

NUOVI PAESAGGI COSTIERI

dal progetto del lungomare
alla gestione integrata delle coste,
strategie per le città balneari

a cura di Elena Farnè

Elena Farnè (Bologna, 1974), laureata in architettura, ha sviluppato per enti pubblici territoriali, in Italia e all'estero, ricerche e progetti sui temi della tutela e valorizzazione del paesaggio – in particolare costiero e connesso alle dinamiche del turismo balneare –, tra i quali:

- PROGETTO CONCA, valorizzazione paesaggistica entroterra-costa (2007-2008);
- PAESAGGI A MARE, Convegno internazionale sulla valorizzazione paesaggistica entroterra-costa nella Provincia di Rimini (2007);
- RIMINI ATLAS, Indagine sul paesaggio della Provincia di Rimini per il nuovo PTCP (2006-2005);
- PROGETTO L.O.T.O. Landscape Opportunities for Territorial Organization (2005-2004).

Ha collaborato alla ricerca “NO MARE, nascita e sviluppo della Metropoliciviera”, pubblicata a cura di Mirko Zardini (ed. Compositori, Bologna, 2006).

NUOVI PAESAGGI COSTIERI

**dal progetto del lungomare
alla gestione integrata delle coste,
strategie per le città balneari**

a cura di Elena Farnè

© 2007 **REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

Assessorato alla Programmazione
e sviluppo territoriale,
Cooperazione col sistema delle
Autonomie, Organizzazione.

Direzione generale.
Programmazione territoriale
e negoziata, Intese, Relazioni
europee e internazionali.

**PROGETTO PAYS.DOC
INTERREG IIIB MEDOCC**

responsabile del progetto

Giancarlo Poli

Dirigente del Servizio Valorizzazio-
ne e tutela del paesaggio e degli
insediamenti storici

coordinamento del progetto

Barbara Fucci

NUOVI PAESAGGI COSTIERI

dal progetto del lungomare
alla gestione integrata delle
coste, strategie per le città
balneari.

a cura di

Elena Farnè

e

Barbara Fucci

contributi di

Barbara Marangoni

Germana Previdi

Celeste Ungaro

grafica/

impaginazione

EF design

stampa

**Centro Stampa della Giunta
Regione Emilia-Romagna**

ringraziamenti

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Giuseppe Bortone / *Direzione Generale
Ambiente e Difesa del Suolo e della Costa*
Christian Marasmi / *Servizio difesa del
suolo, della costa e bonifica*

Paolo Mattiussi / *Servizio programmazione
territoriale*

Vittoria Montaletti / *Servizio Valorizzazione
e tutela del paesaggio e degli insediamenti
storici*

Roberto Montanari / *Servizio difesa del
suolo, della costa e bonifica*

Katia Raffaelli / *Servizio tutela e
risanamento risorsa acqua*

Maria Romani / *Servizio coordinamento e
promozione della pianificazione urbanistica*

Laura Schiff / *Servizio turismo e qualità
aree turistiche*

*SOPRINTENDENZA PER I BENI
ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO
DELLE PROVINCE DI RAVENNA,
FERRARA, FORLÌ-CESENA E RIMINI*
Anna Maria Iannucci

PARCO DEL DELTA DEL PO
Lucilla Previati

PROVINCIA DI FERRARA
Moreno Po / *Servizio Pianificazione e
Urbanistica*

PROVINCIA DI RAVENNA

Bruno Mazzotti / *Servizio Urbanistica*
Gabriele Gardini / *Servizio Territorio*

PROVINCIA DI RIMINI

Enzo Finocchiaro / *Servizio Sviluppo e
Turismo Sostenibile*

Fabio Tomasetti / *Servizio Pianificazione e
Urbanistica*

COMUNE DI RICCIONE

Mirna Bertuccini / *Ufficio Demanio*

UNIVERSITÀ DI FERRARA

Gastone Ave / *Dipartimento di Architettura*
Sebastiano Parmegiani / *Facoltà di*

Architettura
Umberto Simeoni / *Dipartimento di
Scienze della Terra*

5 PRESENTAZIONE

8 PAYS.DOC – BUONE PRATICHE PER IL PAESAGGIO

1. CITTÀ COSTIERE E TURISMO BALNEARE

11	le coste mediterranee
13	sviluppo urbano e turismo sostenibile
17	la costa dell'emilia-romagna
18	i tre paesaggi della costa regionale
20	strumenti della pianificazione regionale e criticità prevalenti
26	nuove opportunità

2. STRATEGIE IN ATTO / CASI DI STUDIO

30	temi e strategie emergenti
32	maturare una visione strategica
34	agire per progetti
36	valorizzare il fronte mare e la spiaggia come spazi pubblici
38	ricercare il genius loci
39	casi di studio

3. LINEE GUIDA

86	conclusioni
87	verso un decalogo di azioni

FONTI

101	bibliografia
103	siti web



presentazione

Sulla spinta del rinnovamento culturale favorito dalla Convenzione Europea del Paesaggio, la Regione Emilia-Romagna sta avviando l'elaborazione di una strategia per la qualificazione dei paesaggi ordinari, al fine di superare le forme tradizionali di tutela grazie a nuovi strumenti di integrazione delle politiche e dei progetti di settore. In quest'ottica la partecipazione ai progetti europei Interreg si configura come una fertile opportunità di arricchimento nel confronto di approcci, metodologie e conoscenze diversificate nell'affrontare la sperimentazione territoriale dei contenuti della Convenzione.

Il paesaggio sta vivendo una stagione creativa a livello europeo, ma anche in ambito regionale; infatti, l'Emilia-Romagna, oltre alla definizione in corso di una nuova legislazione sul governo del territorio, ha avviato l'aggiornamento della propria pianificazione paesaggistica in linea con le disposizioni del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, ha promosso nuovi percorsi formativi, incoraggiato e finanziato progetti locali di valorizzazione, nella prospettiva di dare origine a nuove e più efficaci modalità di governo del paesaggio.

Nella consapevolezza che la partecipazione delle popolazioni locali gioca un ruolo fondante nella gestione e trasformazione dell'ambiente di vita dell'uomo, la Regione vuole fornire elementi di conoscenza del paesaggio attraverso la presentazione dei risultati delle attività svolte nell'ambito del **PROGETTO PAYS.DOC**, sia sul sito web dedicato (www.regione.emilia-romagna.it/paesaggi), sia in pubblicazioni divulgative, come questa, ritenendo che possano costituire utili forme di comunicazione delle esperienze regionali sul paesaggio.

Per tale motivo si è deciso di pubblicare gli studi che affrontano temi emergenti nella nostra realtà regionale:

PAESAGGI IN DIVENIRE fotografa il paesaggio regiona-

le e le dinamiche di cambiamento del nostro territorio, individuando trentacinque paesaggi rappresentativi dell'evoluzione in corso in Emilia-Romagna.

AGRICOLTURA URBANA propone la diffusione dell'agricoltura urbana come strumento di riqualificazione delle periferie, per il miglioramento della qualità paesaggistica dei luoghi urbani e della vita sociale nella città, accompagnata dalla presentazione di una selezione internazionale di casi esemplari.

NUOVI PAESAGGI COSTIERI delinea percorsi di rigenerazione urbana e paesaggistica per le località costiere, densamente urbanizzate ed interessate dal turismo balneare di massa, mediante lo studio di piani, programmi e progetti, realizzati e in corso, sulle coste mediterranee ed europee.



Insedimenti turistici e spiagge attrezzate sulle coste europee e mediterranee, in alta e bassa stagione.

(© foto dagli archivi di: Provincia di Rimini, Comune di Cattolica, Ville de Prèfailles, E. Farnè)

PAYS.DOC – buone pratiche per il paesaggio

Il progetto PAYS.DOC – BUONE PRATICHE PER IL PAESAGGIO è cofinanziato dall'Unione Europea nell'ambito del programma Interreg IIIB, area MEDOCC, ed ha come obiettivo generale lo sviluppo e la sperimentazione dei contenuti della Convenzione Europea del Paesaggio e dello Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE) nelle politiche territoriali.

Il progetto si sviluppa in continuità con un percorso intrapreso da tempo dalla Regione Emilia-Romagna, di confronto e comparazione tra saperi, tradizioni culturali ed esperienze condotte da altri paesi in materia di paesaggio. È infatti nei progetti europei, ed in particolare negli INTERREG, che vengono gettate le premesse per la costituzione di una rete di cooperazione tra Regioni, fondata da un lato sullo svolgimento di attività comuni e dall'altro sull'avvio di riflessioni in merito alle trasformazioni del paesaggio e alle politiche pubbliche per governarle. L'area Medocc, che rappresenta geograficamente e funzionalmente l'interfaccia verso il mondo nord-africano, è caratterizzata da diversità in termini di politiche territoriali, di crescita e di densità della popolazione ma, si trova ad affrontare comuni problematiche legate alla perdita di identità dei paesaggi.

Le regioni europee coinvolte sono tredici e appartengono all'area mediterranea: per la Spagna, Andalusia (capofila), Catalogna, Murcia e Valencia; per la Francia, Provenza-Alpi-Costa Azzurra; per l'Italia, Toscana, Umbria, Basilicata, Emilia-Romagna, Lazio, Lombardia e Piemonte; per la Grecia, Prefettura di Magnesia.

Il progetto PAYS.DOC, sviluppato nel periodo da maggio 2005 a ottobre 2007, ha attivato quattro percorsi di lavoro differenti ad ognuno dei quali le regioni partners hanno fornito un diverso contributo in termini di impegno e di contenuti, adattandosi alle esigenze specifiche dei contesti locali:

- la creazione di un OSSERVATORIO virtuale del paesaggio, ossia la costruzione di un sistema comune di

- riconoscimento e osservazione dei paesaggi del Mediterraneo (coordinamento generale dell'Andalusia);
- la raccolta, selezione e messa in valore di alcune BUONE PRATICHE, con la seconda edizione del PREMIO Mediterraneo per il Paesaggio e la realizzazione del relativo catalogo (coordinamento generale della Toscana);
- la creazione e la gestione di un PORTALE sul paesaggio, per facilitare la divulgazione e lo scambio di esperienze tra i paesi (realizzazione dell'Umbria);
- la definizione di alcune LINEE GUIDA tematiche quali strumenti di indirizzo per le politiche territoriali (coordinamento generale della Catalogna).

Gli esiti complessivi del progetto sono mostrati nel portale www.paysmed.net, e sono pubblicati nei tre volumi riassuntivi delle attività Buone pratiche, Osservatorio e Linee Guida, a cura delle regioni coordinatrici.

I materiali prodotti dalla Regione Emilia-Romagna sono consultabili nel sito www.regione.emilia-romagna.it/paesaggi.

città costiere
e turismo balneare

1

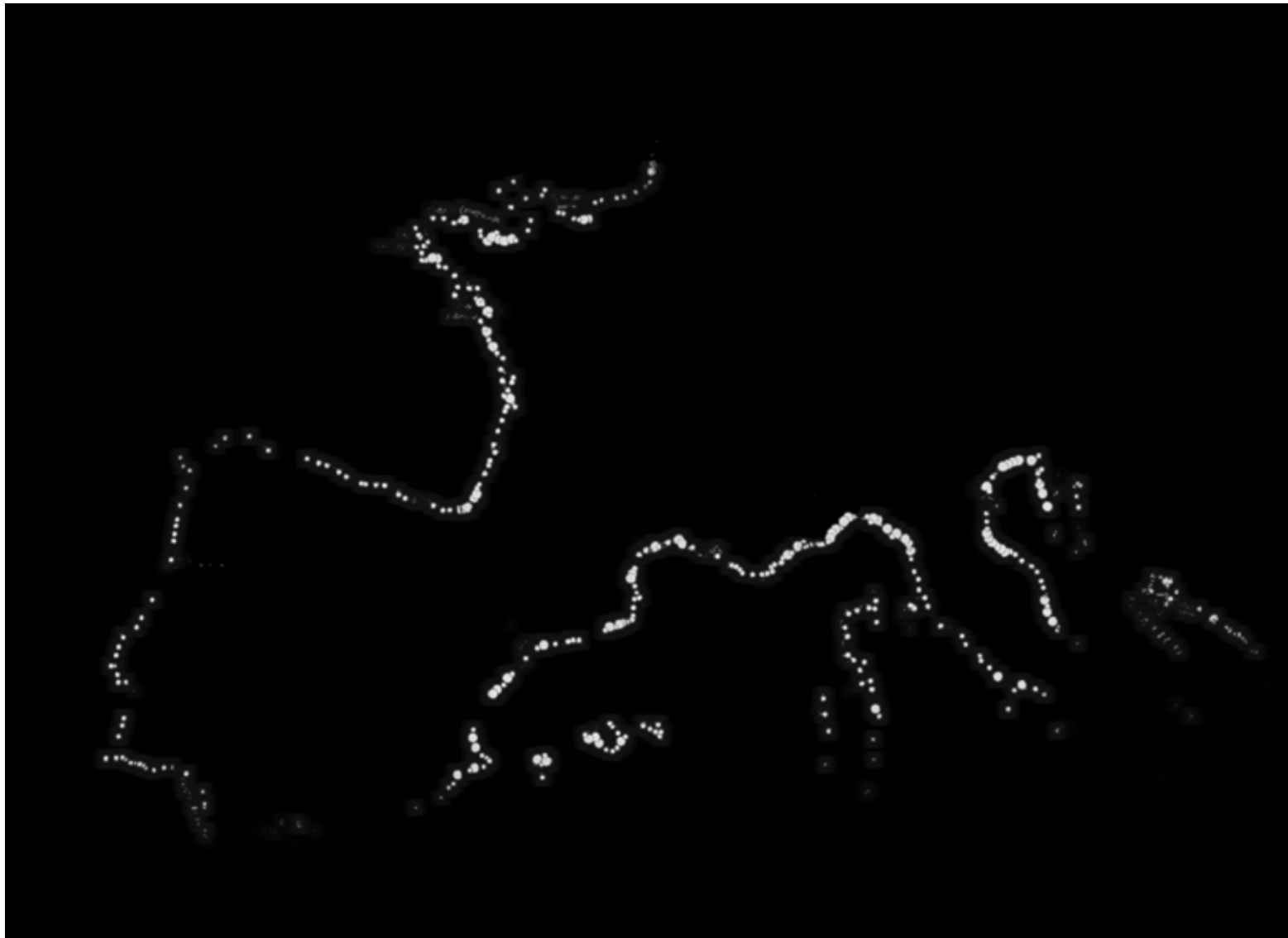
le coste mediterranee

PAESAGGI COSTIERI: PAESAGGI IN CERCA DI EQUILIBRIO TRA TUTELA DELLA NATURA, EVOLUZIONE DEL TURISMO E SVILUPPO URBANO DELLE CITTÀ.

Le coste europee affacciate sul Mediterraneo, accomunate dal clima mite e da una plurisecolare storia di traffici marittimi, commerciali e turistici, si presentano oggi per gran parte come un *continuum* urbano nel quale si avvicendano città di diverse dimensioni, porti commerciali e turistici, insediamenti balneari. L'apparato infrastrutturale costituito da strade, autostrade e ferrovie, contribuisce a restituire per le coste l'immagine di un sistema territoriale urbano unico, nel quale tuttavia permangono soluzioni di continuità rappresentate da ambiti naturali e semi-naturali più o meno significativi. Questo è vero soprattutto in Italia, Francia e Spagna, dove le aree costiere di maggior pregio ambientale, si pensi al delta del fiume Po con le Valli di Comacchio, a quello del Rodano con la Camargue, o ancora alle zone umide spagnole a sud di Valencia, sono tutelate a parco nazionale o regionale, a seconda dei casi, e sono comunque interessate da importanti attività economiche e da insediamenti umani. Gli spazi naturali, dunque, si integrano nel sistema costiero urbano mediterraneo e si pongono come cerniere di giunzione/separazione fra un'area urbana e l'altra.

Tra i molti e differenti paesaggi costieri, sui litorali europei individuiamo tre tipologie dominanti, che tra loro si alternano, si integrano e si trasformano, ognuno con propri caratteri, modelli e dinamiche evolutive: **1 – i paesaggi costieri naturali; 2 – i paesaggi costieri delle città storiche e delle metropoli costiere; 3 – i paesaggi costieri dei lidi e delle conurbazioni turistico-balneari.** Vediamoli in dettaglio:

1 – I paesaggi costieri naturali corrispondono a territo-



Urbanizzazione turistica lungo le coste.

L'urbanizzazione costiera è talmente evidente che, la sola rappresentazione del dato della densità dei flussi del turismo balneare, "disegna" il profilo degli stati europei che si affacciano sul Mar Mediterraneo.

