del volume all'esterno delle zona, con incremento del volume demolito.

Il Ptcp prevede poi il riordino e la riqualificazione dei servizi e delle strutture per la balneazione e la vita di spiaggia preferibilmente riferiti comunque ad ambiti sufficientemente estesi e significativi rispetto alle caratteristiche del tessuto urbano retrostante, che perseguono anche l'integrazione fra arenile, strutture per la mobilità litoranea e primo fronte costruito. In particolare deve essere perseguita la riconoscibilità dei caratteri distintivi locali mediante adeguate tipologie di intervento, la visuale libera della battigia e del mare dalla prima infrastruttura per la mobilità, carrabile e/o pedonale, parallela alla battigia stessa e il riordino della spiaggia.

Qualora, poi, in corrispondenza degli edifici delle città delle colonie marine la spiaggia fosse interessata da fenomeni di forte erosione,



DOCUMENTO PRELIMINARE DEL PSC

SINTESI INTERPRETATIVA

7_SCENARIO DI PROGETTO E OBIETTIVI

7_1_APPROCCIO, OBIETTIVI E SINTESI DEI PRINCIPALI ELEMENTI STRATEGICI DEL DISEGNO URBANO;

Viene di seguito delineato uno scenario di progetto articolato in aspetti fisico-morfologici, che verranno poi tradotti in aspetti formali attraverso le linee guida e il masterplan, a cui si affiancano alcune riflessioni rilevanti sulle ipotesi di destinazione d'uso delle colonie al fine di comprendere quale tipologia di utenti appare più indicata per preservare i caratteri di unicità del luogo e per raggiungere gli obiettivi, e anche per rendere sostenibile l'operazione complessiva di riqualificazione. Occorre cioè individuare oltre all'assetto urbano ed architettonico i possibili target a cui rivolgere la proposta.

Un rilevante elemento di positività è costituito da ciò che oggi ed oggettivamente è percepibile come la negatività principale dell'area: gli edifici delle ex colonie abbandonati e gli spazi inutilizzati - autentici *terrain vague* - degradati. L'assenza di una progettualità di lungo periodo e di conseguenti interventi non può che rafforzare la tendenza in atto innescando il tipico processo dei circoli viziosi di un degrado che si autoalimenta. Si vuole cioè cogliere la ricchezza dell'incompletezza che da carattere proprio dell'ambito può diventare strategia di approccio progettuale. La ricchezza dello spazio aperto libero si presta anche a diventare spazio libero agli usi e quindi spazio re-interpretabile, anche a seconda delle stagioni rivolgendosi ora più ai cittadini ora più ai turisti. Lo spazio libero è anche spazio libero alla partecipazione. È, quindi, possibile, se non necessario, partire proprio da queste negatività considerandole preziosi spazi di riserva. In tali spazi e nella possibilità di trasformarli si trovano le maggiori potenzialità dell'area. Gli edifici e gli spazi abbandonati, attualmente degradati dalla lunga inutilizzazione, possono diventare risorse progettuali e, proprio per la possibilità di essere altro, costituire il focus del nuovo paesaggio. Per questo appare vincente l'ipotesi di enfatizzare la "naturalità" dell'ambito, vera ricchezza a disposizione capace di trasformare un luogo povero in ricco.

Obiettivo strategico fondamentale è quello di valorizzare l'unicità dell'ambito facendo risaltare la diversità rispetto alla standardizzazione prevalente della fascia turistica. Si tratta di cogliere l'occasione per operare una tutela del paesaggio storico testimoniale, ovvero dell'identità profonda di questo luogo, che risiede nel particolare rapporto fra funzioni, comunità ospitate e forme edificate e spazi aperti, traducendola in un valore attuale e propositivo, capace di dare grande riconoscibilità e attrattività all'ambito.

Altro obiettivo perseguibile è quello di fare diventare l'ambito delle colonie il luogo dell'innovazione turistica, promuovendo la nascita di una sorta di incubatori turistici, coinvolgendo anche dipartimenti di ricerca universitari, riutilizzando alcuni contenitori delle colonie. L'innovazione turistica non potrà in questo caso rifarsi agli schemi consolidati della riviera quanto piuttosto fare leva sugli aspetti specifici dell'ambito per tentare nuove strade e rivolgersi anche a nuovi turisti.

Vi è quindi la necessità di mettere a fuoco gli utenti di questo ambito rinnovato, avendo bene presente che si dovrà piuttosto pensare ad un mix di target sociali a cui rivolgersi. Questo mix, per quanto differenziato, è bene che abbia come carattere comune quello di esprimere una dimensione collettiva e comunitaria tipica delle Colonie e tale, quindi, da rendere i progetti di trasformazione più adatti a preservare le caratteristiche peculiari formali. Altro aspetto da evidenziare è che queste nuove comunità, seppur costituite da turisti, dovranno essere considerate sempre più alla stregua di residenti temporanei.

Infine obiettivo fondamentale è quello di rispondere ai bisogni della città e dei residenti sia dell'ambito stesso che delle zone limitrofe. Infatti emerge una forte componente di residenti che insistono sull'area delle Colonie e sul suo intorno a cui non corrispondono adeguati servizi e infrastrutture. Il progetto si deve quindi fare carico di colmare questo deficit e di dare una forma ed una organizzazione più urbana a questi tessuti sorti senza un disegno ordinatore. Fra questi compiti rientra anche quello di migliorare la permeabilità della ferrovia e di connettere attraverso percorsi e spazi verdi l'ambito delle Colonie con

il resto dell'area urbanizzata e con il retrocosta.

La lettura e l'analisi hanno messo in luce l'esistenza di alcuni elementi che dovranno essere tradotti nel progetto quali punti di forza strategici per l'area.

Innanzitutto la straordinaria presenza del lungomare dovrà essere valorizzata attraverso un disegno che lo trasformi in uno spazio pubblico di eccellenza, direttamente a contatto con la dimensione naturale della spiaggia e la vista del mare. Non si pensa tanto ad un lungomare quale "corridoio" stretto fra giardini recintati e stabilimenti balneari, quanto spazio di raccordo e mediazione fra il sistema dell'arenile e il fronte urbano dato dalle colonie. L'operazione del lungomare non può essere quindi intesa come la semplice chiusura al traffico di una strada ma l'occasione per creare uno spazio pubblico di grande fascino e attrattività.

In maniera analoga la nuova strada di gronda non può essere pensata solo come un by-pass dell'ambito delle Colonie. Piuttosto dovrà essere l'elemento attorno a cui riorganizzare tutto il sistema funzionale e urbano dell'area. Si tratta quindi non già di progettare una semplice viabilità quanto definire un asse strutturante che dia un nuovo assetto all'area e preveda spazi per la sosta, attrezzature urbane, aree verdi a servizio anche della zona contigua al di là della ferrovia.

Per dare continuità fra le due zone e considerando le profonde differenze e le dinamiche in corso che rendono queste due aree sempre meno relazionabili, sono da prevedersi punti di attraversamento soprattutto ciclabili e pedonali, che da un lato si congiungano al nuovo asse e al sistema degli spazi aperti e dall'altro riprendano il disegno ipotizzato dal PSC. Il progetto però dovrà insistere soprattutto nel ricercare delle ricuciture di scala superiore, territoriale, e per questo dovrà puntare sulla valorizzazione dei corsi d'acqua che lambiscono l'ambito, corridoi naturali verso il territorio dell'entroterra.

All'interno dell'ambito andrà ripresa la naturale tessitura perpendicolare al mare per costruire l'orditura secondaria del progetto, in una ipotesi complessiva che valorizzi gli spazi aperti; quelli pubblici mettendoli a rete e incrementandoli nelle dimensioni e ancor più nella fruibilità; quelli privati valorizzandoli come parte essenziale delle strutture edificate.

7_2_PROGETTI PER NUOVE COMUNITÀ;

Le ex colonie sono nate per ospitare comunità che, per il tipo di destinatario (bambini e ragazzi) e per la cultura dell'epoca, erano pensate per essere chiuse ed autoreferenziali. Le stesse modalità di uso dello spazio costiero (strisce perpendicolari che collegano - chiuse - l'edificio alla spiaggia ed al mare) riflettono il carattere di esperienza totalizzante. L'idea della comunità può essere ancora valida purché venga declinata in maniera diversa. Della comunità vanno recuperati e valorizzati gli aspetti positivi mentre vanno modificati quelli negativi a partire dalla chiusura verso l'esterno e l'omogeneità (sociale, culturale o demografica che sia).

L'area delle Colonie di Igea Marina si caratterizza progettualmente per diversi elementi: l'ampiezza territoriale, la condizione di complessivo abbandono, la presenza di ampi spazi e di numerosi edifici inutilizzati, l'esistenza di un retroterra agricolo di fatto intatto, ad eccezione di quello a ridosso della ferrovia. La dimensione consente una pluralità di usi e di bacini di utenza potenziale.

Tra questi possono essere considerati con particolare attenzione gli anziani che costituiscono una fascia demografica in continua e rapida espansione che si caratterizza per l'alta propensione al consumo, l'apprezzabile anche ovviamente differenziato potere d'acquisto, lo scarto crescente tra condizioni fisiche supposte sulla base dell'età e quelle sensibilmente migliori della realtà. Gli anziani, soprattutto, sono portatori di una domanda di residenza autonoma e sostenibile che non si esaurisce stagionalmente ma che dove le condizioni ambientali lo permettono tende a diventare permanente.

L'anziano che si presenta sulla scena sociale, reclamando una soggettività ed un protagonismo che sino ad oggi gli erano stati negati, è da molti punti di vista assolutamente nuovo. È socialmente forte per il suo denaro - secondo alcune stime possiede il 70 % della ricchezza mondiale - e per il suo numero - il voto anziano è ormai determinante in tutte le democrazie occidentali. Egli vive sempre più a lungo e in condizioni di salute assolutamente migliori che nel passato ma non è giovane. Ha bisogno, infatti, di cure e di attenzioni particolari. Se l'espressione non fosse banale e per molti aspetti imprecisa l'anziano

attuale potrebbe essere definito un giovane vecchio. La vita si allunga ad un ritmo crescente. Più della vita, però, si allarga la forbice o il gap tra aspirazioni e desideri e le possibilità realmente esperibili sia per le capacità fisiche che per le chance sociali. Nella prima fase della vecchiaia si assiste ad una rincorsa all'esaudimento dei desideri. "Nonostante le preoccupazioni per la salute e il denaro", sostiene Yoko Araki che guida il Senior Project Department della Dentsu, il principale gruppo pubblicitario del Giappone, "gli over 50 continuano a sognare. Prodotti e servizi offrono un secondo debutto sul palcoscenico della vita".

Gli anziani attivi - in Usa li chiamano le silver panthers - costituiscono un target ideale. Cosa chiedono e cosa temono gli anziani odierni? Soprattutto quelli in bilico tra la prima e la seconda fase dell'età di pensionamento. Questi anziani sono portatori di una domanda - economicamente solvibile - di tipo affermativo e compensativo. Essi, detto in altre parole, chiedono beni e servizi abbastanza simili a ciò che chiedevano quando erano ancora giovani ed attivi. Essi vogliono però che un accesso difficile a tali chances non rafforzi e renda evidente la loro condizione di debolezza. Ciò che essi temono è, cioè, la delusione di non poterne fruire per la propria condizione fisica. Hanno, inoltre, paura dell'isolamento della vecchiaia. In sintesi, bisogna cercare di creare delle comunità per anziani da cui, però, essi possano uscire - tanto individualmente che collettivamente - quando vogliono. Comunità autosufficienti ma aperte al territorio da cui possono attingere i servizi rari o semirari (dalle biblioteche ai divertimenti, dalla sanità alle relazioni infragenerazionali). Il mix di destinazioni e di utenza dell'area consentirà di superare gli effetti negativi dell'omogeneità demografica che sta mettendo in crisi molte comunità del Sun Belt nordamericano e della costa mediterranea della Spagna. Per contrastare la chiusura generazionale delle residenze per anziani c'è a Bellaria la grande e radicata cultura inclusiva della Romagna e l'esistenza di un vitale mondo della quotidianità, del mondo, cioè, dei residenti non schiacciato dalla Romagna turistica.

Iniziative utili per coniugare ospitalità per anziani e recupero della natura possono essere gli orti per i senior e le vacanze agricole produttive. Gli spazi possono essere trovati oltre la ferrovia mentre le strutture di assistenza tecnica nelle cooperative locali.

Un'area balneare capace di accogliere l'anziano - anche come residenza permanente - senza farlo sentire tale richiede una sorta di patto con la comunità dei residenti (la necessaria solidarietà diffusa per creare un sistema con forti capacità inclusive). Non si tratta, perciò, solo di comunicazione per creare il consenso ma di comunicazione per costruire le basi di questo patto.



PROGETTO E
LINEE GUIDA

8_IL CONCEPT DI PROGETTO

I tre sistemi

Sono tre i sistemi dominanti che si pongono alla base del progetto e che ne costituiscono l'ossatura portante: il Parco del Lungomare, la spina verde urbana e il Parco agricolo della Paleofalesia.

Il Parco del Lungomare si delinea come un insieme complesso di attività, funzioni e paesaggi, con una forte predominanza ricreativa, e di servizio, senza però cedere alla facile tentazione della selve di stazioni balneari che caratterizzano la maggior parte della riviera romagnola. Sarà quindi un sistema fortemente attrattivo sia per i turisti che per i residenti, in grado di penetrare all'interno della maglia delle colonie, e creare un unicum con gli spazi aperti tuttora esistenti, ma privi di identità. Il sistema lungomare, non è quindi relegato alla pertinenza dell'arenile e della strada lungomare, ma si trasforma in elemento regolatore e portatore di qualità, arrivando fino ai piedi delle strutture ricettive ed all'interno dei grandi spazi pubblici esistenti, da una parte, e interessando il mare, con le sue scogliere frangiflutti, dall'altra.

La spina verde urbana costituisce la vera e propria spina infrastrutturale del progetto e risponde ai bisogni della residenza presente all'interno della città delle colonie e al di là della barriera ferroviaria. Costeggiando la ferrovia, offre quindi opportunità di connessione con ciò che sta al di là (territorio agricolo e zone di espansione, parco della paleofalesia), attraverso l'apertura di sottopassi ciclabili e pedonali, e

ciò che sta al di qua di essa, e si pone come vero e proprio elemento di collegamento, di relazione, di riqualificazione paesaggistica, ma anche contenitore di funzioni più che altro legate ai servizi di quartiere per i residenti. Proprio in questo senso può rappresentare la componente capace di integrare la dimensione più urbana a mare della ferrovia e la città-campagna a monte della stessa, chiamando anche le aree rurali esistenti a concorrere alla ricomposizione paesaggistica e territoriale. La spina verde ospita la nuova strada di gronda e i parcheggi a servizio dell'area, integrandoli con la ferrovia.

Il Parco della Paleofalesia raccoglie i caratteri agricoli dell'entroterra, in un insieme di interventi volti alla valorizzazione del territorio, fortemente identitario, attraverso la creazione di percorsi e elementi di connessione di scala territoriale. Il sistema sarà quindi in grado di riunificare, qualificare ed esaltare i segni generatori del paesaggio: l'antica traccia della linea di costa della paleofalesia, i due corsi d'acqua che delimitano la città delle colonie: lo Scolo Pedrera Grande ed il Rio Pircio, fino a toccare il Parco Lungomare.