L'Europa e i suoi mari, con oltre 400 milioni di turisti l'anno, sono la principale destinazione turistica del mondo.

Elaborazione della carta europea del turismo (da *Atlante Geografico Metodico* De Agostini 2006-2007).

ri litoranei scarsamente antropizzati, spesso individuati in corrispondenza di coste rocciose, di aree deltizie o di estuari, ove si trovano lagune, pinete, dune, habitat salmastri, terre bonificate e regimate con canali artificiali; la presenza dell'uomo in questi territori è legata soprattutto ad attività come la pesca e l'agricoltura.

2 – I paesaggi costieri metropolitani sono legati allo sviluppo di una città intorno al suo porto; è il caso di grandi città marinare come Genova, Napoli, Marsiglia o Barcellona, in cui la città s'è sviluppata nei secoli grazie alla sua posizione strategica tra costa e territori interni, punto di partenza o di approdo dei traffici marittimi, militari, commerciali e industriali; le aree metropolitane sviluppate intorno alle città di mare sono aree urbane a tutti gli effetti, densamente popolate e congestionate.

3 – I paesaggi costieri dei lidi e delle città di fondazione balneare corrispondono ai centri urbani sorti sul mare sulla spinta dello sfruttamento delle spiagge per la pratica dei “bagni di mare”. Tali città hanno una storia recente, sorte tra '800 e '900 in tutta Europa hanno visto uno sviluppo urbano assai rapido: in poco più di cento, centocinquanta anni, le marine balneari hanno dato origine a vere e proprie conurbazioni turistiche di decine di km, sviluppatasi con una logica insediativa di massima densificazione ed occupazione del fronte mare sono territori urbani a geometria variabile e soggetti ad una forte stagionalità: metropoli popolate e congestionate in estate, cittadine fantasma in inverno.

La presenza e l'azione dell'uomo è ed è stata dominante sul paesaggio costiero mediterraneo, a volte con grande sapienza, equilibrio e rispetto dei luoghi, altre volte con devastante consumo e depauperamento dell'ambiente e delle sue risorse.

SVILUPPO URBANO E TURISMO SOSTENIBILE

Oggetto specifico di questa indagine sono **le coste balneari**, soggette al turismo di massa e fortemente urbanizzate. Di fatto, le grandi conurbazioni turistiche balneari sono aree densamente popolate – seppur solo qualche mese l’anno – e densamente edificate, con la medesima bassa qualità urbana e carenza di servizi comune alle periferie di molte metropoli europee.

Lo sviluppo delle città e dei lidi balneari è fortemente legato alla nascita e allo sviluppo della pratica dei bagni di mare. Tra le forme di turismo quello balneare è tra le pratiche più antiche; infatti, a partire da fine ‘700 nei litorali europei si iniziarono a sperimentare le cure elioterapiche e di conseguenza molte coste europee, trasformate in luoghi di villeggiatura e vacanza, sono divenute i siti ideali in cui insediare e sviluppare nuove città legate alla cura del corpo e del divertimento.

Dagli anni ‘70 del secolo scorso, l’interazione tra turismo e ambiente è divenuta sempre più intensa, tanto che nella regione mediterranea si sono avuti come esiti una forte riduzione dei siti naturali, con una sostanziale alterazione del paesaggio costiero, e pesanti conflitti sull’uso del suolo, dell’acqua e del territorio inteso come risorsa. Inoltre, il turismo balneare è per sua natura fortemente stagionale con effetti di notevole impatto sull’ambiente, sulle popolazioni urbane e sulle economie locali.

L’ambiente costiero, confine transitorio fra terra e mare è per sua natura instabile, soggetto ad erosione e mareggiate; tuttavia, questo non ha impedito per ragioni economiche il suo sfruttamento in tutta Europa. Gli impatti sono stati tali che vaste zone costiere sono oggi completamente artificializzate, con ecosistemi alterati o

distrutti, sia nella fascia litoranea sia a mare.

Negli ultimi anni, questa tendenza allo sviluppo urbano delle coste si è ridotta, procede con ritmi meno repentini che nel passato ed è venuta diffondendosi una concezione ecologica e sostenibile del turismo; ciò si è tradotto in azioni per la gestione integrata dei litorali e in progetti tesi alla protezione del paesaggio, al miglioramento della qualità dell’ambiente e al recupero del patrimonio esistente.

Le attività antropiche determinano impatti, spesso con effetti irreversibili, che si intrecciano con le dinamiche naturali: le variazioni macroclimatiche e la subsidenza. Soprattutto nei contesti di spiagge sabbiose vanno affrontate diverse criticità; le modifiche della linea di costa sono infatti determinate da una serie di concause, come la realizzazione di moli e scogliere artificiali, l’alterazione del ciclo naturale delle sabbie connesso all’infrastrutturazione dei corsi d’acqua a monte, la pesante urbanizzazione costiera con la distruzione dei cordoni dunali, della flora e della fauna di spiaggia.

Il turismo di massa e la balneazione, così come i lavori di ripulitura e modellamento delle spiagge, sono attività dannose per gli ecosistemi costieri e con effetti di banalizzazione sul paesaggio.

Pertanto, nel rispetto delle direttive europee in materia, l’approccio integrato alla gestione e alla pianificazione delle zone costiere ha cominciato a percorrere i primi passi e a produrre sui litorali europei interessanti esperienze pilota; tuttavia, la strada è ancora lunga e assai difficoltosa nella pratica.

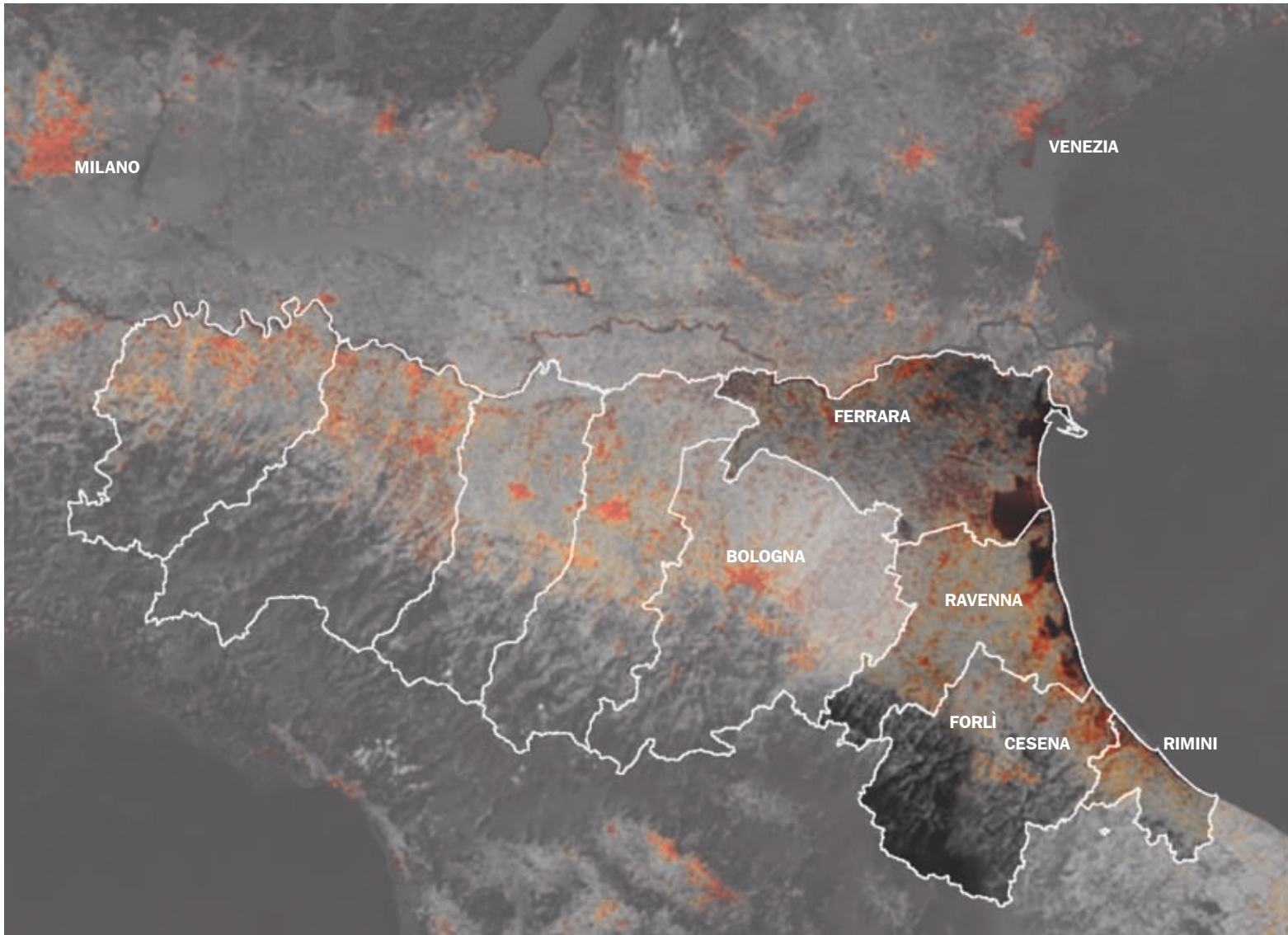
A partire dallo status quo, e a monte di qualsiasi strategia di sviluppo socio-economico, vanno operate scelte sulla definizione di quali aree destinare al turismo di massa, alla conservazione della natura o alla commistione di queste situazioni che appaiono inconciliabili.



Insedimenti turistici e spiagge attrezzate sulle coste europee e mediterranee.



(© foto dagli archivi di: Provincia di Rimini, Comune di Cattolica, Ajuntamiento de Benidorm, Ville de Cagnes sur mer, Ville de Batz sur mer, Département de l'Hérault, Altamarea Beach Village di Cattolica, E. Farnè.)



I 130 km della costa dell'Emilia-Romagna, nelle province di Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini.

la costa dell'emilia-romagna

L'Emilia-Romagna si affaccia sul mare Adriatico con una costa che si sviluppa per 130 km, nelle quattro province di Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini e nei territori di ventuno comuni, da Comacchio a Cattolica.

La costa ha una valenza strategica per la Regione Emilia-Romagna da diversi punti di vista:

- **economico**, per via degli importanti flussi dovuti al turismo balneare;
- **demografico e sociale**, per la costante domanda di residenza che si concentra soprattutto a sud, nella provincia riminese;
- **storico-culturale** per la presenza di importanti città e di numerosi insediamenti di età antica;
- **naturalistico**, grazie agli habitat del Po riconosciuti a livello comunitario, nella costa nord ferrarese, e di alcuni estuari fluviali residuali, ancora con ambiti di naturalità poco conosciuti, nella costa centrale e nella costa sud.

La costa e il turismo balneare rappresentano uno dei sistemi territoriali e una delle economie più importanti della Regione Emilia-Romagna; con quasi 9 milioni di turisti che arrivano ogni anno, la costa emiliano-romagnola attrae il 67% dei flussi turistici regionali. Proprio per la presenza massiccia delle attività economiche legate al turismo – sempre più diversificate lungo il litorale e nell'arco delle stagioni – la costa è anche un territorio ad elevata vulnerabilità ambientale, che richiede ogni anno risorse ed investimenti ingenti per contenere gli effetti dell'erosione costiera delle spiagge, per la promozione turistica in Italia e all'estero, per riqualificare aree urbane degradate e in cui è necessario l'ammodernamento delle

infrastrutture.

Il turismo balneare e la sua diversificazione, quindi, rappresentano un'opportunità per lo sviluppo e la rigenerazione ambientale del territorio costiero regionale.



I TRE PAESAGGI DELLA COSTA REGIONALE

I paesaggi del litorale emiliano-romagnolo di oggi sono il risultato dell'interazione tra uomo e natura; la conformazione attuale della costa regionale è essenzialmente il frutto di tre aspetti che interagiscono tra loro e che sono:

- il trasporto naturale di sabbia da parte dei fiumi;
- l'azione del moto ondoso e delle correnti marine che, da sud verso nord, ridistribuiscono i sedimenti sabbiosi lungo il litorale;
- l'intervento dell'uomo che, urbanizzando molti tratti della costa – con porti, moli, darsene, scogliere, manufatti edilizi, strutture balneari, insediamenti urbani e turistici – ha irrigidito ampi brani del litorale.

A seconda del grado di interazione tra habitat naturali ed attività umane, sul litorale regionale emergono **tre paesaggi dominanti**, corrispondenti ai tratti della costa nord (nella provincia ferrarese), di quella centrale (nella provincia ravennate) e della costa sud (dal ravennate sino al riminese, al confine con la Regione Marche). Vediamoli in dettaglio:

- 1** – Nel tratto a nord permane una forte presenza di elementi naturali costituiti dal paesaggio del delta del fiume Po, dove, tra gli insediamenti turistici e alle spalle di essi, si trovano vasti territori bonificati – perlopiù sotto al livello del mare – occupati in parte da aree umide, boschi, pinete litoranee, oasi e saline. Potremmo pertanto definire quello della costa nord



Insediamneti sulla costa emiliano-romagnola: Porto Garibaldi (FE), Marina Romea (RA), Marina di Ravenna (RA), Cattolica (RN).

(© foto dagli archivi di: Provincia di Ferrara, Provincia di Ravenna, Comune di Cattolica.)

come un territorio formato da paesaggi d'acqua, ove mare, bacini lacustri, fiume e canali artificiali si integrano alle terre emerse.

2 – Il tratto centrale costituisce un paesaggio intermedio tra la costa nord e la costa sud; esso corrisponde essenzialmente al tratto della provincia ravennate, ove permangono alcuni elementi naturali storici, come le pinete, e dove comincia la conurbazione di insediamenti turistici che vanno via via consolidandosi in direzione sud; in questo tratto, inoltre, troviamo il porto industriale di Ravenna, vera ed unica eccezione industriale nel paesaggio costiero regionale. In questo tratto di costa, nonostante siano presenti insediamenti

urbani e turistici, sono preponderanti i paesaggi generati dall'alternanza tra pinete e aree agricole che potremmo quindi definire paesaggi di terra.

3 – Il tratto a sud è fortemente antropizzato; la città turistica affacciata a mare è il risultato di un'urbanizzazione avvenuta per epoche e fasi successive che ha indotto lo sviluppo dei nuclei costieri verso un'unica città lineare; la presenza della ferrovia, della strada statale e dell'autostrada ha favorito lo sviluppo urbano e turistico dei lidi tra Cervia e Cattolica, consolidando in 150 anni una città costiera di oltre 60 km con rare soluzioni di continuità. Quest'ultimo tratto è formato da una sequenza di paesaggi prettamente urbani.

STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE REGIONALE E CRITICITÀ PREVALENTI

Attraverso una ricognizione dei principali strumenti di programmazione, pianificazione e finanziamento regionale per il territorio costiero sono stati individuati alcuni temi dominanti e alcune problematiche comuni alle località del litorale regionale.

I Piani regionali analizzati si occupano a vari livelli istituzionali e con competenze diverse dello sviluppo del territorio costiero. Tali strumenti sono:

- PTR, Piano Territoriale Regionale;
- PTPR, Piano Territoriale Paesistico Regionale;
- PRIT, Piano Regionale Integrato dei Trasporti;
- Piano per la portualità turistica;
- GIZC, Gestione Integrata delle Zone Costiere;
- PDA, Programma Speciale d'Area;

Il PTR e il PTPR sono strumenti della programmazione e pianificazione regionale che danno indirizzi e direttive generali per lo sviluppo del territorio e la tutela e valorizzazione del paesaggio dell'intera regione Emilia-Romagna; Il PTR ha valore di legge per tutta la sua validità e costituisce uno dei principali strumenti della programmazione regionale; Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) è parte del Piano Territoriale Regionale (PTR) e si pone quale strumento urbanistico territoriale per la tutela e valorizzazione del paesaggio e dell'ambiente.

Il PRIT è il piano regionale che integra e pianifica lo sviluppo delle infrastrutture e dei diversi sistemi di mobilità con il piano territoriale e con il piano paesistico ed ha funzione di indirizzo sui piani territoriali di coordinamento provinciale (PTCP) e sui piani comunali.

Il PIANO PER LA PORTUALITÀ TURISTICA è lo strumento di appro-

fondimento del PRIT – Piano Regionale Integrato dei Trasporti – in materia di pianificazione regionale per lo sviluppo dei porti turistici della regione.

Il PDA della costa è uno dei programmi speciali d'area per la qualità delle aree turistiche, cioè uno strumento di programmazione negoziata, tra quelli istituiti dalla Regione Emilia Romagna, con la finalità di cofinanziare progetti di riqualificazione urbana negli ambiti turistici (riqualificazione piazze, strade, edifici pubblici, ecc.), con la partecipazione delle province e dei comuni, oppure dei privati.