I 3 SISTEMI

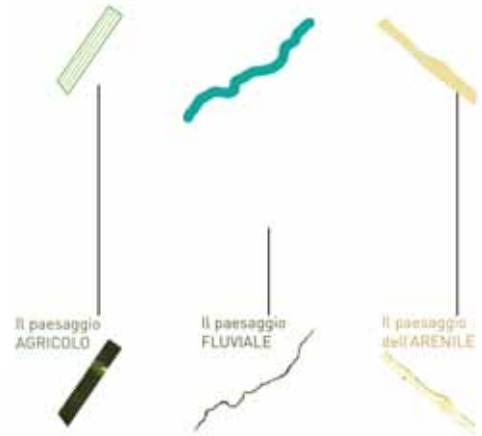
I tre paesaggi

Il concept del paesaggio si fonda sui tre principali paesaggi tutt'ora esistenti nell'area, anche se in arte negletti: il paesaggio fluviale, il paesaggio agricolo e il paesaggio dell'arenile. L'idea di base del progetto, consiste quindi, nel riprendere questi scenari esistenti sul territorio e proiettarli all'interno della città delle colonie, come elementi propulsori di riqualificazione e di riscoperta di identità.

A partire, per esempio dal paesaggio agricolo, che diventa segno distintivo della spina verde urbana, che incide sulle connessioni trasversali mare-entroterra, valorizzandole e restituendo loro la percezione del territorio e che riconverte il bordo ferroviario, da retro dequalificato a nuovo fronte della città delle colonie, in stretta connessione con le aree a monte della ferrovia. Caratterizzato da elementi di forte direzionalità percettiva come filari o frutteti, sarà in grado di creare varchi non solo fisici, ma anche visivi e sensoriali.

Il paesaggio fluviale "sfocia" fino al mare, penetrando all'interno del parco del lungomare, insinuandosi fino ai grandi spazi aperti pubblici che vi si affacciano, creando spazi d'ombra e di sosta, avvalendosi del suo carattere più "morbido" e "selvaggio" e riportando lungo tutto il tratto di costa la forte valenza paesaggistica dell'entroterra, ed in questo modo ricucendo le due anime del territorio, ad oggi non dialoganti. Il paesaggio dell'arenile si intende qui come ambiente "rinaturalizzato" dove la presenza vegetale viene ricostruita in relazione anche alla dimensione antropica. Questo significa recuperare in chiave attuale il senso della componente storica del paesaggio dell'arenile: la presen-

za, cioè di piccoli rilievi e vegetazione dunosa, che nel progetto viene fortemente ripresa, come tentativo di ritornare ad una nuova dimensione di vita della spiaggia, più naturale, più ariosa, e non banalizzata dai comuni stabilimenti balneari. A questa dimensione di rinaturalizzazione dell'arenile si intreccia l'intervento sul nuovo lungomare, che vede prevalere materiali urbani e duri (*hard landscape*), che ripenserà l'assetto della strada e dei percorsi e che ricomporrà una nuova trama tra spiaggia, servizi e colonie, che si apriranno su questo spazio lineare con funzioni e attrezzature collettive e per il tempo libero, in modo da sostenere la vitalità che il nuovo lungomare ambisce ad avere.



Assetto infrastrutturale

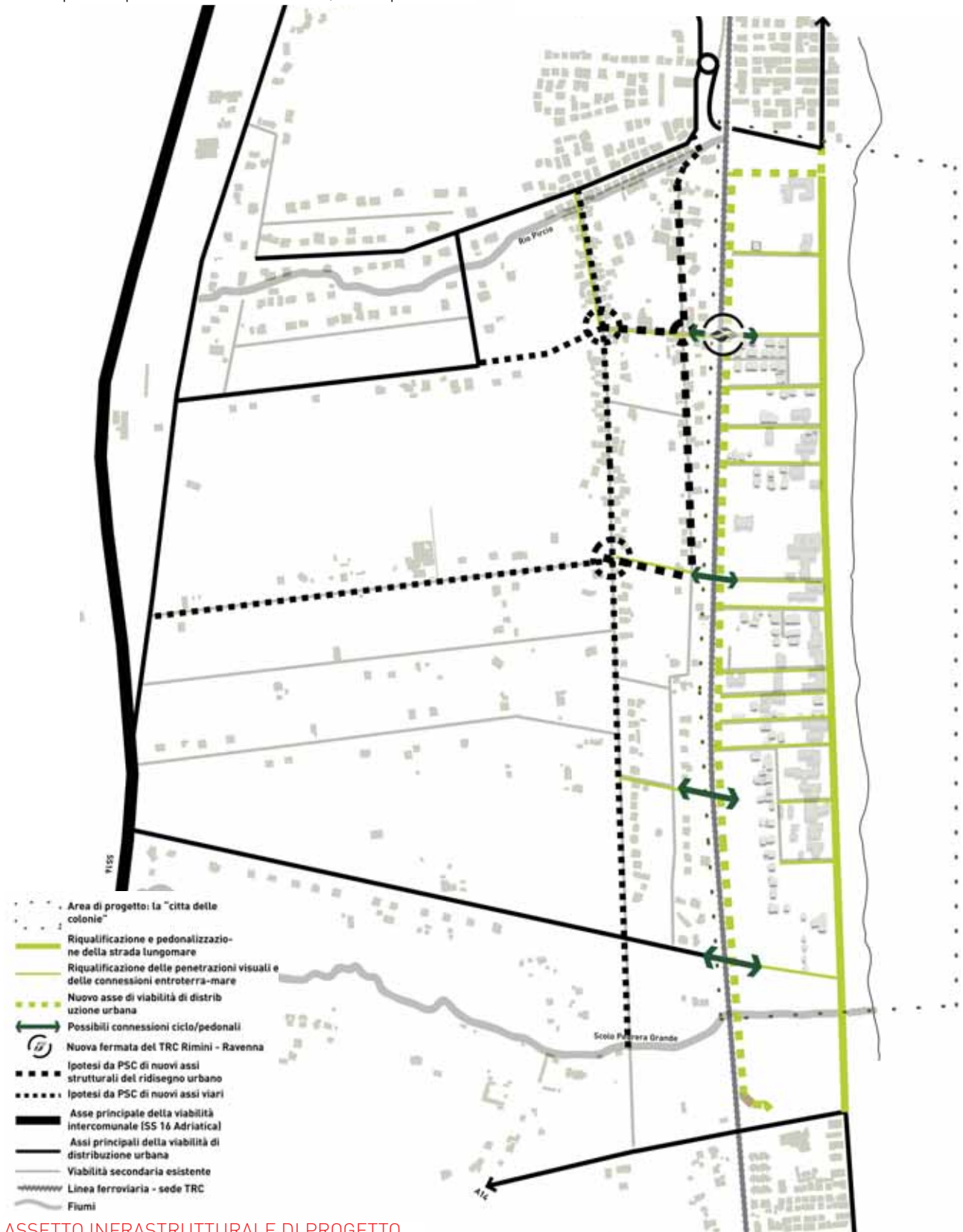
Per quanto riguarda il nuovo assetto delle infrastrutture, il progetto si snoda intorno a due concetti chiave: la riqualificazione del percorso lungomare e dei varchi visuali trasversali che ad esso conducono, e la ricucitura della maglia stradale a mare e a monte della ferrovia.

Per trasformare il lungomare da semplice strada carrabile che costeggia il mare, a sistema integrato alle dinamiche dell'arenile e del tessuto residenziale e ricettivo che vi si affaccia, occorre prevederne la pedonalizzazione e riqualificarlo, sia nel suo assetto paesaggistico che in quello funzionale, rendendolo una vera e propria "piazza lineare" bacino e collettore di attività e relazioni molteplici.