Il GIZC, piano di Gestione Integrata delle Zone Costiere dell'Emilia-Romagna, si occupa di pianificazione ambientale integrata allo sviluppo sociale ed economico della costa; tale strumento ha valore di indirizzo per i comuni e le province costiere (che su base volontaria possono assumerne direttive e contenuti nei loro strumenti urbanistici) e finanzia progetti pilota nell'ambito territoriale della costa.

Ad una prima osservazione sull'aspetto temporale, gli strumenti analizzati risultano per la maggior parte in fase di adeguamento e pertanto le relative indicazioni strategiche non risultano attuali; infatti, il PTR e il PTPR sono ad oggi in corso di aggiornamento, mentre i programmi speciali d'area per le città della costa al momento sono conclusi; il GIZC, invece, uno degli strumenti di più recente adozione, ha in corso di realizzazione alcuni progetti pilota finanziati nelle quattro province costiere di Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini.

Dal confronto tra i piani, mettendo in relazione tra loro gli obiettivi e le strategie adottate per il litorale emiliano-romagnolo, emerge una molteplicità di aspetti e questioni che potremmo riassumere così:

1) il litorale regionale è un laboratorio di progetti; 2) manca una visione strategica ed istituzionale per la costa; 3) i finanziamenti e le progettualità in corso continuano ad essere molto settoriali. Vediamo caso per caso.

1) Il litorale regionale è un laboratorio di progetti, nel quale sono state stanziare ogni anno molte risorse economiche per lo sviluppo e la salvaguardia del territorio.

I finanziamenti e le opere realizzate, o in corso di realizzazione, abbracciano molte e svariate tematiche; tali finanziamenti vanno dalla difesa del litorale per contenere la forte erosione costiera alla costruzione di nuove infrastrutture viarie e portuali, dalla riqualificazione urbana dei centri turistici balneari alla valorizzazione ambientale ed eco-turistica del Parco del Delta del Po, dalla costruzione dei nuovi centri fieristici e congressuali di Rimini e Riccione alla promozione di nuove forme di vacanza e fruizione del territorio.

Questa molteplicità di progetti, appare evidente, segue una logica territoriale molto chiara: associare lo sviluppo delle città della costa alla valorizzazione turistica e fruitiva del retroterra costiero, delle città storiche, dei borghi, degli habitat naturali.

2) Manca una visione strategica istituzionale ed attualizzata all'oggi per il territorio e il paesaggio costiero regionale.

La costa regionale è un territorio assai dinamico, soggetto a rapidi mutamenti che, soprattutto per via del turismo e della forte pressione urbana che esso genera, sono difficilmente controllabili con strumenti urbanistici che sono per loro natura rigidi e le cui analisi e previsioni risultano oggi datate.

Attraverso una lettura del PTR, che è lo strumento di programmazione territoriale dell'intera regione, e facendo una verifica di quanto è stato realizzato delle sue previsioni, possiamo dire che dal 1990, anno della sua adozione, molto è stato fatto; ad esempio, alcune darsene sono state costruite ed altre sono in corso di progettazione, è stata realizzata la nuova Fiera di Rimini, è stato avviato il P.R.U.S.S.T per il Porto di Ravenna, sono stati finanziati progetti di arredo urbano dei centri turistici di tutta la costa e, all'interno del Parco del Delta del Po, istituito nel 1988, è stata recuperata con un progetto LIFE la Salina di Comacchio.

Tuttavia molto è ancora da fare, se si pensa ad esempio ai temi indicati dal PTR per la grande mobilità, la salvaguardia degli habitat naturali e del Delta del Po, la riqualificazione urbana, immobiliare e paesaggistica delle città balneari, la lotta all'erosione costiera e la manutenzione delle opere rigide di difesa o la valorizzazione turistica del porto di Ravenna.

Leggendo tra le norme del PTPR e dei piani provinciali sottordinati, le priorità per il paesaggio costiero sono la riqualificazione urbana delle zone delle ex-colonie

marine e per la fascia urbana compresa tra spiaggia e ferrovia – caratterizzata principalmente da alberghi, pensioni e campeggi – i piani indicano la necessità di interventi volti alla qualificazione dell’offerta turistico-ricettiva e degli spazi urbani, escludendo sostanzialmente la funzione residenziale; inoltre, tenendo conto che la fascia costiera è stata densamente urbanizzata, emerge la necessità di favorire collegamenti entroterra-mare e, tra i lungomare e le spiagge, di favorire l’accorpamento delle strutture balneari, per rendere meno parcellizzato l’arenile e favorirne la fruizione e la percezione del mare.

Tutte queste indicazioni sono tradotte dal PTPR in termini di norme e relativa zonizzazione cartografica per ogni brano di costa. In particolare per la costa centrale e la costa sud, tutelare le foci e le sponde fluviali, gli edifici delle ex-colonie dismesse e le relative pertinenze, ha avuto il risultato importante di preservare quei pochi tratti di costa che, a tutt’oggi e dopo quindici anni, sono le uniche soluzioni di continuità della conurbazione lineare di alberghi e pensioni che si estende, per 60 km, dal territorio riminese a quello ravennate.

Attualmente sono in corso di progettazione alcuni comparti costieri per il recupero delle colonie, soprattutto nell’ambito riminese, ove sono partiti alcuni progetti e qualche cantiere per la riconversione e la rifunzionalizzazione delle ex colonie Murri, Novarese, Reggiana e Fiat. Purtroppo però i progetti avviati per il recupero delle colonie sono ancora pochi; moltissime colonie, anche di pregio storico testimoniale, continuano infat-

ti ad essere degradate e inutilizzate e, spesso, dimora di senza tetto o clandestini.

Le ampie porzioni urbane delle colonie, che gli strumenti urbanistici hanno vincolato con giudizio, si presterebbero quindi per essere nel futuro un’importante occasione progettuale per avviare una rigenerazione urbana della città costiera regionale che si sviluppa tra Ravenna e Rimini. A tal proposito, a fronte delle esperienze degli ultimi anni che non sono decollate o in cui è prevalsa una logica particolaristica e frammentata degli interventi, per i manufatti delle colonie e le relative pertinenze sarà significativo riuscire a redigere e finanziare programmi funzionali diversificati e progetti architettonici e paesaggistici unitari con una forte valorizzazione dello spazio pubblico; dunque programmi e progetti sostenibili e compatibili con i valori del paesaggio e capaci di attrarre i necessari capitali, pubblici e privati, di investimento.

Da questo confronto stretto tra indirizzi strategici del PTR e norme del PTPR, da un lato risulta necessario aggiornare gli strumenti sullo stato della conoscenza del territorio costiero e, dall’altro, occorrerebbe cogliere tale occasione come opportunità per sviluppare politiche e progetti intersettoriali, in grado cioè di integrare le previsioni tra programmi, strumenti e progettualità per lo sviluppo del litorale.

3) Risulta evidente una certa settorialità delle strategie adottate a livello istituzionale.

I differenti strumenti regionali analizzati hanno obietti-

vi e principi ispiratori comuni per il territorio costiero. Tuttavia, nel passaggio tra obiettivi e azioni ogni strumento – programmatico, urbanistico o finanziario – persegue finalità proprie, diciamo settoriali.

Facciamo qualche esempio. A partire dagli anni '90 la regione Emilia-Romagna ha attivato sul proprio territorio una nuova programmazione di interventi negoziati pubblico-privati, finalizzati alla riqualificazione turistica delle strutture ricettive, dei servizi e più in generale al miglioramento complessivo del territorio turistico di accoglienza e alla sua valorizzazione.

Parlare di turismo in Emilia-Romagna significa principalmente parlare di costa, di mare e più in generale di turismo balneare. Tuttavia, sulla costa emiliano-romagnola qualcosa sta cambiando; sono in corso diversi fenomeni di diversificazione e destagionalizzazione legati allo sviluppo di nuove forme di *loisir* e di *business* emergenti che, di fatto, stanno contribuendo a ridistribuire i flussi del turismo su una porzione di territorio più ampia e non più esclusivamente costiera. Il settore del turismo congressuale, ad esempio, si è consolidato a Rimini con la nuova fiera, rivitalizzando la città durante i mesi invernali; i circuiti sportivi dei nuovi impianti di golf si collocano nell'immediato retroterra costiero a San Giovanni in Marignano, Verucchio e Cervia; i circuiti delle città d'arte della costa o dei borghi malatestiani spingono i turisti a Ferrara e Ravenna e nelle colline dell'entroterra riminese e cesenate; il turismo naturalistico si pratica nel Parco del Delta del Po e da qualche anno la "fiera interna-

zionale del birdwatching" attrae in primavera numerosi amanti della natura dal nord Italia e dal nord Europa; il circuito dei parchi tematici di nuova generazione, che si concentrano da Ravenna a Cattolica lungo le infrastrutture principali, in particolar modo della strada statale adriatica SS16, ha fatto crescere il turismo didattico e scolastico.

Per cogliere le opportunità che può offrire la diversificazione del turismo alla rigenerazione del territorio costiero con "destinazioni mature", attraverso alcune leggi regionali importanti, come le L.R. 38/84 e 3/93 e la più importante L.R. 30/96 che disciplina "Norme in materia di Programma Speciale d'Area", sono stati finanziati dei programmi che hanno dato priorità alla valorizzazione turistica del territorio regionale. Attraverso i Programmi Speciali d'Area, sono stati finanziati diversi progetti di riqualificazione urbana, due Programmi speciali d'Area Città della Costa e altri per la valorizzazione del Delta del Po e dei centri delle valli del Marecchia e del Conca; tutto ciò si è tradotto nella trasformazione fisica di vie e spazi urbani, sentieri e piste ciclabili realizzati nella città turistica e nell'immediato retroterra costiero, in un arco temporale di oltre dieci anni.

Oltre alla ricaduta fisica sul territorio urbano, un aspetto particolarmente rilevante di tali programmi – per cui il settore turismo è risultato essere uno dei temi prioritari – è stata la finalità di accrescere l'integrazione fra gli enti locali, le parti sociali e i soggetti privati, per ottenere un maggior coordinamento delle iniziative e raggiungere, con l'impiego integrato delle risorse fi-

nanziarie, la migliore efficacia delle azioni attivate.

Quali ricadute si sono avute sul paesaggio urbano della costa regionale e del suo retroterra con questi programmi? I luoghi riprogettati e riqualificati con tali finanziamenti, in linea di massima, sono stati:

1. i lungomari e le piazze in prossimità delle darsene e dei porticcioli turistici;
2. le aree affacciate sui lungocanale e i porticanale;
3. gli accessi alle spiagge, soprattutto nei tratti in cui le strade litoranee sono vie per il traffico veicolare e i cui bordi urbani sono caratterizzati dal doppio affaccio degli alberghi e delle pensioni che impediscono la vista del mare;
4. le piazze storiche e di ingresso di diversi borghi storici;
5. alcuni sentieri naturalistico-didattici e piste ciclabili.

In particolare, gli interventi nelle aree urbane costiere hanno riguardato la pedonalizzazione di strade e piazze, l'inserimento di nuovo arredo urbano, la riqualificazione del verde pubblico, la realizzazione di piste ciclabili e di alcuni parcheggi. Il carattere urbano di queste opere realizzate, proposte dai comuni stessi, è in sostanza quello della modernizzazione e della maggior fruibilità collettiva degli spazi pubblici e turistici della città, nell'ottica di rendere la città stessa più accogliente e gradevole.

Attraverso questi dieci anni di progetti, la qualità estetica e pedonale dei lungomari di Misano Adriatico, Riccione, Cattolica, Milano Marittima, Marina di Ravenna

o dei Lidi Estensi, tanto per citarne alcuni, è senz'altro migliorata; nuovi elementi di design e di arredo urbano – mix di pavimentazioni, decori, lampioni, porfidi, autobloccanti, insegne coordinate, palme, fioriere, panchine e fontane – costituiscono gli oggetti di questa riqualificazione architettonica delle città balneari. Tuttavia, la forte stagionalità a cui sono soggette queste città ci restituisce ancora oggi, dopo gli interventi, un paesaggio urbano dissonante e legato alle stagioni, in particolar modo in inverno, quando le passeggiate e i lungomari riqualificati continuano ad apparire deserti e con alberghi chiusi, in attesa del sole e della bella stagione.

Contrastare la stagionalità non è certamente cosa facile; le opere e gli interventi realizzati che abbiamo citato hanno sì migliorato sensibilmente l'aspetto urbano delle località costiere della regione ma, non essendo stati concepiti come parte di programmi di rifunzionalizzazione urbana veri e propri, spesso non sono stati in grado di incidere sulla vitalità della facciata marittima delle diverse località.

I lungomari sono gli spazi urbani pubblici delle città a vocazione turistica; la loro riqualificazione e rifunzionalizzazione rappresenta un fattore chiave per le zone costiere che cercano di diventare vere e proprie città vissute tutto l'arco dell'anno. I lungomari, infatti, dovrebbero essere valorizzati sulla base di programmi funzionali adeguati per evitare che la riqualificazione si incentri esclusivamente sul *maquillage*, pur necessario, senza il ripensamento di quali funzioni possano essere in grado di arricchirne la complessità e l'at-

trattività urbana. Il rischio, infatti, è quello di separare una prestigiosa facciata marittima, riservata ai turisti, da un interno abitato, lasciato ai residenti. Pertanto, l'individuazione e la selezione delle funzioni assume un ruolo centrale al fine di integrare la passeggiata e garantire la giusta enfasi sul suo carattere di bene collettivo disponibile a tutti, turisti e abitanti.

Un secondo esempio. Sulla scorta del GIZC, Programma di Gestione Integrata delle Zone Costiere, l'Emilia-Romagna ha recentemente approvato un piano di investimento per finanziare alcuni progetti pilota in ognuna delle sue quattro province costiere.

Elemento cardine del GIZC regionale è l'integrazione tra le politiche e le progettualità per la difesa, la tutela e la valorizzazione socio-economica di un ambiente tanto fragile, delicato e ricco quale è la costa.

Nel 2006, la Regione Emilia-Romagna ha stanziato oltre 5 milioni di euro alle quattro province di Ferrara, Rimini, Forlì-Cesena e Ravenna per finanziare 18 progetti tra cui: la realizzazione di una rete di monitoraggio delle acque destinate alla molluschicoltura; la conservazione naturalistica di bacini di acqua dolce all'interno del parco del Delta del Po; il ripristino ecologico di due edifici pubblici secondo impianti a basso consumo energetico; il ripristino della foce fluviale del Conca, nel riminese, in cui si prevede la demolizione di opere rigide a mare, la ricostruzione di alcune dune a fini didattici e la realizzazione di sentieri e piste ciclabili.

Come citano i documenti ufficiali dell'Assemblea legi-

slativa dell'Emilia-Romagna, "il GIZC rappresenta uno strumento al momento unico nel panorama nazionale che, in linea con le indicazioni dell'Unione europea, punta a riorientare verso la piena compatibilità ambientale, ma anche sociale ed economica, tutti gli interventi sulla costa". Ad oggi, rispetto agli obiettivi, l'integrazione tra le politiche di settore risulta in parte disattesa. Infatti, i progetti attivati sono concentrati su alcune azioni che hanno sì una forte valenza ambientale, ma che purtroppo si integrano in maniera marginale con le politiche e le azioni attivate da altri settori regionali. Per incidere in maniera efficace e significativa sulla valorizzazione del paesaggio, sulla diversificazione del turismo e migliorare la qualità urbana delle località balneari, lo strumento GIZC andrebbe ulteriormente rafforzato.

nuove opportunità

MATURARE UNA VISIONE STRATEGICA PER IL PAESAGGIO COSTIERO DELL'EMILIA-ROMAGNA

Abbiamo visto come molti settori regionali, a vario titolo, operano sulla costa e finanziano progetti per la qualità dell'ambiente e del paesaggio, per un migliore e corretto uso delle risorse e per un migliore sviluppo economico. Tuttavia, il finanziamento settoriale delle molte progettualità – che ci sono state nel passato e che sono in corso – potrebbe essere più efficace se le politiche fossero maggiormente integrate.

La costa, attraverso un'efficace integrazione dei finanziamenti, potrebbe godere di opportunità di rinnovamento urbano e rigenerazione uniche; per rendere operative le politiche e i programmi degli enti territoriali sarebbe necessario:

– **definire una visione strategica (o piano strategico) dell'intera costa regionale secondo una sinergia pubblico-privata;** obiettivo primario di un piano strategico regionale per la costa è quello di costruire processi sostenibili (concretizzabili con progetti di breve e medio periodo ma pensati in un'ottica di sistema e di sviluppo a lungo termine), che possano garantire la valorizzazione delle risorse ambientali e che abbiano come soggetti operativi le comunità locali (istituzioni, abitanti residenti e temporanei, imprenditori, categorie, associazioni).