Perché questo si possa realizzare è necessario, da una parte creare

un nuovo asse di distribuzione urbana carrabile che corra parallelo alla ferrovia e che veda lì collocati i parcheggi a servizio della spiaggia, e dall'altra ridare valore delle trasversali che da quest'ultima portano al lungomare, valorizzando le relazioni visuali con il mare, e permettendo una maggiore permeabilità e relazione percettive.

Il progetto ipotizza che si possano aprire dei varchi ciclo-pedonali che scavalchino la ferrovia, e riconnettano i percorsi previsti dal PSC alle trasversali che portano al mare. Anche in questo caso, quindi, si prevede di riqualificare e valorizzare le visuali, le relazioni, che rendono percepibile il mare nell'entroterra a monte della ferrovia e, viceversa l'entroterra nel lungomare a mare della ferrovia.



ASSETTO INFRASTRUTTURALE DI PROGETTO

9_MASTER PLAN

Il masterplan si sviluppa partendo dall'individuazione dei tre sistemi dominanti, il parco lungomare, il parco agricolo della paleofalesia e la spina verde urbana, precedentemente descritti.

A partire da questi si definiscono le macro zone funzionali, definendo le aree a più marcata caratterizzazione residenziale esistenti, quelle di possibile espansione residenziale, quelle delle colonie, in cui prevedere usi di tipo collettivo (dal ricettivo, al socio-sanitario, allo sportivo,...) o comunque più rivolti ad ospitare comunità, a quelle aree dove collocare servizi e attrezzature urbane e territoriali.

Questa definizione di macroaree, seppur di massima, costituisce anche il disegno di fondo per ridare una maggior omogeneità e strutturazione all'area ed evitare l'ulteriore frammentazione e commistione di usi incongrui.

Cominciando dalla zona delle Colonie, dalle quali il progetto prende le mosse, si è valutata la grande potenzialità delle strutture che insistono sull'arenile e si è ipotizzato, quindi, di mantenerne alcune - contrariamente alle indicazioni di totale demolizione contenuta nel PP - proprio per alloggiarvi strutture di servizio e di uso collettivo, quali ristorazione, spazi multifunzione, o ambienti a supporto delle attività balneari in genere e per i servizi di spiaggia. Questi contenitori potranno anche ospitare attività ricettive innovative, veri e propri incubatori turistici dove sperimentare nuove forme di accoglienza, anche avvalendosi del contributo di facoltà universitarie che potrebbero trovare nell'ambito della città delle colonie le loro sedi estive. In accordo al disegno proposto, bisogna che i manufatti da conservare siano in un numero limitato e contribuiscano a rafforzare l'asse del lungomare senza costituire una eccessiva barriera visuale. Una prima analisi ha portato all'individuazione di due manufatti, in apparente buono stato di conservazione che si collocano in due punti focali per il disegno complessivo dell'ambito. I volumi potranno anche essere semplicemente trasformati con parziali demolizioni e modificazioni anche a seconda delle necessità che verranno definite nelle successive fasi progettuali di approfondimento, rispondendo però alla natura di uso collettivo degli "involucri".

Per quanto riguarda, invece, le altre colonie, potranno essere oggetto di modifiche rispettando determinate linee guida progettuali (descritte oltre) che prevedono anche l'eventuale accorpamento e l'aumento di volume. Questi interventi dovranno comunque avvenire con modalità tali da garantire la permeabilità visuale lungo le direttrici mare e entroterra e prevedere l'espansione solo sul retro.

Il sistema del parco lungomare, infatti, si espanderà fino a lambire lo spazio aperto antistante le colonie, considerandolo come un unico ambito collettivo a forte attrattività. Il progetto prevede quindi da un lato di aprire l'orizzonte verso il mare, con una sistemazione che esalti i caratteri di naturalità del luogo, e dall'altro di definire un fronte più urbano, dato dalle colonie e dalle attività che verranno ospitate ai piani terra. Nel mezzo la strada lungomare trasformata in spazio pubblico con sezione variabile, capace di creare situazioni diverse dall'apertura di slarghi e piazze a lunghi passeggi pedonali. I piani terra delle colonie che qui si affacceranno avranno quindi una destinazione ad uso collettivo (commerciale, ricettiva, di loisir,...) capace di interagire con questo nuovo spazio.

L'idea è, quindi, quella di generare una strada urbana pedonale, tranne che nei mesi invernali, che si relazioni sia con il tessuto cittadino, grazie alle attività che verranno ospitate nelle colonie, sia con l'arenile, che verrà caratterizzato da una nuova naturalità grazie all'uso di vegetazione appropriata, sia, infine, con il mare, al quale si potrà finalmente accedere grazie a pontili che renderanno fruibili le scogliere, con una passeggiata sul mare, che permetterà anche insolite visuali della costa e dell'entroterra. I pontili saranno poi attrezzati nella parte verso il mare aperto con piccoli approdi per imbarcazioni. Lo specchio d'acqua ricompreso fra la battigia e le scogliere dovrà essere poi valorizzato come parte integrante del sistema del lungomare.

Si verrà così a creare un parco lineare, uno spazio di indubbia eccezionalità e di grande attrattività rivolto sia ai turisti che ai residenti e che potrà essere vissuto tutto l'anno. Questo spazio pubblico avrà i suoi punti di connessione con il sistema costiero attraverso il lungomare che continuerà con le forme attuali e con l'entroterra attraverso le grandi aree verdi poste in prossimità delle testate dell'ambito, di cui quella nord già in parte esistente e quella sud da realizzare a partire dallo standard del "Mare di inverno". Queste aree sono da caratterizzare come paesaggio fluviale per dare continuità fisica e di senso fra

il sistema del lungomare e i sistemi fluviali che andranno costruiti a partire dai corsi d'acqua posti a margini dell'ambito di progetto.

Questi elementi trasversali, costituiti dai corsi d'acqua e dal loro ambito, vengono poi raccordati con il Parco della Paleofalesia, previsto dal PSC. Inoltre viene prevista una rete di percorsi minori per ricucire la "città delle Colonie" con l'area al di là della ferrovia, attraverso sottopassi ciclopedonali. Questa rete da un lato si appoggia alla spina verde urbana e dall'altro alla trama di percorsi ciclabili e aree verdi disegnata nel PSC.

La volontà di una intensa connessione tra il mare e l'entroterra, quasi si volesse ancorare il primo alla sua costa, si evince anche dai collegamenti pedonali che ricongiungono il parco lungomare alla spina verde urbana, intrecciando i due sistemi in una fitta rete verde, talvolta creata anche solo attraverso filari alberati. In questo modo, si riallacciano il paesaggio delle dune, vegetate artificialmente, ricreate con tamerici, palme nane ed altre essenze, a quello agricolo dell'entroterra, che connota più marcatamente la spina verde, ritmando i parcheggi e le aree adibite a nuovi servizi attraverso i filari di alberi da frutto.