La validità di un processo strategico sta nell'iter con cui esso viene costruito: l'amministrazione è il promotore del piano, lo guida e garantisce il coinvolgimento dei rappresentanti pubblici e privati nella definizione di una visione strategica per l'avvenire del territorio,

da perseguire su un arco temporale ampio (almeno 10 anni), con azioni specifiche e l'attuazione di progetti concreti; con il processo strategico, gli attori del piano – dopo una fase conoscitiva, propositiva, di discussione, negoziazione e concertazione delle scelte – arrivano a definire un vero e proprio contratto con le priorità, i rispettivi impegni, i canali e i tempi di finanziamento.

Nel caso specifico dell'Emilia-Romagna si potrebbe costruire un piano strategico della costa a partire dalla messa in valore di alcuni percorsi amministrativi che di fatto sono già stati avviati. Ad esempio, i contenuti del GIZC regionale potrebbero essere implementati della componente strategica attraverso il PTR o il PTPR; infatti, il piano territoriale e il piano paesaggistico della regione sono in corso di adeguamento, pertanto, per la loro costruzione, la costa potrebbe essere uno dei “territori regionali laboratorio” su cui sperimentare l'efficacia di un processo strategico, sia mettendo in valore ed aggiornando gli studi recenti e gli indirizzi già proposti dal GIZC, sia convogliando i canali di finanziamento di altri settori regionali che di costa si occupano ordinariamente;

– **concentrare le risorse pubbliche disponibili in progetti che possano essere considerati strategici ad una scala vasta;** le progettualità da finanziare prioritariamente dovrebbero essere quelle in grado di generare nuove occasioni di sviluppo economico, compatibili con i valori dell'ambiente e del paesaggio e capaci di innescare un effetto volano per il territorio

in cui si attuano.

Una modalità possibile potrebbe essere quella di far convergere le risorse dei differenti bandi e gare gestiti dai vari settori regionali che operano sulla costa; i capitali così convogliati – da erogare secondo una modalità concorsuale – dovrebbero servire per il finanziamento di progetti ed opere che rispondano contemporaneamente a diversi requisiti:

- ambientali;
- economici;
- paesaggistici;
- di miglioramento della qualità urbana;
- di ottimizzazione e innovazione dei sistemi di mobilità.

È quindi necessità imprescindibile lo sviluppo di programmi e progetti che sappiano coniugare le politiche per la diversificazione del turismo (principale fonte di reddito del litorale) con la gestione integrata delle risorse territoriali e del paesaggio (difesa della costa, tutela di habitat naturali) e con le politiche di rinnovamento urbano (recupero delle colonie, rinnovamento immobiliare delle strutture ricettive vetuste; riqualificazione degli spazi urbani della costa con funzioni e servizi pubblici; ammodernamento delle infrastrutture di accesso e della mobilità).

– **definire, costruire e realizzare programmi e progetti di rinnovamento complessi, specifici per ogni litorale;** nella costruzione di un documento strategico per la costa occorrerà definire accordi tra regione, province e comuni affinché i differenti territo-

ri costieri possano sviluppare sì programmi e progetti intersettoriali, ma differenziati e in armonia con le proprie vocazioni, così da caratterizzare maggiormente l'offerta e l'attrattività del litorale emiliano-romagnolo sul piano nazionale ed internazionale; in tal senso sarà necessario:

- sfavorire una competizione interna alla regione, tra province e/o comuni contigui;
- rafforzare l'identità e la ricchezza dei singoli ambiti paesaggistici locali, premiando le sinergie tra più comuni, tra amministrazioni della costa e del retroterra costiero;
- tutelare attivamente gli ambiti di naturalità e salvaguardare le risorse ambientali non rinnovabili;
- sviluppare progetti di valorizzazione costruiti dal basso con le autonomie locali; in tal senso, il ruolo di province e regione sarà quello di supportare le amministrazioni comunali con un'attività di coordinamento per la definizione di programmi complessi e l'individuazione di canali di finanziamento diversificati.

strategie in atto/
casi di studio

2

temi e strategie emergenti

Attraverso una selezione di casi relativi a piani e progetti, realizzati e in corso, sulle coste mediterranee ed europee, individuati per la loro valenza in termini paesaggistici e per la rilevanza ed affinità dei temi affrontati, è stato possibile ricavare alcuni dei temi emergenti rispetto alle trasformazioni dei paesaggi turistico-costieri.

I progetti selezionati sono stati schedati al fine di poterne estrapolare le caratteristiche principali e la rispettiva attuazione, il processo pianificatorio ed amministrativo, le scelte progettuali, architettoniche, paesaggistiche e funzionali, le condizioni ambientali e le dinamiche storiche e di sviluppo insediativo.

INDICAZIONI DAI CASI DI STUDIO

I temi chiave emergenti da questa analisi sul confronto degli strumenti, delle strategie – ambientali, urbane, economiche, infrastrutturali e turistiche – e delle scelte progettuali dei diversi casi di studio analizzati si possono riassumere così:

1 – È EVIDENTE L'ESISTENZA DI UNA VISIONE STRATEGICA DI LUNGO PERIODO NEI PROGETTI DI TRASFORMAZIONE URBANA E RIGENERAZIONE DEL PAESAGGIO; ciò è vero quando a monte di ogni progettualità attuata ci sono scelte e strategie interistituzionali (stato-regione-provincia-comuni) e pubblico-private, traducibili nel finanziamento di progetti concreti per lo sviluppo sostenibile dei litorali e/o per la rigenerazione urbana delle città costiere ed inquadrabili in una logica di gestione integrata delle coste, sul piano ambientale, urbano ed economico;

2 – L'AGIRE PER PROGETTI È RISULTATA UNA STRATEGIA EFFICACE TANTO PIÙ SE ACCOMPAGNATA DALLA FORMAZIONE DI AGENZIE PUBBLICHE, dedicate alla gestione dei progetti particolareggiati e alla semplificazione della macchina burocratica ed amministrativa, con cui dare operatività e concretezza alle indicazioni degli strumenti urbanistici e di pianificazione vigenti;

3 – NEGLI AMBITI URBANI PREVALE IL CONCETTO DI VALORIZZAZIONE PUBBLICA DEGLI SPAZI APERTI ASSOCIATO ALLA RIORGANIZZAZIONE DELL'ACCESSIBILITÀ URBANA E DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA, con metropolitane costiere, parcheggi a servizio dei lungomari e delle spiagge e la trasformazione di strade litoranee in strade urbane, parzialmente o totalmente pedonalizzate;

4 – I PROGETTI PROPONGONO LA “TRASVERSALITÀ” COME STRATEGIA PER RIGENERARE E PROMUOVERE LA COSTA DENSAMENTE URBANIZZATA, ALLA SCALA TERRITORIALE NEL RAPPORTO “ENTROTERRA-COSTA” E A QUELLA URBANA NEL RAPPORTO “CITTÀ-MARE”. Ciò avviene nel primo caso (entroterra-costa) attraverso la valorizzazione fruitiva ed ecologica delle connessioni fluviali che legano i comuni dei territori costieri a quelli interni con la promozione di progetti di valorizzazione e promozione dell'entroterra e della costa insieme; ad esempio per la fruizione e riqualificazione dei fiumi e delle relative sponde, promuovendo lo sviluppo di attività economiche compatibili con il paesaggio, associando la valorizzazione dell'agricoltura e degli in-

sediamenti storici con l'insediamento di infrastrutture per il tempo libero e lo sport.

Nel secondo caso (città-mare) attraverso il rafforzamento delle discontinuità urbane litoranee riqualificando gli assi urbani esistenti tra il mare e la città con parchi e *promenade*, riconnettendo lo spazio della facciata marittima e della spiaggia al resto della città, sia attraverso spazi aperti di grande qualità sia con nuove funzioni urbane pubbliche;

5 – LA DIVERSIFICAZIONE DEL TURISMO È UNA STRATEGIA ECONOMICA CHE VA INTEGRATA AI PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA E DI VALORIZZAZIONE DEI LITORALI, affinché si inneschino processi di rigenerazione dei territori che siano sostenibili e compatibili con il paesaggio. Il turismo, che è stato in passato il motore immobiliare dell'urbanizzazione costiera, può essere oggi il motore per la rigenerazione del paesaggio e il rilancio dell'economia, delle località balneari e del loro retroterra; occorre comprendere come il turismo si diversifichi e secondo quali tendenze, cogliendo l'opportunità di migliorare l'*appeal* turistico investendo in qualità urbana ed ambientale, in accessibilità e trasporto pubblico, secondo una logica che aumenti i servizi disponibili a turisti e residenti;

6 – VA DIFFONDENDOSI IL CONCETTO DI RISARCIMENTO ECOLOGICO DEI LITORALI, dal ripristino di sistemi naturali di difesa delle coste – per aumentarne la naturale resilienza – sino alla riconfigurazione di aree costiere degradate, ad esempio riqualificate con

funzioni di parco urbano per il tempo libero; questo è reso possibile dalla diffusione di una cultura della sostenibilità e dalla consapevolezza di quanto la presenza del verde sia determinante per la qualità della vita in città, entrambi concetti molto radicati nelle metropoli del nord Europa, il principale bacino di utenza dei flussi turistici che interessano le coste mediterranee;

7 – OGNI LITORALE E TRATTO DI COSTA HA UN SUO GENIUS LOCI, suoi specifici caratteri, problemi e potenzialità e pertanto le soluzioni progettuali dovranno ricercare e comprendere le peculiarità specifiche del luogo e reinterpretarle in base alle differenti esigenze e vocazioni;

8 – LA PROGETTAZIONE AMBIENTALE E PAESAGGISTICA DELLE AREE COSTIERE RICHIEDE UNA MULTIDISCIPLINARIETÀ DI APPROCCIO E DI PROFESSIONALITÀ DIVERSIFICATE, proprio per la natura fragile degli habitat litoranei, luoghi dal delicato equilibrio ambientale e soggetti a forte pressione delle attività umane. In molti dei casi studiati, infatti, dalla fase di concezione iniziale al progetto e sino alla realizzazione delle opere, le equipe sono risultate essere formate da professionisti diversi: ingegneri, architetti, paesaggisti e geologi alla scala progettuale e di realizzazione delle opere; urbanisti, economisti, architetti, paesaggisti ed esperti di comunicazione e marketing territoriale per la progettazione di scala urbana e di redazione e promozione degli strumenti urbanistici.

maturare una visione strategica

DALLA PIANIFICAZIONE INTEGRATA DEI LITORALI ALLA STRATEGIA DEGLI EVENTI MEDIATICI E DEL PROGETTO URBANO DELLO SPAZIO PUBBLICO

[1,2,3,4]

Dall'analisi dei casi di studio è emerso come essi siano stati concepiti come parte di una visione generale più ampia, frutto di strategie territoriali di carattere regionale e nazionale, di una visione strategica chiara e concertata per lo sviluppo di specifici ed ampi tratti di costa coi diversi attori e decisori del territorio: le istituzioni (regioni, stato, province,...), la collettività, i privati e le imprese.

Ciò è senz'altro accaduto a Barcellona con i progetti che dal 1992, a partire dalle Olimpiadi, sono stati realizzati per il recupero del fronte mare; nella Languedoc-Roussillon, per il recupero ecologico del lido che si sviluppa sull'ampio cordone litoraneo tra Sète e Marseillan; a Cagne-sur Mer, sul litorale di Nizza con la riconversione a strada urbana della statale costiera; in provincia di Savona dove è previsto il recupero di 35 km di una linea ferroviaria litoranea dismessa.

Se pur differenti sotto molti aspetti (paesaggistici, progettuali, delle strategie e degli strumenti utilizzati), nei casi studiati emerge come le amministrazioni siano state lungimiranti, riuscendo ad avviare processi di rigenerazione delle loro coste con una visione strategica di lungo periodo.

Ad esempio, la Languedoc-Roussillon ha costruito, attraverso la cosiddetta "Mission Littoral", una strategia pluriennale Stato-Regione per attuare in contemporanea il rilancio turistico e la valorizzazione paesaggistica delle coste, incentrata su diverse azioni tra cui:

- la condivisione della "Mission Littoral", firmata e sottoscritta da tutte le istituzioni coinvolte;
- la realizzazione di un piano integrato e di sviluppo sostenibile per la costa;

- la ricerca di finanziamenti regionali, nazionali ed europei per le analisi e la progettazione degli interventi;
- il finanziamento di 12 grandi progetti strategici per il recupero di siti costieri.

Attraverso la "Mission Littoral", con un budget di oltre 300 milioni di euro, la Languedoc-Roussillon ha finanziato tra il 2003 e il 2006 numerosi interventi che vanno dal recupero ecologico e paesaggistico degli habitat costieri di maggior pregio, alla riqualificazione architettonica degli immobili turistici vetusti degli anni '70, sino alla riqualificazione urbana di alcuni centri turistico-costieri; ad esempio, il recupero paesaggistico del lido che si sviluppa tra Sète e Marseillan, finanziato con un importo di oltre 50 milioni di euro, è solo uno dei 12 grandi progetti strategici di gestione integrata della costa previsti nel piano regionale, fiore all'occhiello delle strategie della Languedoc-Roussillon.

Differente è il caso della città costiera di Barcellona che, da oltre 15 anni, è un laboratorio continuo e permanente di progettazione e trasformazione urbana, tanto nota ed efficace nelle sue politiche per la città da essere presa a modello da altre aree costiere mediterranee, in particolar modo portuali, come quella genovese o napoletana.

Barcellona, infatti, dal 1992 ha messo in piedi una strategia di riqualificazione urbana basata sui grandi eventi mediatici, con cui ha captato capitali pubblici e privati per riconvertire intere e vaste aree degradate del porto e del litorale a nord della città.

La politica barcellonese è stata chiara e concreta. Anzitutto si sono definite le aree urbane degradate, da riconvertire e riqualificare e la scelta è caduta su poche ma significative zone, come il fronte mare, originariamente occupato da fabbriche dismesse. I progetti si sono concentrati sull'area del fronte mare, scegliendo quindi una delle parti più vetuste di città in cui era necessario intervenire per

[5,11] risanare il disagio sociale insieme al degrado urbano. Il rinnovamento urbano del *waterfront* barcellonese è andato di pari passo al rinnovamento sociale dei quartieri popolari e il successo dei progetti più efficaci di Barcellona è derivato dall'aver favorito una forte integrazione tra popolazione originaria e nuovi abitanti e aver realizzato il giusto mix tra le nuove funzioni (di servizio, commerciali, di residenze sociali, parchi urbani e infrastrutture di mobilità collettiva). Barcellona, in particolar modo, ha scelto di affrontare il tema del rinnovamento della città attraverso il progetto urbano dello spazio pubblico; con la costituzione di società ad hoc, di gestione e realizzazione dei progetti, finanziati con canali di investimento pubblico e privato, ha saputo dare efficacia e celerità alla macchina amministrativa, agevolando e snellendo i tempi di concessioni e permessi.