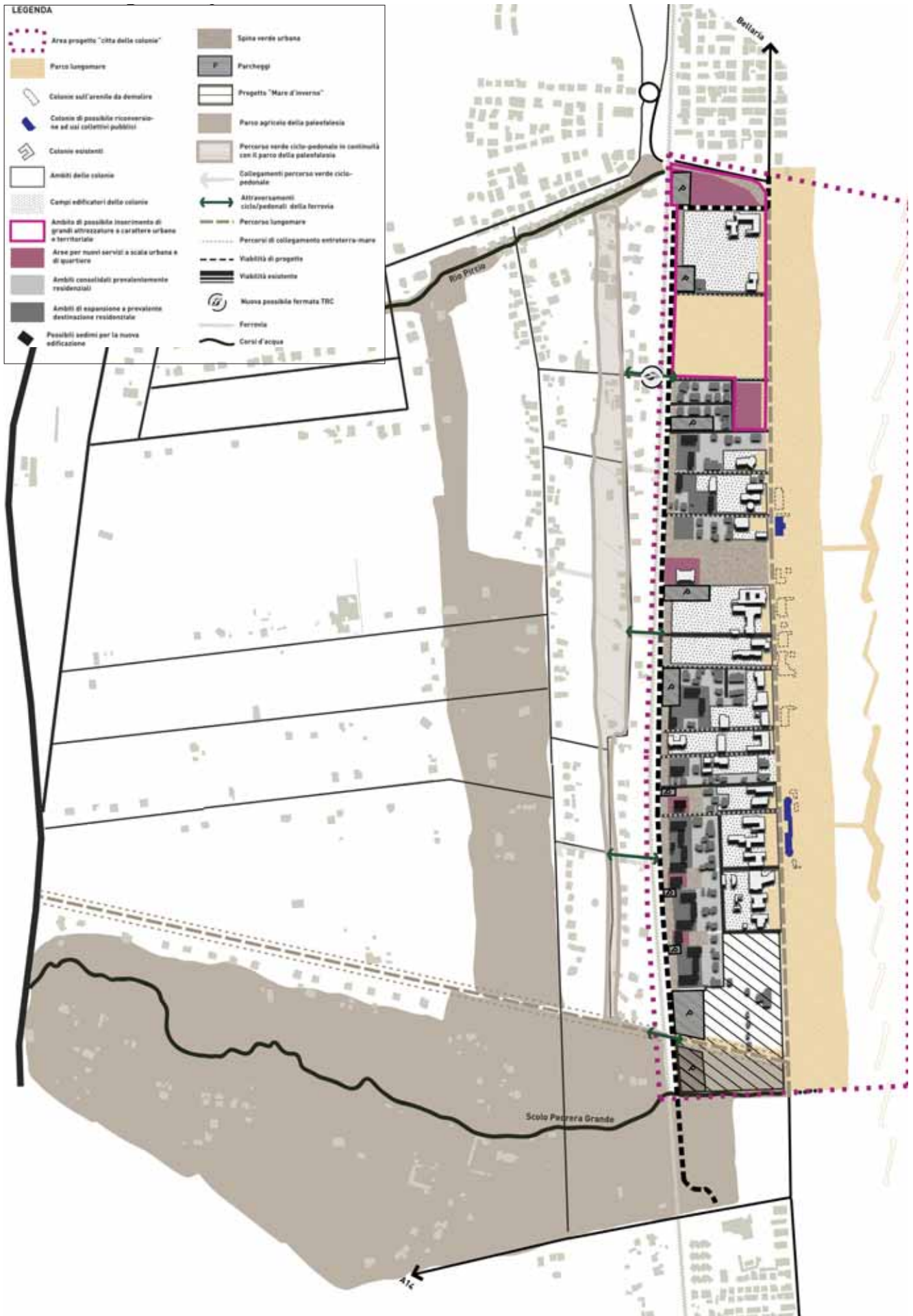
Gli ambiti dedicati all'espansione residenziale vengono disposti in continuità con il tessuto residenziale preesistente, per creare ambiti più omogenei e per dare un ordine urbano e nei quali poter collocare servizi rivolti in modo più particolare ai cittadini permanenti. La residenza trova un suo fronte nella strada di gronda che corre parallela alla ferrovia, schermata dal filtro verde che mitiga la presenza infrastrutturale. Tessuto residenziale e ricettivo inevitabilmente si intersecano generando un margine variabile a pettine che ricalca i due sistemi di paesaggio da cui nascono.

Sulla testata nord dell'ambito viene inoltre prevista la possibilità di collocare importanti attrezzature urbane e territoriali capaci di qualificare ulteriormente l'area, da un punto di vista funzionale ed architettonico. Si potrebbe anche riscontrare la possibilità di costruire lì un sistema di spazi ed edifici di grande attrattività.

Infine il progetto assume lo schema infrastrutturale di base previsto apportandone alcune modifiche, non tanto di tracciato, dove si prevede un innesto viario semplificato a nord, quanto nel valore che i due principali assi infrastrutturali assumeranno. In particolare l'assetto della mobilità proposto prevede di collocare i parcheggi ad uso pubblico a servizio della spiaggia nella fascia della spina verde urbana, evitando una caotica mobilità automobilistica per strade dalla sezione inadeguata.

Inoltre il progetto assume la previsione di avere una fermata ferroviaria all'interno dell'ambito, che se si darà corso alla trasformazione dell'attuale servizio ferroviario in un servizio cadenzato di tipo metropolitano, potrà assumere un ruolo strategico per servire l'area anche dalle altre località della costa.

MASTER PLAN

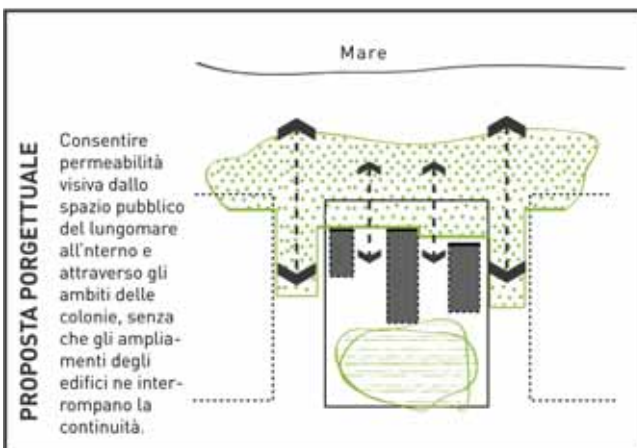
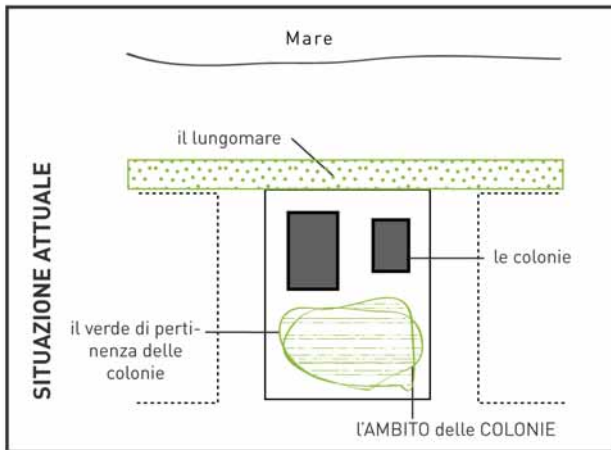




10_INDIRIZZI E LINEE GUIDA

LE COLONIE

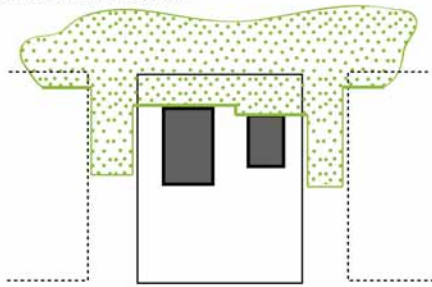
Le indicazioni progettuali circa gli ambiti delle colonie riguardano sia gli edifici stessi che l'intera area di pertinenza. Quello che si vuole perseguire è un ampliamento dello spazio dedicato alla collettività, sia pubblico che privato, sia a livello percettivo che fisico. L'intero sistema del lungomare si insinua nel tessuto delle colonie e, anche in caso di demolizione e ricostruzione, queste ultime mantengono un allineamento del fronte che non può essere più avanzato dell'attuale, proprio per favorire la profondità di campo rispetto alla spiaggia. Parallelamente alla costa, invece, si potranno prevedere accorpamenti di più edifici, mediante, però, strutture funzionali leggere e trasparenti, capaci, cioè, di mantenere quella permeabilità visuale che viene a costituirsi quale valore aggiunto cui mirare per ottenere un rapporto con il mare più continuo e diretto. L'ampliamento, in buona sostanza, è consentito ortogonalmente alla costa, a partire dai fronti attuali, a monte ed è comunque vincolato alle funzioni che verranno qui situate: i volumi a servizio delle ex colonie si realizzeranno nelle zone retrostanti, sia orizzontalmente che verticalmente, mentre al piano terra verso il lungomare si insedieranno funzioni in relazione con lo spazio pubblico, quali ad esempio negozi, caffetterie e punti di ristoro in genere, piccoli centri sportivi o librerie, che in questo modo creeranno un dialogo attivo con le colonie stesse. Il rapporto tra spazio pubblico e spazio privato favorirà il primo lungo l'asse del lungomare. Le recinzioni delle colonie presenti in adiacenza a tale direttrice, infatti, ver-



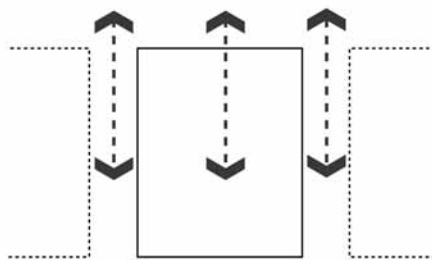
SCHEMA FUNZIONALE

ranno eliminate per ampliare gli ambiti relazionali. Si creeranno così nuove piazze e corti urbane sulle quali, come già accennato prima, si apriranno funzioni commerciali e ricreative situate nei piani terra degli edifici che potranno essere fruite sia dai cittadini che dai turisti. Lo

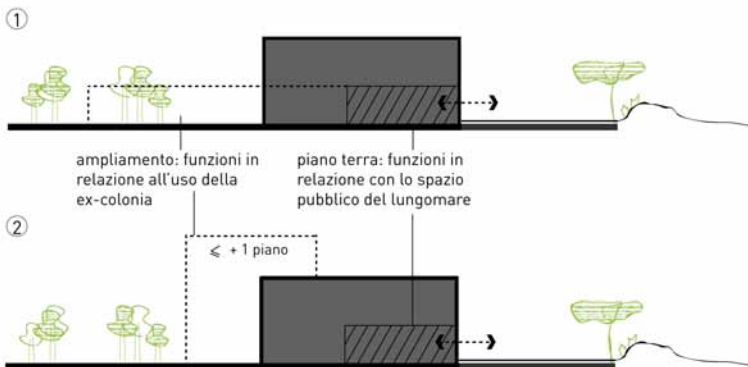
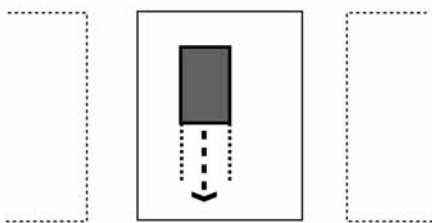
ALLINEAMENTO del fronte delle colonie: anche in caso di demolizione e ricostruzione il fronte nuovo non può essere più avanzato dell'attuale



PERMEABILITÀ visuale



AMPLIAMENTO: in direzione trasversale al lungomare

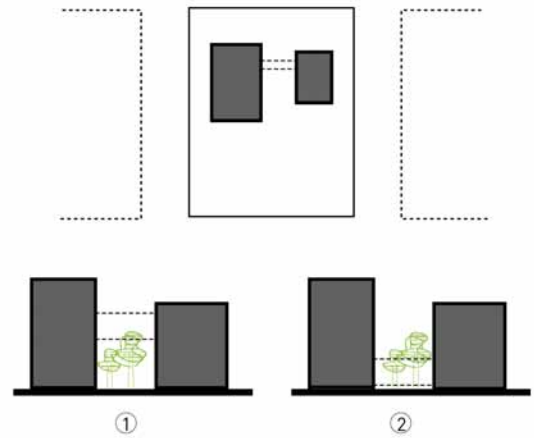


IL LUNGOMARE

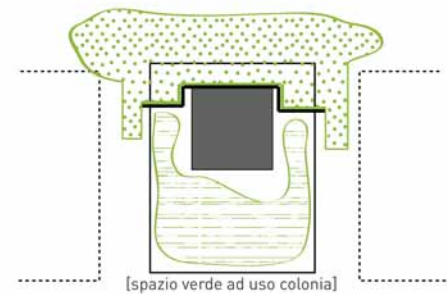
Il lungomare si presenta ad oggi come un susseguirsi di fasce funzionali distinte, parallele alla costa, talvolta impermeabili fra loro, come ad esempio il marciapiede pubblico a monte della viabilità carrabile e l'area privata e recintata delle colonie. Inoltre la strada stessa costituisce una barriera alla libera circolazione pedonale nella direzione di penetrazione ortogonale alla costa. Il lungomare in qualità di direttrice infrastrutturale portante del sistema costiero è stato anche il luogo deputato alla promozione turistica commerciale di tutte le attività ce qui si profilavano. Per tale ragione nel corso degli anni è stato oggetto di un forte incremento delle insegne e cartelloni pubblicitari in dimensione e in numero con una complessiva stratificazione che ora ha reso impossibile una chiara lettura del contesto, aumentando una generale percezione di degrado e sovraffollamento di segnali visivi. Una riorganizzazione anche in tal senso andrebbe nella direzione di una più

spazio verde privato di pertinenza delle colonie dovrà essere ripensato affinché divenga parte integrante delle strutture e crei un rapporto più intrinseco con l'edificio, costituendone una concreta prosecuzione funzionale.

ACCORPAMENTO: mediante corpi funzionali, leggeri, trasparenti



SPAZIO PUBBLICO / SPAZIO PRIVATO



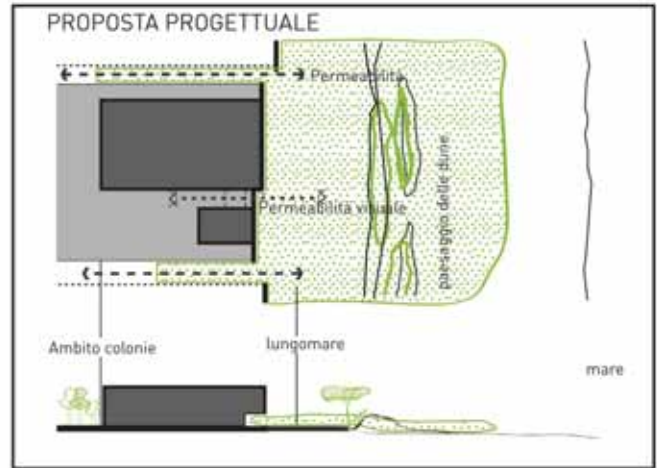
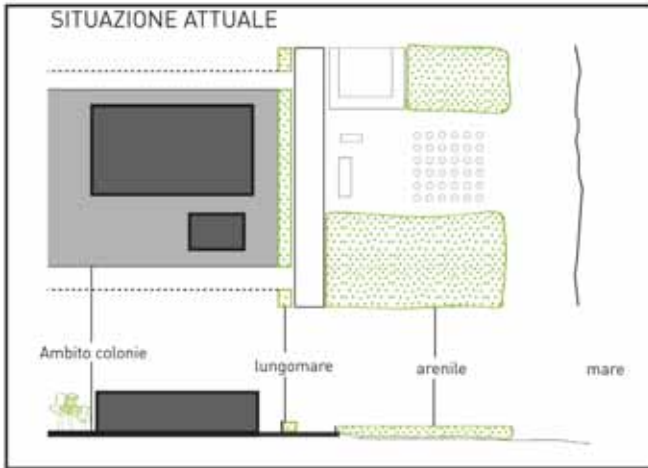
SPAZIO PRIVATO VERDE della colonia come prosecuzione funzionale dell'edificio



diffusa permeabilità visuale che viene perseguita in questo ambito per collegare maggiormente il vero e proprio patrimonio di questi luoghi, il mare e la spiaggia così ampia.