In sintesi, possiamo affermare che costruire una visione strategica di scala vasta (regionale o metropolitana) è condizione primaria e necessaria per poter avviare un processo di rigenerazione urbana e territoriale per le aree costiere, ove ci siano vaste aree abbandonate e dismesse, habitat di grande pregio ambientale e forte pressione urbana ed insediativa. In tal senso il ruolo delle amministrazioni territoriali (regioni, province) si gioca sul piano dell'efficacia e dell'efficienza, in particolare per:

- **fare sistema a livello interistituzionale (regione, provincia, comuni) e intersettoriale (politiche urbane, di diversificazione del turismo, di risarcimento ambientale) per concordare e concertare una visione strategica territoriale e i progetti prioritari sui quali far convergere in modo efficace le risorse pubbliche disponibili dei diversi settori dell'amministrazione;**
- **affrontare i problemi specifici delle coste in**

un'ottica pianificatoria e di rilancio del territorio nel lungo periodo, da attuare con progetti differenziati e concreti, realizzabili nel breve e medio periodo;

- **attrarre capitali di rischio privati, con cui co-finanziare progetti di riqualificazione urbana e paesaggistica, di valorizzazione socio-economica e di diversificazione turistica insieme;**
- **privilegiare il recupero e il riuso di zone degradate, già compromesse e dismesse, per rigenerare sul piano ambientale e sociale le aree costiere maggiormente insediate in cui prevalgono il mix funzionale e il progetto dello spazio pubblico.**

agire per progetti

LA STRATEGIA DEL PROGETTO URBANO PER RIGENERARE LE DENSE ED URBANIZZATE CITTÀ DELLA COSTA

- [1,3,4,6] La scelta di agire per progetti è un'altra costante dei casi analizzati, cioè il progetto urbano è risultato essere uno strumento efficace con cui dare operatività e concretezza alle indicazioni dei piani urbanistici, in grado di rinnovare aree degradate in una logica di disegno generale, programmata e realizzata negli anni. Infatti, ricostruendo la storia amministrativa dei progetti selezionati, emerge come molti di essi siano parte di piani e previsioni territoriali di scala intercomunale in cui sono state coinvolte amministrazioni di diverso livello gerarchico ed istituzionale. La scelta di agire sui fronte mare attraverso progetti urbani, cioè piani particolareggiati, ha prodotto molti benefici effetti nelle città che hanno intrapreso questo cammino.
- [5] Facciamo qualche esempio. Il caso più noto di un'area costiera che ha saputo rinnovarsi scegliendo la strategia del progetto è quello di Barcellona. La strategia di Barcellona, che ha puntato sui giochi e sul forum delle culture, è stata quella di operare delle scelte di rinnovamento urbano, individuando quei luoghi su cui fosse prioritario intervenire e che fossero in grado, una volta realizzati i progetti, di fare da volano alla trasformazione generale della città. In sostanza, la moltitudine dei progetti si è concentrata in alcuni punti caldi, la cui progettazione non sarebbe stata possibile senza capitali e sforzi progettuali straordinari. Barcellona, in quindici anni, ha così recuperato un rapporto col suo mare, impedito per anni dalle strutture del vecchio porto, dalle fabbriche e dalla caoticità delle infrastrutture litoranee; i progetti di recupero del *Moll de la Fusta* associato a quello del *Cinturon Litoral*, della spiaggia e della *promenade* della *Barceloneta*, della Villa Olimpica, del Parco del *Poblenou* o del Parco
- [11]

dell'Auditorium sono solo alcuni tra i progetti più noti realizzati sul fronte mare. Tutti questi progetti hanno conferito alla città una nuova immagine verso il mare, rinnovata all'insegna dello spazio pubblico e con un mix di funzioni, ludiche e sportivo-ricreative, commerciali, culturali, residenziali.

[9] La strada di operare il recupero del fronte mare attraverso differenti progetti di scala urbana è evidente anche a Matosinhos, in Portogallo; il nuovo lungomare di Souto de Moura, tra il porto e il *Parque de Cidade*, è solo il più avanzato dei progetti in corso di progettazione e realizzazione per la sistemazione del fronte mare della città portoghese, che comprendono anche la risistemazione viabilistica con nuovi spazi pubblici per la passeggiata, come nella zona di *Leça de Palmeira*, e la sistemazione paesaggistica dei sentieri di accesso alla spiaggia, che dalla strada litoranea e dai campeggi attraversano le dune e la macchia mediterranea nella zona *Ribeira da Guarda*.

[10] Spostandoci di qualche centinaio di metri da Matosinhos in direzione di Porto ritroviamo l'intervento di Morales, Figueras e Fonseca per il nuovo frontemare del *Parque de Cidade*. Questo progetto è l'ultimo, in ordine temporale, degli interventi riguardanti il *Parque de Cidade*, il più grande spazio verde della città di Porto, già previsto negli anni '60 dal piano urbanistico municipale e realizzato in diverse tranches dal 1993 al 2002.

Sulla scorta di questi esempi possiamo dire che:

– **il progetto urbano è una modalità utile per intervenire sull'obsolescenza delle aree costiere portuali e turistiche più degradate; il piano particolareggiato di scala urbana è uno strumento adatto per tradurre le strategie della pianificazione urbanistica ed infrastrutturale in veri e propri programmi di rinnovamento urbano e di riqualifi-**

cazione paesaggistica degli spazi pubblici;
– **la qualità progettuale e di innovazione degli spazi pubblici ha incrementato il valore immobiliare dei quartieri a margine degli interventi;**
– **c'è una forte commistione tra funzioni pubbliche e private.**

valorizzare il fronte mare e la spiaggia come spazi pubblici

DALLA QUALITÀ PROGETTUALE DEGLI SPAZI APERTI ALLA RIORGANIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ E DEI PARCHEGGI

Vuoi per via dell'agguerrita competizione internazionale tra città, vuoi per la disponibilità di aree che hanno perso la loro funzione originaria e che si prestano ad una riconversione, vuoi per una clientela di turisti sempre più esigente alla qualità ambientale degli spazi, sono molte le città e le località costiere che si stanno misurando con la progettazione e la funzionalizzazione dei propri fronte mare e di accesso alle spiagge. I flussi importanti di persone e veicoli che si riversano nelle città costiere, nelle località balneari o sulle loro spiagge, hanno generato l'esigenza diffusa di ripensare il fronte mare insieme alla riorganizzazione della mobilità, dei parcheggi e degli accessi agli arenili; se per le aree urbane i temi più comuni sono quelli di declassare le litoranee a strade urbane e di razionalizzare i parcheggi insieme alla progettazione degli spazi pedonali – passeggiate, boulevard e promenade – per le aree a maggior vocazione naturalistica il tema è quello di contenere gli effetti devastanti che automobili e turisti hanno su sistemi ecologici fragili, come le dune e la vegetazione arbustiva.

[3,4,5,9,7,10,11]

Entriamo nel merito di qualche caso. Come si vede dagli interventi realizzati a Barcellona, Porto, Cagnes-sur-mer, in Liguria, a Matosinhos – quelli in aree urbane e metropolitane – il recupero del fronte mare è incentrato sulla sua valorizzazione come spazio aperto e a forte vocazione pubblica: spazio accessibile a diversi mezzi di trasporto pubblico; spazio sicuro; spazio verde e rinaturalizzato; spazio per il tempo libero, dotato di strutture sportive; spazio di sosta e passeggio per godere della vista sul paesaggio; spazio progettato per essere fruito dall'uomo e in cui l'accesso all'automobile è ridotto o addirittura impedito ed organizzato attraverso parcheggi, interrati o

in silos o come parcheggi giardino.

Insieme al progetto e alla riqualificazione degli spazi aperti, questi progetti hanno riorganizzato il sistema della mobilità, degli accessi veicolari e dei parcheggi. Ad esempio, il progetto di riqualificazione urbana del Moll de la Fusta a Barcellona, ingloba in sé il sistema della piattaforma-terrazza con chioschi e bar, che funge da copertura del *Cinturon Litoral* – strada di grande attraversamento urbano – e dei parcheggi interrati a servizio del fronte mare.

Negli interventi sulle coste turistiche di Sète, Prèfailles oppure di Albufera – quelli realizzati in litorali di grande valore ecologico e paesaggistico – il tema dominante è il recupero della spiaggia quale habitat naturale, cioè il ripristino del delicato equilibrio tra mare, cordoni dunosi e vegetazione mediterranea soggetti all'intensa frequentazione estiva.

Tali interventi, incentrati sul concetto di resilienza degli habitat naturali, di fatto non hanno impedito la fruizione umana di queste spiagge di grande pregio ambientale, ma hanno cercato di governarla nel rispetto della flora e della fauna. Sentieri, camminamenti, palizzate e parcheggi-giardino sono alcuni degli elementi base di questi progetti, che sono stati necessari per regolare i flussi disordinati dei turisti.

A Sète, in particolare, la forte erosione costiera a cui era soggetto il lido ha imposto la scelta drastica ed onerosa di arretrare, ove possibile, la strada litoranea; il progetto della viabilità è dunque divenuto un progetto di paesaggio, i cui elementi chiave sono dati dal sistema formato da strada, parcheggi, sentieri e dune.

Nel caso del piano per la spiaggia e il lungomare di Chioggia, città turistica densamente urbanizzata e a forte vocazione balneare, il tema da risolvere era quello della spiaggia attrezzata e della relazione tra lungomare ed arenile; nel corso degli ultimi cinquant'anni, le

spiaggia di questa località - come di molte altre città alto-adriatiche - data in concessione ai privati per l'organizzazione del servizio di balneazione, è stata via via riempita di cabine, chioschi, bar e attrezzature, consolidando il modello insediativo dello stabilimento balneare a conduzione familiare, il cosiddetto "bagno".

[12] Il progetto per il fronte mare di Chioggia ha inteso la riorganizzazione dell'arenile secondo un principio progettuale di detrazione, riducendo e accorpando le attrezzature fisse e individuando soluzioni differenziate lungo lo sviluppo della spiaggia. A Chioggia lo spazio tra città e bagni è stato ripensato come un vero e proprio parco urbano lineare, uno spazio verde pubblico e attrezzato in cui ricollocare le attrezzature sportive e nuove funzioni urbane legate al piccolo commercio e alla ristorazione, con percorsi a raso e in quota; a Matosinhos, in Portogallo, il lungomare è stato invece ripensato come una passeggiata rialzata sul piano spiaggia e senza auto, proponendo la realizzazione di parcheggi interrati e semi-interrati, analogamente a quanto è stato fatto a Porto.

A conclusione di queste osservazioni possiamo affermare che:

- **la facciata marittima di una città costiera gioca un ruolo importante nel definire e rafforzare l'identità urbana e l'immagine generale che la città offre di sé, ai propri abitanti tutti, residenti e temporanei, al pari di una piazza, di un monumento o di un quartiere storico;**
- **gli spazi urbani del fronte mare, i lungomari e le spiagge attrezzate sono "spazi pubblici" e perciò la loro fruizione e connotazione pubblica deve essere garantita a prescindere da eventuali regimi concessori di gestione dei servizi;**
- **il progetto del fronte mare è caratterizzato da**

una forte commistione tra funzioni pubbliche e private e di spazi verdi, fortemente connessi ai sistemi di mobilità pubblica e di riorganizzazione dei parcheggi;

- il progetto del parcheggio deve essere parte del progetto paesaggistico;

- la qualità dello spazio pubblico si fonda sulla qualità progettuale dell'architettura (qualità costruttiva, materica e del disegno formale degli edifici), sulla qualità progettuale degli spazi urbani (disegno urbano delle piazze, dei percorsi, dell'arredo urbano...), sulla presenza di spazi verdi progettati e integrati al tessuto urbano (giardini, orti, parchi...);

- lungomari pavimentati, boulevard alberati, piazze con vista sul mare, parchi litoranei, piste ciclabili, percorsi pedonali, moli con palme, percorsi illuminati, fontane e sculture, terrazze e pontili di legno affacciati sull'acqua... e poi ancora, percorsi di legno tra le dune, parcheggi giardino e sentieri tra le pinete; questi, alcuni degli spazi e degli elementi per riconfigurare il fronte mare, in aree urbane o naturali, che abbiamo scorso nei progetti.

ricercare il genius loci

DALL'ESISTENZA DI PROBLEMI COMUNI ALLA RICERCA DI SOLUZIONI PROGETTUALI ORIGINALI COME OPPORTUNITÀ PER VALORIZZARE I CARATTERI DI OGNI SPECIFICO LITORALE

Le coste mediterranee costituiscono un continuo avvicinarsi di paesaggi storico-culturali e grazie ai traffici commerciali marittimi e al turismo balneare sono tra i luoghi più insediati ed urbanizzati d'Europa.

Le coste presentano molti caratteri comuni, dovuti ad una simile evoluzione ambientale, storica, commerciale ed urbana, nel passato come nella storia più recente; pertanto, anche i problemi tendono ad assomigliarsi e a riproporsi similmente in diverse città costiere e in diversi litorali.

Tra le soluzioni progettuali adottate nei casi di studio emergono delle costanti, dei temi dominanti, delle strategie progettuali ricorrenti, quasi delle invarianti. Il tema della grande mobilità stradale, ad esempio, appartiene a molti dei progetti analizzati, a Barcellona, Cagnes-sur-Mer, Sète, Porto; altra costante di molti progetti è la questione dei parcheggi e dei percorsi di accesso alle spiagge, a Prèfailles, Matosinhos, Chioggia, Sète, Albufera. L'elenco potrebbe andare avanti, sul tema del lungomare, dei porti industriali dismessi, dei parchi urbani, del recupero ecologico dei sistemi di difesa naturale.

[10,11,12,13,14]

Tuttavia, dai progetti analizzati, aldilà che siano in tutto o in parte buone e ripetibili pratiche per i differenti paesaggi costieri, emerge come ogni soluzione sia stata il frutto di problemi e potenzialità specifiche del luogo. Dai casi osservati è evidente come uno stesso tema sia stato risolto in base alla specificità del territorio. Il parco di Porto e il parco del Poblenu, o il parco proposto per la spiaggia di

Sottomarina di Chioggia, ad esempio, sono parchi urbani litoranei di città assai dense, ma – grazie anche alla capacità e sensibilità dei progettisti coinvolti in team multidisciplinari – le soluzioni paesaggistiche, architettoniche e tecniche adottate hanno risolto problemi specifici con soluzioni progettuali pensate ad hoc, in cui il progetto ha intensificato le relazioni fisiche e/o visive con la città e con i quartieri alle spalle o ai bordi dell'intervento.

La necessità di far convivere le coste con la fruizione dei turisti, che arrivano in massa d'estate e perlopiù in automobile, in termini progettuali ha avuto come risultato svariate soluzioni, generando nuovi paesaggi, paesaggi ibridi e compositi.

In linea generale, seppure la congestione veicolare sia uno dei problemi dominanti e comune ai territori costieri, una sostanziale differenza delle soluzioni adottate la si riscontra per le aree urbane e per quelle naturali.

Nelle aree urbane si è proceduto ad una pedonalizzazione parziale o totale delle strade litoranee, trasformate in lungomare, e alla realizzazione dei parcheggi in silos oppure interrati, come a Porto.

Nelle aree a valenza ambientale sono stati invece realizzati parcheggi alberati e percorsi pedonali obbligati tra le dune ricostruite, come ad Albufera di Valencia e a Prèfailles, nella Loira francese. Impedire l'accesso ad habitat di grande valore ecologico non sarebbe stato possibile per ragioni economiche e dunque sono state messe in campo soluzioni per minimizzare gli effetti devastanti della massa estiva dei turisti.

Secondo questi ragionamenti possiamo affermare che emergono problematiche e soluzioni progettuali ricorrenti per le aree costiere; tali pratiche possono essere ritenute esemplari, e dunque ripetibili,

in particolare sul piano degli strumenti, del programma funzionale e della riorganizzazione della mobilità e dei parcheggi. Tuttavia ogni luogo è unico e il progetto di paesaggio delle aree costiere per essere efficace deve:

- **essere in grado di risolvere le problematiche specifiche di un'area e di arricchirne la complessità percettiva e fruitiva ampliando la gamma delle esperienze e delle relazioni possibili, fisiche e sociali, esaltando quelle specificità che conferiscono ad ogni luogo il suo carattere di unicità;**
- **essere affrontato da specialisti qualificati e da team multidisciplinari; ciò è certamente vero per i litorali che sono luoghi ad alta fragilità ambientale, a grande artificialità umana e con un intenso sfruttamento delle risorse e nei quali la coesistenza di habitat naturalistici ed aree urbane, a forte fruizione stagionale e turistica di massa, è problematica e sovente conflittuale;**
- **saper interpretare l'interazione tra funzioni, spazi e habitat apparentemente inconciliabili; il progetto delle aree costiere risulta infatti in molti casi un progetto di mediazione, per cui occorre assumere il paesaggio di progetto come il risultato di situazioni ibride in cui contemporaneamente convivono elementi naturali ed artificiali. Il progetto deve preservare le risorse non rinnovabili, perseguire la valorizzazione dei luoghi e degli habitat esistenti migliorando la condizione di partenza, favorire il carattere pubblico dei luoghi e quindi la loro percezione sociale e la relativa frequentazione.**

casi di studio

- 01 – GESTIONE INTEGRATA DELLA COSTA**
programma interministeriale Mission Littoral in Languedoc-Roussillon
- 02 – RIPRISTINO ECOLOGICO DI UN CORDONE LITORANEO**
arretramento della strada statale, ripristino delle dune e realizzazione di parcheggi per la spiaggia del lido di Sète
- 03 – PRUSST DEL TERRITORIO COSTIERO**
il programma di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile per il riuso della ex ferrovia del ponente ligure
- 04 – GRANDI EVENTI E PROGETTO URBANO DELLO SPAZIO PUBBLICO**
la costa di Barcellona, laboratorio di progetti di rigenerazione urbana
- 05 – DUPLICARE IL SUOLO: PASSEGGIATA PEDONALE E INTERRAMENTO DI LITORANEA E PARCHEGGI**
il recupero del vecchio molo di Barcellona
- 06 – DISEGNO URBANO E FRONTE MARE POLIFUNZIONALE**
il master plan per il rinnovamento urbano della costa di Salonicco
- 07 – STATALE COSTIERA TRASFORMATA IN PROMENADE**
3km di nuovo fronte mare a Cagnes-sur-mer
- 08 – RIQUALIFICAZIONE URBANA DEL FRONTE MARE**
lungomare pedonalizzato a Torrevieja
- 09 – NUOVO LUNGOMARE URBANO**
passeggiata, attrezzature di spiaggia e parcheggi interrati a Matosinhos
- 10 – PARCO E PROMENADE SULL'ATLANTICO**
Viadotto, promenade e parcheggi nel fronte mare del parco di Oporto
- 11 – PARCO, DUNE E IMPIANTI SPORTIVI AL POBLENOU A BARCELLONA**
il recupero di una ferrovia litoranea e delle industrie dismesse
- 12 – LA SPIAGGIA ATTREZZATA COME UN PARCO URBANO**
il Piano dell'arenile a Sottomarina di Chioggia
- 13 – RICOSTRUZIONE DEI CORDONI DUNALI**
sistema di dune-parcheggi nel fronte mare del parco naturale di Valencia
- 14 – RECUPERO ECOLOGICO DELLA COSTA SELVAGGIA DI PRÉFAILLES**
riorganizzazione dei percorsi carrabili e pedonali di accesso alle spiagge

il programma interministeriale *Mission Littoral* finanziato per progetti di rigenerazione del litorale della *Languedoc-Roussillon*

La Languedoc-Roussillon è una regione del sud-ovest della Francia, che si affaccia sul Mar Mediterraneo per un centinaio di km circa.