La permeabilità anche di connessioni fisiche tra il lungomare e la zona retrostante verrà incrementata attraverso varie azioni e strumenti, a partire dall'uso di vegetazione, illuminazione e arredo urbano per una maggiore unità e leggibilità dell'area, oltre, ovviamente, all'adeguamento e ampliamento della viabilità secondaria trasversale. Da ultimo l'arenile viene trattato come un'area unitaria, nella quale si realizza un paesaggio di dune artificiali più o meno vegetate sulle quali si articolano percorsi e attrezzature minime di supporto alla spiaggia. La linea rigida e continua della strada viene spezzata attraverso l'uso di alberature a diversi filari e aree pavimentate di ampiezza e profondità variabili. La pedonalizzazione della parte carrabile potrà prevedere un

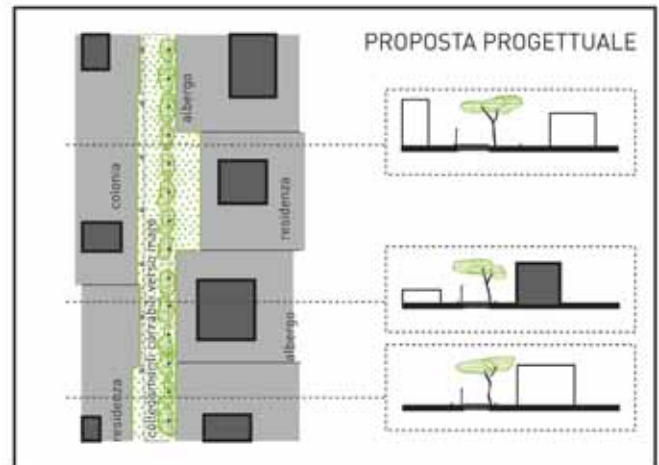
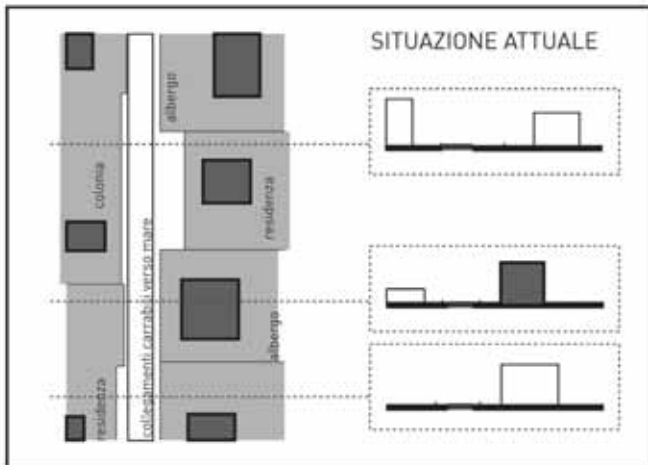
transito nei mesi invernali e comunque l'accessibilità piena a mezzi di soccorso e a cittadini temporanei e non con bisogni speciali.



I COLLEGAMENTI VISUALI MARE-ENTROTERRA

Allo scopo di connettere maggiormente la costa e l'entroterra, verranno utilizzati filari alberati che, marcando in modo chiaro lo skyline creino un collegamento visuale forte oltre a migliorare la qualità dello

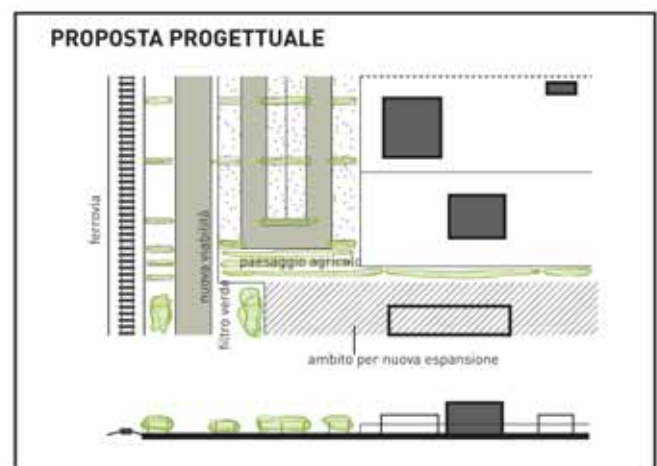
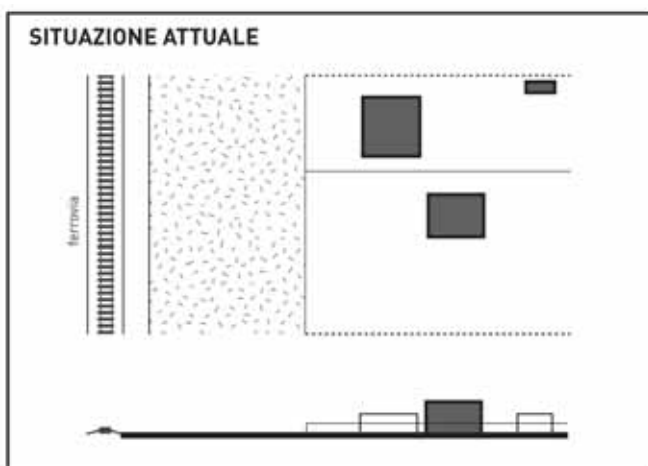
spazio grazie al verde e all'ombreggiamento che questo garantisce. Questi collegamenti verranno poi qualificati anche attraverso una nuova pavimentazione e un nuovo arredo urbano.



IL NUOVO MARGINE FERROVIARIO

Attualmente anche a causa della mancanza di una viabilità, l'area adiacente alla ferrovia costituisce un retro rispetto al resto della città delle colonie. La fascia edificata che qui si attesta è prevalentemente residenziale ed è servita da strade cieche che a pettine si collegano al lungomare. La nuova viabilità ribalta l'accessibilità a queste aree che si costituiscono così quale nuovo fronte urbano. Un ampio filtro verde farà da cornice a questo nuovo margine, portando nuova qualità urbana e spazi pubblici. All'interno di questa fascia verranno anche

attestate aree di nuova possibile espansione residenziale con nuovi servizi ai cittadini. Anche i parcheggi saranno localizzati in quest'area e saranno collegati con percorsi pedonali al lungomare. Tutta la fascia verde con le distinte funzioni che ospiterà riporterà i caratteri del paesaggio agricolo che vengono ripresi dell'entroterra, attraverso filari di alberi da frutto o altre alberature che giungano fino al lungomare affiancando i percorsi pedonali.

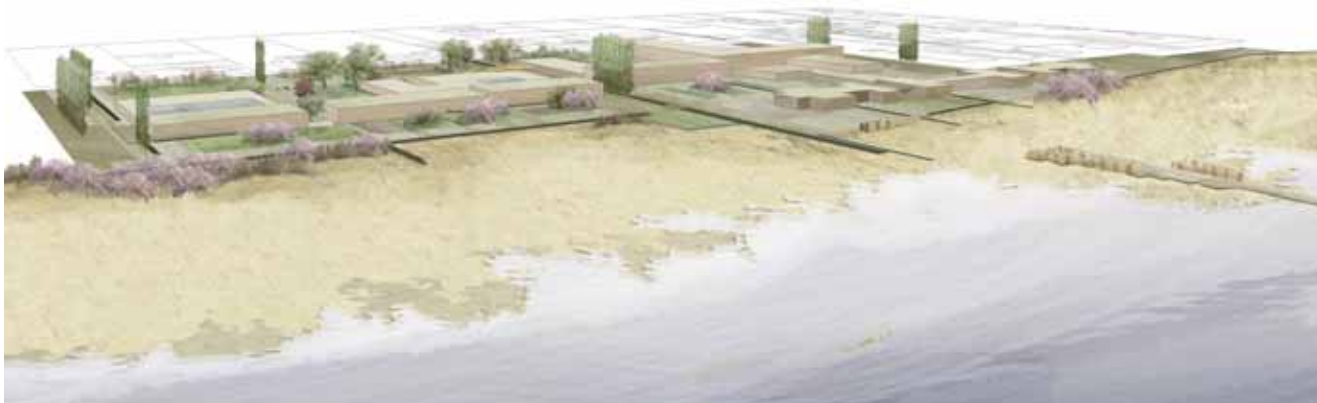


11_APPROFONDIMENTI PROGETTUALI

Questo approfondimento planimetrico intende fornire uno scenario progettuale coerente con le linee guida proposte. Si ipotizza la possibilità di riorganizzare l'intero comparto a sud, nelle adiacenze del futuro polo "Mare di Inverno", trasformando la colonia A.E.M. Milano, in "incubatore di spiaggia" e proponendo la demolizione e ricostruzione delle sei colonie prospicienti il lungomare (Leonessa I, Leonessa II, A.T.M. Torino, Savina Petrilli, Santa Maria del Mare e Casa di Vacanze dei Comuni Reggiani). Le attività proposte hanno lo scopo di diversificare l'offerta ricettiva, di dotare l'insediamento di servizi utili sia ai residenti che ai turisti e di puntare su mercati e fasce di utenti alternative e complementari a quelle classiche del turismo balneare.

Riguardo ai criteri progettuali, la proposta mira a rifondare la struttura degli spazi aperti rispettando gli scenari paesaggistici proposti (marittimo, fluviale e agricolo) e ricercando una coerenza compositiva diffusa. Si intende ridurre l'impatto del lungomare quale elemento esclusivamente carrabile; si aprono nuove direttrici trasversali (sia fisiche che visive) verso mare e si concepiscono gli spazi di pertinenza delle colonie come parte di un unico sistema paesaggistico, per quanto siano destinati ad usi privati. La riorganizzazione dello spazio pubblico e semipubblico deve quindi evitare la proliferazione di recinti autoreferenziali e tematici, modulando la gerarchia degli spazi nel rispetto della continuità fisica e percettiva.





VISTA APPROFONDIMENTO PROGETTUALE AMBITO COLONIE

COLONIA A MARE

Dalla vista si evince come il recupero delle colonie sia ipotizzato anche attraverso la trasformazione delle stesse, sia nei volumi che nelle funzioni che ospiteranno. Infatti, per le colonie che insistono sulla spiaggia, è previsto un riutilizzo ai fini delle attività balneari o comunque ricettivo-ricreative sia per turisti che per cittadini, dando sede a caffetterie, ristoranti, noleggio di attrezzature per gli sport acquatici o anche semplicemente a docce e servizi igienici. Le strutture potranno subire dei cambiamenti nei loro profili, aggiunte di volumi nuovi, evidenziandone chiaramente la distinta natura, o, al contrario, essere soggette a sottrazioni, per creare nuovi passaggi, varchi a mare o aree

coperte liberamente accessibili dall'esterno.

Il rapporto con la spiaggia sarà in ogni caso salvaguardato e mantenuta l'impronta di grande spazialità che attualmente è la caratteristica principale di quest'area. Verrà, inoltre, rafforzata la percezione e la presenza della naturalità, grazie ad un uso di specie vegetali adeguate al tipo di suolo e di posizione che possano anche creare un filtro leggero tra le strutture artificiali poste a servizio degli utenti della spiaggia e l'ambito naturale costituito dall'arenile.



STATO ATTUALE



IPOTESI DI RECUPERO

MARGINE FERROVIARIO

L'area che corre lungo la ferrovia, attualmente, è oggetto di degrado diffuso, a causa dell'abbandono e del sotto utilizzo che subisce. Viene ad essere, di fatto, il retro di tutti gli spazi che, volgendo le spalle alla ferrovia, non istituiscono alcun tipo di dialogo con essa, anzi, cercano piuttosto di negarlo, anche per la mancanza, sino ad ora, di una viabilità che potesse rendere funzionalmente fruibile tale zona. L'unico modo di giungere fino a qui era attraverso strade e percorsi secondari ciechi, ortogonali rispetto al sistema di costa. La creazione di un viario parallelo ai binari che, a pettine, giunga fino al lungomare è la possibilità, per quest'area, di eliminare il degrado che l'ha connotata sinora grazie all'attestazione di parcheggi e altri servizi fruibili dai cittadini, sia temporanei che non. Il viario verrà separato dalle strutture

di servizio e dalle aree di nuova possibile espansione residenziale, che qui sono state localizzate, attraverso una fascia di verde che possa filtrare e mitigare gli impatti anche della ferrovia. Il tipo di paesaggio che verrà proposto in tutta la zona, sia nei parcheggi che nei servizi, sarà quello più tipicamente agricolo, con filari di alberi che verranno piantumati ortogonalmente alla ferrovia. Zone di sosta e poli funzionali cittadini saranno collegati al lungomare e a tutta la direttrice di costa attraverso percorsi talvolta solamente pedonali sottolineati da alberature che si inseriranno nel disegno generale degli spazi verdi in modo da restituire fortemente la direzionalità mare-entroterra che viene visualmente perseguita grazie a diversi strumenti.



AREA SOTTO UTILIZZATA



SISTEMAZIONE A PARCHEGGIO - NUOVO ASSE STRUTTURANTE

IL LUNGOMARE

Anche il lungomare si presenta attualmente come area degradata a causa dell'abbandono in cui versano ad oggi molte colonie. L'asse viario che costituisce la spina dorsale di tutto il sistema costiero genera un taglio tra la parte urbana e l'arenile, separando nettamente i due tessuti e creando una barriera per il pedone che voglia liberamente circolare dall'una all'altra zona. Anche l'accesso alla spiaggia consentito solo in alcuni punti, con scalette o altri collegamenti. La spiaggia, oltre a presentare la sua grande ricchezza che risiede nella sua accentuata spazialità e nell'ampiezza visuale, risulta essere scarsa di servizi per coloro i quali vogliono fruirne. L'idea progettuale nasce dalla volontà di ricucire la discontinuità creata dal taglio infrastrutturale attraverso uno spazio che possa variare in ampiezza e che possa

preservare le caratteristiche identitarie forti del luogo, apportando però dei servizi alla collettività. La volontà è quella di creare un'area che sia al contempo un ambito di nuova relazionalità urbana e turistica, attraverso funzioni commerciali e ricreative che si affaccino al piano terra, sia un margine verde che si protenda sul mare come una terrazza continua, dalle caratteristiche di grande naturalità. Il paesaggio delle dune sarà il tema dominante, con scelte di vegetazione adeguata. La pedonalizzazione del lungomare non precluderà in ogni caso l'accesso ai mezzi di soccorso o a cittadini e turisti con bisogni speciali, inoltre è ipotizzabile la circolazione in alcuni mesi invernali, quando la percorribilità pedonale sarà effettivamente scarsa da poter generare dai periodi di limitata affluenza.



STATO ATTUALE



IPOTESI DI PROGETTO