Negli anni '60, attraverso una politica di sviluppo economico incentrata sulla promozione turistica del paese, lo stato francese incentivò numerosi piani per lo sviluppo delle coste, sia favorendo l'espansione balneare delle città esistenti, sia promuovendo la fondazione di veri e propri nuovi lidi turistici, in particolar modo legati alla nautica, al diporto e alla casa in proprietà.

La *Languedoc-Roussillon*, per il clima mite, la bellezza del suo mare e per la disponibilità di ampi tratti liberi di costa – sia sabbiosa sia ricca di insenature – sviluppò veri e propri piani urbanistici per la fondazione di località balneari. Città come la *Gran Motte*, ad esempio, sono sorte nella *Languedoc* con questa logica, in cui era lo Stato il promotore immobiliare dello sviluppo.

Oggi, a distanza di oltre trent'anni, molte di queste località, che si sono sviluppate con un'economia stagionale sulla spinta dei grandi flussi del turismo balneare di massa, devono fare i conti con un turismo che è cambiato, che ha tempi più contratti distribuiti durante l'arco dell'anno, con turisti più esigenti che richiedono maggior qualità urbana ed ambientale e con la necessità di rinnovare un parco immobiliare vetusto.

LA MISSION LITTORAL

Da queste esigenze, nel 2002 è nato un programma interministeriale chiamato "Mission Littoral Languedoc-Roussillon", con oltre 300 milioni di euro da investire sulla costa, promosso e finanziato da:

- Stato;
- Regione;
- Provincia;
- Comuni coinvolti.

La "Mission Littoral" della Languedoc-Roussillon è incentrata su una strategia di valorizzazione dei litorali e ha elaborato un piano fondato su due obiettivi:

1. consolidare il ruolo economico e turistico delle zone costiere;
2. preservare il patrimonio ecologico e ambientale dei litorali.

La Mission Littoral ha definito:

- 1 piano;
- 15 linee d'azione;
- 4 programmi di finanziamento;
- 14 progetti di riqualificazione urbana, ambientale e paesaggistica.

LE 15 LINEE D'AZIONE

1. Elaborazione di un piano di rigenerazione del litorale;
2. recupero degli habitat lacustri;
3. acquisizione/ampliamento delle zone litoranee tutelate;
4. gestione sostenibile degli spazi naturali;

5. recupero dei siti costieri di maggior pregio ambientale;
6. gestire la trasformazione della linea di costa;
7. sviluppare la pesca e la filiera del settore della nautica;
8. migliorare la competitività dei porti commerciali;
9. sviluppare la filiera del settore turistico e diversificare l'offerta lungo l'arco dell'anno;
10. sviluppare progetti immobiliari per riqualificare il parco di immobili turistici e residenziali;
11. integrare il litorale nei progetti di comuni e province;
12. costruire una rete di piste ciclabili e strade verdi;
13. sviluppare un piano per la qua-

- lità delle spiagge;
14. promuovere la qualità urbana e del paesaggio;
15. elaborare un piano di comunicazione della Mission Littoral.

I 4 PROGRAMMI DI FINANZIAMENTO

1. Gestione fondiaria delle aree litoranee tutelate;
2. studio e Progettazione (urbanistica, urbana, ambientale e paesaggistica) del litorale e delle aree costiere urbane;
3. realizzazione di progetti di gestione integrata della costa;
4. valorizzazione immobiliare delle

strutture ricettive e residenziali.

I 12 GRANDI PROGETTI PILOTA FINANZIATI

Con la "Mission Littoral" sono stati finanziati 306 milioni di euro, per lo più investiti in 12 grandi progetti pilota di gestione integrata della costa quali:

- il recupero ecologico ed ambientale di 8 siti naturalistici (lido di *Sète-Marseillan*; *Paulilles*; costa ovest di *Vias*; *Camargue Gardoise*; *Coussoules*; lido di *Petit e Grand Travers*; *laguna di Canet-Saint Nazaire*; Lido di *Villeneuve-les-Maguelone-Fontignan*) incentrati si-





1

1-2. Vista aerea della Grand Motte e della darsena turistica (© DIREN Languedoc-Roussillon).
 3. Vista sul Lido di Sète, tra il Mar Mediterraneo e la laguna di Thau (© DIREN Languedoc-Roussillon)

multaneamente sul contenimento dell'erosione costiera, sulla sistemazione pedonale e veicolare degli accessi alle spiagge, sulla realizzazione di parcheggi e di nuove infrastrutture di trasporto pubblico inserite nel paesaggio;
 - il rinnovamento del parco immobiliare vetusto di 3 delle principali località turistiche a vocazione balneare (*Grand Motte; Cap d'Adge; Leucate*) con la revisione delle previsioni dei rispettivi piani urbanistici, definendo delle politiche per favorire la trasformazioni delle seconde case in residenza stabile (favorendo l'accesso all'acquisto alle giovani coppie) e promuovendo il recupero architettonico ed edilizio

degli immobili;
 - la redazione del piano comunale di riqualificazione urbana e promozione turistica della città balneare di Barcares, una delle località della costa più urbanizzate e a stretto contatto con habitat di grande pregio ambientale.

2



3



RIPRISTINO ECOLOGICO DI UN CORDONE LITORANEO

arretramento della strada statale, ripristino delle dune e realizzazione di parcheggi per la spiaggia del lido di Sète

LOCALIZZAZIONE	FRANCIA, Languedoc-Roussillon.
città	Sète
abitanti	39.542
densità	1.634 ab/kmq
dove	lido tra le città di Sète e Marseillan
eventi	2002. Il ripristino paesaggistico del lido di Sète è scelto tra i progetti strategici della "Mission Littoral"
INTERVENTO	
obiettivi	Ripristinare la spiaggia del lido attraverso la ricostruzione di un paesaggio litoraneo naturale arretrando la strada esistente a ridosso della spiaggia stessa.
realizzazione	2006-2012
estensione	12 km ca.
costi	52.000.000 euro
COMMITTENTE	<i>Communauté d'Agglomération du Bassin de Thau</i>
PROGETTISTI	Alfred Peter (architetto, paesaggista) Ingérop Méditerranée (ingegneri)
ELEMENTI DI PROGETTO	
Parcheggi	3 nuovi grandi parcheggi di servizio alla spiaggia per 3000 posti auto;
Mobilità	Declassamento della strada litoranea, da nazionale in strada intercomunale, e arretramento a ridosso della ferrovia con sistemazione paesaggistica;
Nuovi Servizi	Riqualificazione dell'arenile in 3 spiagge balneabili, una naturale e due attrezzate;
Nuovi Spazi pubblici	Spiagge; Piste ciclabili e sentieri pedonali di accesso alle spiagge;
Elementi ecologici	Ripascimento della spiaggia e ricostruzione dei cordoni dunosi; Sistemazione della vasca delle saline ai bordi della laguna.
STRUMENTI URBANISTICI	<i>LOI LITTORAL (1986)</i> <i>PLAN DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU LITTORAL Regione Languedoc-Roussillon (2002)</i> <i>PLAN GENERAL DU DEVELOPPEMENT DU LIDO ENTRE SETE E MARSEILLAN (2005)</i>





Sète è una città turistica legata al turismo balneare, al diporto e alla pesca; situata lungo la costa dell'Hérault, nella regione della Languedoc-Roussillon, Sète è il secondo porto mediterraneo di Francia dopo Marsiglia; da qui partono e arrivano numerose navi commerciali e turistiche sulle rotte verso il nord Africa.

Sète è immersa in un paesaggio d'acqua, tra il Mar Mediterraneo, le lagune di Thau e i canali navigabili del centro città.

Il lido tra Sète e Marseillan è una striscia di sabbia di 12 km di lunghezza e di 1-2 km di larghezza che separa la laguna di Thau dal mare. Tale luogo è di grande interesse ecologico, per la presenza di molte lagune e della spiaggia, ed economico: ci sono infatti camping, aziende agricole e vitivinicole e una cantina di vino Chateaux. Questa striscia di terra è attraversata al suo interno da una linea ferroviaria importante, che arriva a Nizza, e dalla strada nazionale (RN112) che collega Sète, Marseillan e Cap d'Adge.

La costa è interessata da una forte erosione ai danni dalla spiaggia. Soprattutto d'estate, l'impatto sulla spiaggia è notevole: a causa delle automobili, che attraversano l'area e che vengono posteggiate longitudinalmente tra spiaggia e strada; per gli intensi flussi dei turisti, che



1. Vista sul Lido di Sète, tra il Mar Mediterraneo e la laguna di Thau. In primo piano la periferia della città e i vitigni.

Sulla sinistra la strada litoranea, a ridosso della spiaggia, e la ferrovia, che corre interna al lido; sullo sfondo Cap d'Adge (© Ville de Sète).

2-3. Città di Sète, i canali navigabili del centro storico (© Ville de Sète).

4. Il porto di Sète che collega Francia e Nord Africa (© Ville de Sète).



5 accedendo alle spiagge camminano sui tratti di dune esistenti.

PROGETTO

Il progetto di difesa e valorizzazione paesaggistica del litorale punta su:

- arretramento della strada litoranea sino a ridosso della ferrovia esistente;
- realizzazione di ampi parcheggi di servizio alla spiaggia;
- ripascimento di sabbia nei tratti ove la strada è a ridosso di ferrovia e spiaggia;
- realizzazione di 5 km di nuova spiaggia con percorsi di accesso esclusivamente pedonali;
- ricostruzione e recupero dei cordoni dunali.



9



6



7

5. Vista aerea del lido, in primo piano la strada statale RN112 a ridosso della spiaggia; quest'ultima, evidentemente erosa, è protetta da barriere artificiali parallele al mare e trasversali (© Ville de Sète).

6-7 I vitigni di Chateaux nella fasciadel lido che corre tra Sète e Marseillan, a sud di Montpellier (© Hervé Pichon).

8. La RN112 al lido di Sète, pesantemente danneggiata ed erosa da una mareggiata (© Ville de Sète).

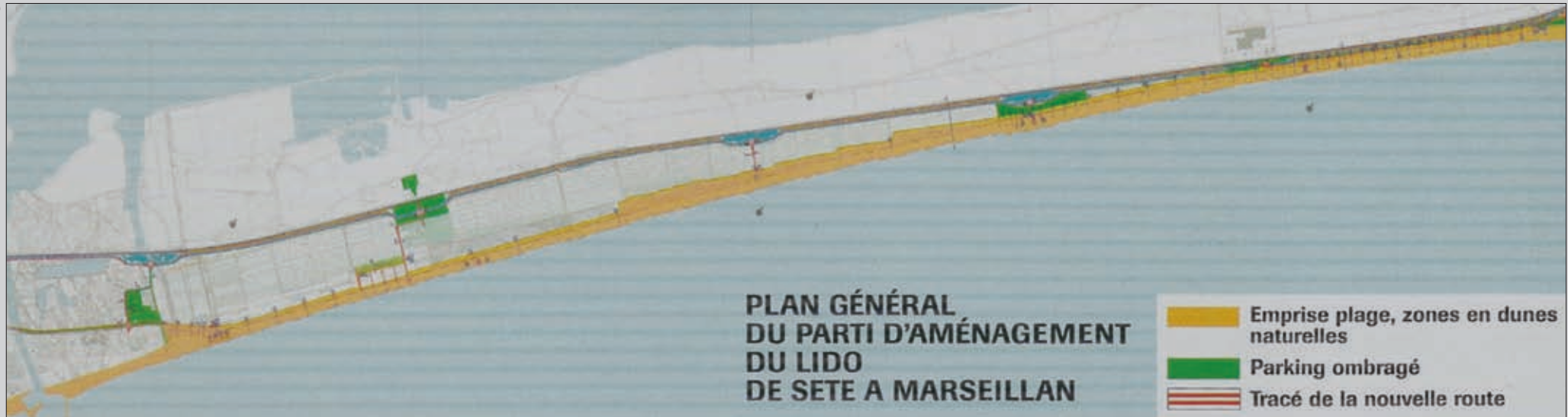
9. I cordoni dunali e i parcheggi di servizio alla spiaggia secondo l'ipotesi di progetto finanziata dalla *Mission Littoral* della regione *Languedoc-Roussillon* (© Agence Alfred Peter).



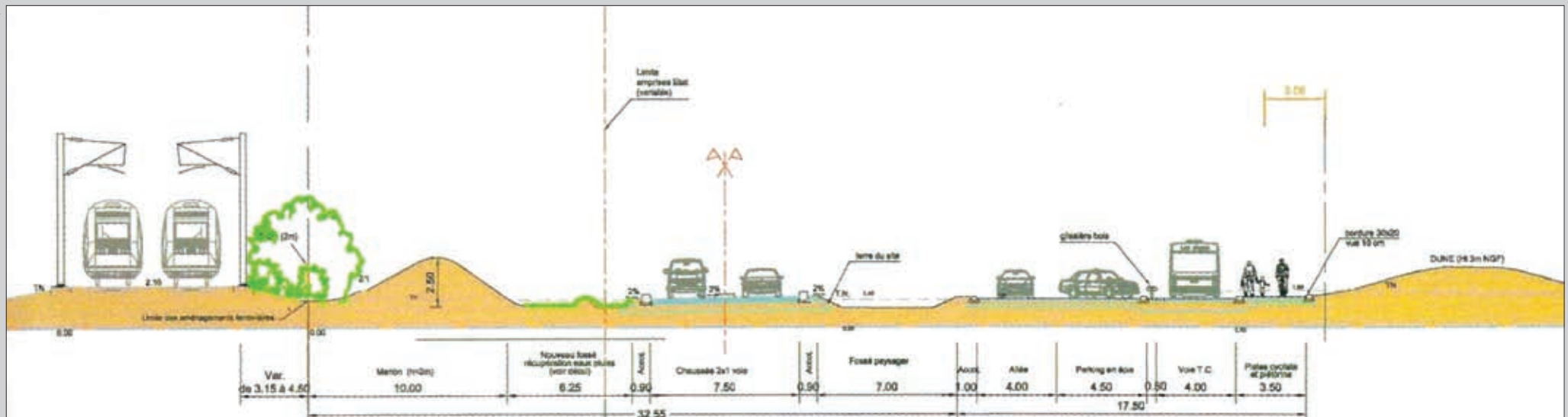
8

10-11. Planimetria e sezione di progetto di recupero ambientale del lido secondo l'intervento finanziato dalla *Mission Littoral*; il progetto prevede la rinaturalizzazione della costa attraverso lo spostamento della RN112, verso la ferrovia, la ricostruzione dei cordoni dunali e la realizzazione di parcheggi di servizio alla spiaggia (© Agence Alfred Peter).

10



11



il programma di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile per il riuso della ex ferrovia del ponente ligure

Il PRUSST del ponente ligure coinvolge 8 comuni costieri della Provincia di Imperia, attraversati da una linea ferroviaria dismessa nel 2001, ed è composto da 48 interventi – pubblici, privati e pubblico-privati – inerenti il territorio, il turismo e l'ambiente.

La dismissione della linea ferroviaria si pone come occasione strategica per il rilancio turistico del territorio del ponente ligure.

STRATEGIA TERRITORIALE

Il PRUSST, finanziato nel 2000, è stato promosso dalla Regione Liguria con 3 obiettivi:

- 1- trasformare la ferrovia, che rappresenta una barriera di separazione dal mare, in un nastro verde che comprende percorsi pedonali, ciclabili e trasporto ecologico;
- 2- mantenere l'unitarietà del tracciato rendendolo permeabile ai percorsi d'attraversamento e contatto col mare;
- 3- costruire intorno al nuovo asse le trasformazioni territoriali comprensive di interventi pubblici e privati per rilanciare il turismo.

PROGRAMMA PUBBLICO-PRIVATO

Il programma è costituito da 48 interventi di cui 33 pubblici e 15 privati. Il PRUSST nasce dal Piano

Regionale della Costa, dalle indicazioni progettuali in esso contenute e dall'attività di concertazione con le amministrazioni locali.

La Regione ha chiesto ai comuni di valutare proposte dei privati selezionando quelle incentrate sul riuso dell'ex ferrovia.

AREA 24, LA SOCIETÀ DI GESTIONE DEL PROGRAMMA

La Regione per realizzare questo ambizioso progetto ha creato la società Area 24, di cui è socia tramite la propria finanziaria Filse (43%), insieme con il Comune di Sanremo e gli altri comuni (43%) e con la Banca Carige (14%), quale partner privato. Scopo della società è realizzare le opere del PRUSST e gestire la pista ciclabile.

NUOVE FUNZIONI

Il progetto prevede un "nastro multifunzionale" lungo il litorale che comprenderà una passeggiata a mare con accessi alle spiagge, pista ciclabile e spazi di verde pubblico. Inoltre è prevista una linea di trasporto pubblico leggero che prenderà il posto dei binari. Impianti sportivi, strutture per la ricettività turistica, servizi per il diporto nautico e per la balneazione completano il quadro delle trasformazioni.



I PROGETTI PRINCIPALI

La Regione Liguria ha utilizzato la maggiore quota delle risorse del PRUSST per la progettazione dei due interventi pubblici:

1. il riuso del sedime ferroviario dismesso in una pista ciclabile di 25 Km. Il progetto prevede il passaggio di una linea di trasporto pubblico ecocompatibile, il miglioramento degli accessi al mare e dei tratti di passeggiata a mare esistenti e la sistemazione a verde di tutto il tracciato;
2. il progetto di riqualificazione della costa con la realizzazione di alcune spiagge, dotate di accessi e ampliate attraverso ripascimenti.

LA NUOVA PISTA CICLABILE

Il progetto di riuso della ferrovia prevede la realizzazione di un "corridoio turistico-transportistico verde", una sorta di parco lineare di 444.000 mq, costituito da:

- una pista ciclabile di 25 Km affacciata sul mare, con l'attraversamento di due gallerie a Ospedaletti e a San Lorenzo al Mare;
- una riserva di spazio per un mezzo di trasporto pubblico a basso impatto ambientale;
- l'ampliamento dei tracciati pedonali litoranei esistenti;
- la sistemazione complessiva di 36.000 mq a verde suddiviso in aree urbane e aree naturalistiche;

- lo sviluppo lineare di alberature, palme e rampicanti di vario tipo per 60 km;
- la sistemazione di circa 62 alberi esemplari.

LE NUOVE SPIAGGE

Il progetto interessa 30 km di litorale e riguarda la difesa della costa, per migliorare l'assetto degli ecosistemi costieri, e la creazione di quattro nuove spiagge accessibili e balneabili:

- 1,5 km a Ospedaletti;
- 0,7 km a Sanremo;
- 2,0 km a villa Capo Verde;
- 2,0 km a Cipressa.



1- PRUSST Regione Liguria, carta del quadro descrittivo degli interventi previsti, Tav.1 (© Regione Liguria).
 2-3. Pista ciclopedonale del ponente ligure, tratto realizzato (© Regione Liguria).



Le spiagge presenti in questo tratto di litorale sono in condizioni molto precarie e la loro estensione è infatti tale da interessare meno del 30% della porzione di costa oggetto dello studio. La dismissione della ferrovia permette l'accesso ad ampie porzioni di costa fino a ieri irraggiungibili.



3 IN CONCLUSIONE

Il PRUSST ligure ha operato secondo una strategia altamente innovativa e concreta mettendo insieme un complesso sistema di previsioni programmatiche, pianificatorie ed urbanistiche connesse ad una molteplicità di progetti, definiti a più scale d'intervento e concertati, sia tra i diversi livelli amministrativi coinvolti sia con i privati. Ciò ha reso il PRUSST, oggi in corso di realizzazione, finanziabile e fattibile.

I GRANDI EVENTI

Dalla fine degli anni '80, grazie ad una politica per lo sviluppo della città basata sulla sinergia tra pianificazione, progetto urbano e grandi eventi mediatici, la città di Barcellona ha recuperato molte delle sue aree più degradate, in particolare quelle del fronte mare, captando e investendo numerosi capitali nel finanziamento di programmi complessi di riqualificazione urbana.

Nel 1988 Barcellona ha vinto la candidatura per ospitare i giochi olimpici del 1992 e nel 2004 ha ospitato il Forum Universale delle Culture; per l'amministrazione barcellonese i grandi eventi mediatici – i giochi olimpici e il forum – sono state vere e proprie strategie per rinnovare, tra le altre, le zone del vecchio porto e del litorale nord, dotandole di una serie di nuove infrastrutture, nuovi servizi e spazi pubblici, che fossero adeguati alle manifestazioni e che al loro termine rimanessero patrimonio urbano della città. Inoltre, così facendo, Barcellona ha saputo sfruttare i grandi eventi per raccogliere considerevoli capitali di rischio, difficilmente rimediabili in altro modo.

RIQUALIFICAZIONE URBANA DEL FRONTE MARE

Il fronte mare occupato dalle fab-

briche dismesse è stato uno dei luoghi urbani strategici per il recupero e il rilancio della città, già prima del 1992; infatti, recuperando i siti industriali sul litorale, non solo sono stati risolti problemi di grande degrado urbano e sociale, ma si è evitato il consumo di nuovo suolo e si è dato agli abitanti di Barcellona un nuovo rapporto con il mare e la spiaggia, da sempre negato per via delle industrie.

Il *Moll de la Fusta* (il molo del Porto vecchio), la spiaggia della *Barceloneta*, la città Olimpica, il parco del *Poblenou*, il parco dell'Auditorium, sono solo alcuni dei tanti progetti sui moli e i fronte mare della città che hanno fatto della capitale catalana un vero e proprio laboratorio di rinnovamento urbano da oltre quindici anni.

Elemento comune a tutti questi interventi è stato proprio l'aver conferito dignità urbana al fronte mare, dando carattere allo spazio pubblico (passeggiate, piazze, spiaggia, lungomare,...) con interventi progettuali di grande qualità architettonica e funzionale (interramento della litoranea ove possibile, nuovi parcheggi, impianti sportivi, ricreativi...).

PIANI PARTICOLAREGGIATI E SOCIETÀ PUBBLICHE PER LA GESTIONE DEGLI INTERVENTI

Sul piano degli strumenti urbani-

stici, la realizzazione concreta dei grandi progetti, maturata per gli interventi di "Barcellona Olimpica" e poi divenuta una prassi per la realtà catalana, si è incentrata sul progetto urbano. Le scelte pianificatorie dell'amministrazione per la città sono state molto chiare; infatti, vista l'impossibilità di rinnovare tutte le parti degradate di città, alla scala del piano urbanistico generale si sono fatte poche e chiare scelte, definendo quelle aree e quei progetti strategici che, attuati, sarebbero stati in grado di innescare un effetto volano per lo sviluppo dell'area urbana. Quindi, il piano particolareggiato si è rivelato uno strumento agile con cui

affrontare la progettazione di scala urbana, tenendo insieme la scala della pianificazione e quella dell'architettura.

Fattore altrettanto determinante è stata la gestione dei progetti complessi, possibile solo grazie alla costituzione di società pubbliche dedicate; dapprima, nel 1987, sono state create tre società municipali AOMSA, VOSA e IMPULSA, che poi, nel 1989, sono state fuse in un'unica holding tra Stato e Regione, la Holsa.

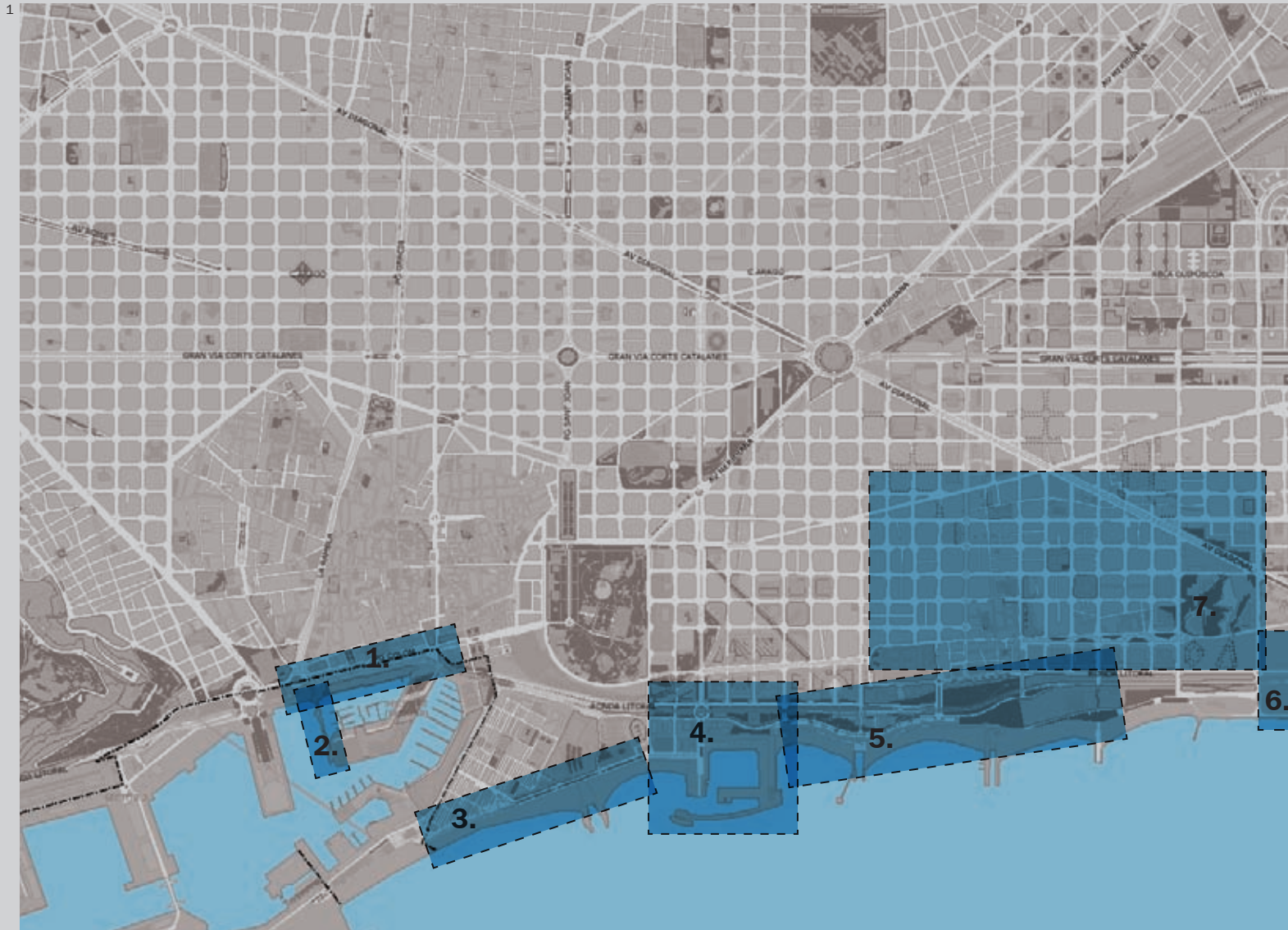
Le società municipali hanno avuto il duplice compito di dare operatività ai grandi progetti, di realizzarli nei tempi previsti e di favorire un processo di decentralizzazione am-

ministrativa che ha permesso di non togliere risorse alle attività ordinarie del Comune.

PUBBLICO E PRIVATO

I progetti di rinnovamento urbano di Barcellona sono stati finanziati con capitali pubblici e con ingenti investimenti privati; ad esempio, il piano denominato "Plan 22@Barcelona", un piano particolareggiato per il rinnovamento del quartiere popolare del Poblenou, prevede interventi di rinnovamento funzionale e di sostituzione delle parti più obsolete attraverso la creazione di spazi pubblici, edifici residenziali -





sociali e non- e per il terziario, in una logica di interesse e di investimento valida per il settore pubblico e per quello privato.

Il quartiere industriale del Poblenou sorse alla fine del XIX secolo a nord di Barcellona, lungo la ferrovia in direzione della città di Mataró. Il progetto per l'area, dismessa a partire degli anni '90 e il cui fronte mare è stato recuperato a parco urbano ai tempi delle olimpiadi, prevede:

- la riconversione di 200 ha di suolo industriale;
- la costruzione di circa 4000 alloggi sociali;
- la costruzione di uffici ed aree commerciali per imprese di eccellenza;
- 220.000 mq di nuovi spazi verdi, attrezzature sportive, nuove strade ed infrastrutture pubbliche (metro).

1. Mappa del litorale di Barcellona con i principali progetti di recupero del litorale incentrati principalmente sulla creazione di nuovi spazi pubblici tra città e mare:
- 1. 1986. Recupero del molo del porto vecchio (Moll de la Fusta) e della strada litoranea (Cinturon Litoral);
 - 2. 1990. Realizzazione della Rambla del Mar, passeggiata pedonale;
 - 3. 1991. Recupero a spiaggia pubblica del fronte mare del quartiere popolare della Barceloneta;
 - 4. 1992. La nuova darsena olimpica e il quartiere residenziale Nova Icaria;
 - 5. 1992-1996. Realizzazione del Parco spiaggia del quartiere del Poblenou, attrezzato con funzioni sportive;
 - 6. 2003. Realizzazione dell'area del Forum 2004 e del parco litoraneo.
 - 7. 2004-2008. Piano di recupero del quartiere Poblenou, tra il parco e città.

LOCALIZZAZIONE	SPAGNA, Catalogna.
città	Barcellona
abitanti	1.605.602
densità	16.000 ab/kmq
dove	Fronte mare del porto vecchio della città
eventi	1992. Olimpiadi di Barcellona
INTERVENTO	
obiettivi	Riconfigurare il fronte mare del porto vecchio di Barcellona come passeggiata pubblica attraverso un progetto di risistemazione urbana della grande viabilità litoranea.
progettazione	1986
realizzazione	1991
estensione	800 m.l. x 200 mt di profondità
costi	-
COMMITTENTE	Municipio di Barcellona
PROGETTISTI	arch. Manuel de Solà Morales
ELEMENTI DI PROGETTO	
accessibilità veicolare e mobilità	Risezionamento della litoranea in 8 corsie di attraversamento di cui: <ul style="list-style-type: none"> - 6 corsie urbane (3 per ogni senso di marcia); - 2 corsie di traffico pesante (1 semi-interrata);
parcheggi	400 nuovi posteggi interrati realizzati sotto la piattaforma-terrazza;
nuovi spazi pubblici e servizi	Realizzazione di una piattaforma-terrazza di 20.000 mq per attività commerciali (bar, ristoranti, chioschi) e di una passeggiata pedonale di 40.000 mq sul vecchio molo piantumata con 150 palme;
architettura/design	Realizzazione di ponti levatoi pedonali a chiocciola tra la passeggiata del molo e il belvedere.
STRUMENTI URBANISTICI	PGM, <i>Plan de Gestió Metropolità de Barcelona</i> , 1976 (Piano generale Metropolitano) PERI, <i>Plan Especial de Reforma Interior</i> , 1983 (Piano Particolareggiato per la <i>Ciutat Vella</i>)

Il *Moll de la Fusta* – molo del vecchio porto – è uno dei simboli di Barcellona Olimpica e tra i numerosi progetti di recupero del fronte mare della città catalana, attuati a partire dalle Olimpiadi, questo è stato il primo ad essere realizzato.

STRATEGIA

La strategia di fondo voluta dall'amministrazione per il recupero del *Moll de la Fusta* è chiara: riconfigurare il fronte mare e il molo del porto vecchio di Barcellona come passeggiata pubblica, attraverso un progetto di risistemazione urbana della grande viabilità litoranea. Infatti, in questo tratto urbano, tra il molo e il quartiere *Ciutat Vella*, confluiscono due importanti vie di traffico, una urbana a sei corsie (*Cinturon litoral*) e una di quartiere a quattro corsie (*Passeig de Colom*).

Prima del progetto, il *Passeig de Colom* e il *Cinturon litoral* formavano una sezione stradale unica e ad intenso traffico veicolare, che divideva fisicamente e visivamente il fronte urbano della città storica dal molo impedendo qualsiasi relazione.

IL PROGETTO

Il progetto per il *Moll de la Fusta* è considerato come il progetto guida delle grandi trasformazioni urbane

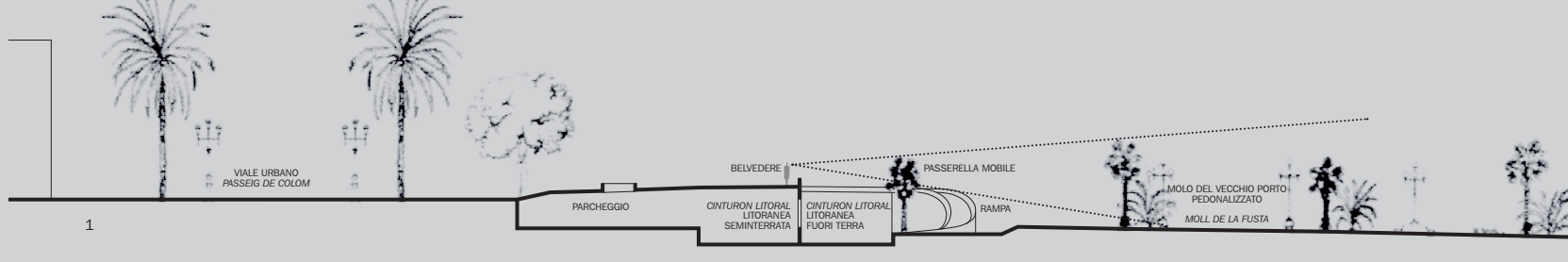
di Barcellona Olimpica perchè: ha risolto il tema della nuova facciata a mare riorganizzando e risezionando su più livelli il passaggio delle grandi arterie di traffico urbano, aggiungendo spazi pubblici – pedonali e di attraversamento – e nuovi servizi e spazi commerciali; è stato finanziato con capitali pubblici (IMPU, S.A. società municipale per le trasformazioni urbane e infrastrutturali) e privati (Porto Autonomo di Barcellona).

LA NUOVA SEZIONE URBANA

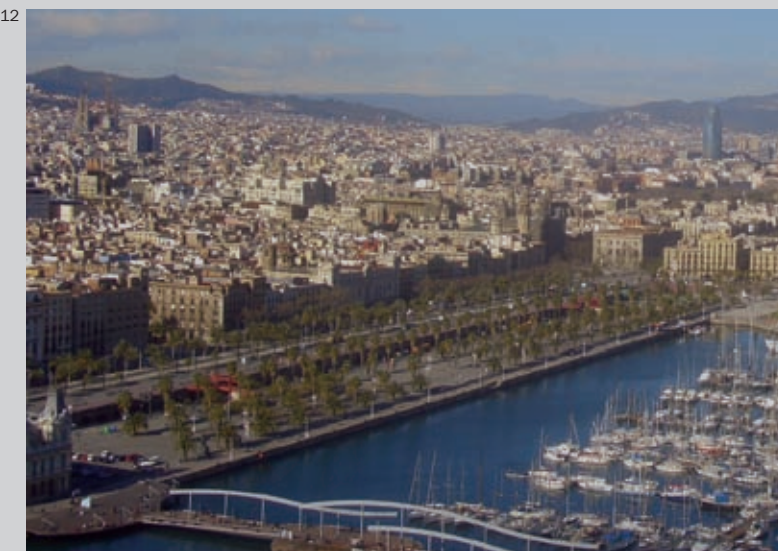
Il progetto della nuova sezione stradale si è incentrato sulla soluzione di 3 temi:

- 1 – riorganizzazione carrabile e pedonale del *Passeig de Colom*;
- 2 – realizzazione di un asse di grande attraversamento urbano veloce semi-interrato, il *Cinturon litoral*;
- 3 – realizzazione di un sistema integrato di terrazza-piattaforma che raccorda il vecchio molo – rinnovato e pedonalizzato – al *Passeig de Colom*, sovrastando e fungendo da copertura alle carreggiate del *Cinturon litoral* e ai nuovi parcheggi interrati. La piattaforma raddoppia suolo pubblico disponibile, sotto la strada ad intenso traffico e i parcheggi, sopra la passeggiata e il belvedere con attività commerciali.

Quindi, attraverso il progetto della nuova sezione urbana si è proceduto alla sistemazione della grande



1



1. Sezione urbana e stradale del fronte mare di Barcellona tra il quartiere Ciutat Vella e il molo realizzata nel 1991. (rielaborazione disegno E. Farnè)

2-6. Immagini del Moll de la Fusta, da sinistra a destra: i ponti levatoi pedonali; la carreggiata scoperta del Cinturon litoral e la piattaforma terrazza; la carreggiata del Cinturon litoral dai ponti levatoi pedonali; il Moll de la Fusta con le nuove palme (© Farnè).

7,9,10. Immagini del Moll de la Fusta, da sinistra a destra: il molo alberato; i ponti levatoi pedonali dalla terrazza; pensilina sul belvedere-terrazza (© Farnè).

8,12. Vista del Moll de la fusta dalla teleferica (© Farnè).

11. Vista aerea del Moll de la Fusta, in evidenza i chioschi e i bar-ristoranti sulla terrazza belvedere (© Municipalità di Barcellona).

viabilità litoranea riconfigurando il fronte mare della città come spazio pubblico, facendo coesistere funzioni urbane (traffico veicolare, parcheggi, passeggiata, attività commerciali) prima incompatibili.

Oggi il *Moll de la Fusta* è un'elegante passeggiata marittima, delimitata da un viale di palme ed utilizzata dalla città per concerti ed eventi culturali all'aperto.

STRATEGIA

La strategia di recupero del fronte mare di Salonicco – che conta quasi 400.000 abitanti solo nell'area urbana – è stata messa a punto in occasione della candidatura della città a capitale europea della cultura (1997), grazie ad un sovvenzionamento di 25 milioni di dollari. In questo contesto l'amministrazione ha bandito un concorso a inviti, rivolto a progettisti di fama internazionale – architetti, urbanisti e paesaggisti – affinché si misurassero sul ripensamento del fronte mare, per 6 km.

MASTER PLAN PER LA COSTA

Il master plan redatto ha definito uno schema direttore per il *waterfront* della città, prevedendo sette grandi progetti di riqualificazione urbana e funzionale di alcune delle aree litoranee della baia ancora libere. Tale scelta ha individuato i possibili interventi necessari per intervenire strutturalmente nella trasformazione urbana, attraverso azioni progettuali puntuali realizzabili nel breve e medio periodo, ma secondo un disegno generale di scala urbana da realizzare nel lungo periodo.

INTERVENTI PREVISTI

Gli interventi ipotizzati per la rigene-

razione del *waterfront* hanno riguardato azioni progettuali molto differenziate, come la mobilità veicolare e pedonale, la creazione di spazi pubblici e commerciali e il rinnovamento funzionale e dei servizi urbani.

I principali interventi previsti sono stati:

- un sistema di circolazione veicolare formato da un tunnel passante sotto il livello del mare e una strada litoranea interrata;
- un nuovo molo pedonale;
- un polo terziario;
- nuove aree residenziali;
- parchi urbani;
- spazi attrezzati per lo sport e per il tempo libero.

LINEE GUIDA

Nonostante le progettualità definite per Salonicco non siano state realizzate, dal master plan elaborato è possibile trarre alcune linee guida ripetibili per altri fronte mare di città storiche e turistiche, spesso anonimi, monofunzionali e nel complesso poco riconoscibili:

1. l'individuazione da parte dell'amministrazione pubblica di una strategia urbana e territoriale generale che, attraverso lo sviluppo di progetti puntuali, ha identificato le aree e i temi con cui riconfigurare il litorale urbano nella sua globalità;
2. il ridisegno funzionale e morfologico del fronte mare attraverso la defi-

nizione di progetti di scala urbana;

3. la definizione di progetti attuabili singolarmente;

4. la connotazione del litorale per punti ed elementi significativi, con architetture e spazi polifunzionali in grado di caratterizzare la facciata urbana.





1. Rielaborazione della mappa del litorale di "Salonicco Capitale europea della cultura 1997", con 'indicazione dei 6km oggetto del master plan e con gli interventi previsti dall'architetto catalano Manuel de Solà Morales per il recupero del fronte mare.
2-3. Il fronte mare urbano di Salonicco (© Municipalità di Salonicco).



LOCALIZZAZIONE	FRANCIA, Nice-Côte d'Azur.
città	Cagnes sur mer
abitanti	43.942
densità	2.448 ab/kmq
dove	strada litoranea all'ingresso della città
eventi	2000. Declassamento della RN98 (strada statale) in strada comunale.
INTERVENTO	
obiettivi	Decongestionamento dal traffico della litoranea e ridisegno del lungomare per migliorare l'attrattività turistica e la qualità urbana di Cagnes-sur-Mer
realizzazione	2004-2008
estensione	3 km ca.
costi	30.000.000 euro
COMMITTENTE	Municipio di <i>Cagnes-sur-Mer</i>
PROGETTISTI	Alfred Peter (architetto, paesaggista) Ingérop Méditerranée (ingegneri)



ELEMENTI DI PROGETTO	
accessibilità veicolare	Con il declassamento della strada statale RN98 l'accesso alle automobili è stato mantenuto, ma il traffico pesante che viaggiava sulla litoranea è stato deviato sulla circonvallazione urbana;
accessibilità ciclo-pedonale	Su tutto il lungomare sono stati realizzati spazi di sosta per bar e ristoranti, un'ampia pista ciclo-pedonale continua che dà accesso alla spiaggia, un ampio parco tra la strada e l'ippodromo esistente;
parcheggi	I parcheggi lungo il litorale sono stati eliminati;
design/materiali	Il progetto ha previsto l'inserimento di nuovi arredi urbani, impianti illuminotecnici e la piantumazione di piante autoctone.
STRUMENTI URBANISTICI	<i>PDU Plan de Déplacements Urbains</i> <i>Projet «Littoral ouest: Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var»</i>

1. Pista ciclabile e nuovo lungomare a Cagnes-sur-Mer (© foto Ville de Cagnes-sur-Mer).



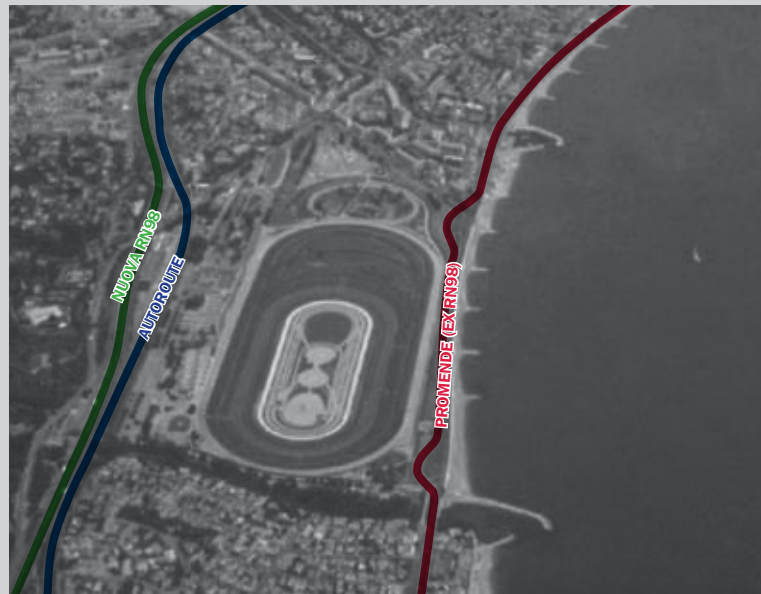
Cagnes-sur-Mer è una città costiera del sud est della Francia, posta a 10 km a sud di Nizza e a 20 a nord di Cannes, sulla Costa Azzurra. Questo tratto costiero del Mediterraneo è una delle zone turistiche più importanti d'Europa, frequentata ogni anno da milioni di turisti, il 57% dei quali stranieri. Nota per il suo clima mite e i molti eventi culturali, come il Festival di Cannes e il Grand Prix di Monaco, è servita da importanti infrastrutture – stradali e ferroviarie – e da un aeroporto internazionale. Tutta la costa nizzarda è inoltre dotata di numerose attrezzature turistiche, come l'ippodromo di Cagnes che, affacciato sul mare, ospita ogni anno importanti eventi e manifestazioni ippiche, nazionali e internazionali.

IL NUOVO LUNGOMARE: DA STATALE A PROMENADE

A Cagnes, dal 2004 sono in corso dei lavori per trasformare la strada litoranea in lungomare. La statale, da strada a sei corsie, tre per ogni senso di marcia, è stata declassata a strada urbana allo scopo di ridurre l'intenso traffico veicolare, incompatibile con la frequentazione turistica dell'area e con le strategie di riqualificazione urbana ed ambientale previste dalla *Communauté d'Agglomération Nice-Côte d'Azur*, che sta realizzando una nuova me-



2



3

tro costiera di 36 km, su tracciato proprio e con 75 stazioni.
 Il traffico della strada nazionale, di fatto, impediva una connessione fisica tra il fronte mare della città e la spiaggia e il progetto ha:

- valorizzato la strada come lungomare per la passeggiata;
- realizzato spazi pedonali, piste ciclabili;
- ridotto i parcheggi a raso;
- inserito nuovo arredo urbano ed illuminotecnico e nuovi spazi per il ristoro e la seduta all'aperto di bar e ristoranti;
- riqualificato a parco l'ingresso ovest della città, in corrispondenza dell'ippodromo, recuperando un'area di 3 ha utilizzata come campo da corsa dei cavalli.

2. Immagine di progetto del nuovo lungomare di Cagnes-sur-mer (© Alfred Peter).
 3. Shema della nuova viabilità litoranea a Cagnes-sur-mer (© E. Farnè).
 4-6. Lavori in corso per il nuovo lungomare (© Ville de Cagnes-sur-mer).

4



5



6





7



8

7-9. Il nuovo lungomare a Cagnes-sur-Mer dopo i lavori: la pista ciclabile, la passeggiata e l'accesso alla spiaggia (© Ville de Cagnes-sur-Mer).

9



LOCALIZZAZIONE	SPAGNA, <i>Comunidad Valenciana</i> .
città	Torrevieja (Alicante)
abitanti	92.000
densità	1.290 ab/kmq
dove	fronte mare della città
eventi	1996-2006. In soli 10 anni la popolazione urbana residente passa da 35.998 a 92.037 abitanti.
INTERVENTO	
obiettivi	Pedonalizzazione del lungomare e ridisegno degli accessi alla spiaggia
realizzazione	1996-1999
estensione	7000 mq ca.
costi	-
COMMITTENTE	Municipio di <i>Torrevieja</i>
PROGETTISTI	Carme Pinós Desplat (architetto, paesaggista) Juan Antonio Andreu (architetto, paesaggista) Javier Oliver (architetto, paesaggista) Patricia Juncosa (architetto, paesaggista) LIM-Ingenieros de costas (ingegneri)



ELEMENTI DI PROGETTO	
accessibilità veicolare	Il fronte mare è stato completamente pedonalizzato, l'accesso delle automobili è limitato alle strade trasversali che muoiono sul fronte mare e al porto;
accessibilità ciclo-pedonale	Il fronte mare è percorribile a piedi con continuità, ed ha una conformazione urbana sinuosa, che lega la città alla spiaggia;
design	Attraverso rampe e discese lignee la <i>promenade</i> pubblica raccorda i differenti livelli del sito, tra la quota urbana della passeggiata e quella inferiore della spiaggia rocciosa e del mare;
materiali	Il lungomare è pavimentato e gli accessi alla spiaggia sono in legno.
STRUMENTI URBANISTICI	<i>Plan General de Ordenación Urbana</i>

1. Vista aerea della costa turistica di Torrevieja, in provincia di Alicante, dopo la riqualificazione del lungomare (© Ayuntamiento de Torrevieja).



Torrevieja si trova in provincia di Alicante, sulla costa turistica a sud della regione Valenciana. La costa di Torrevieja è altamente urbanizzata e densamente popolata per via dei flussi del turismo balneare che hanno interessato la città dagli anni '70 ad oggi, con un'offerta turistica incentrata perlopiù sulle seconde case.

Negli ultimi dieci anni la popolazione locale è più che raddoppiata, tanto che oggi la città conta oltre 90.000 abitanti di cui solo metà sono spagnoli; la comunità straniera è infatti composta da molti europei del nord e dell'est, di nazionalità inglese (13%), tedesca (6%), russa (3%) e norvegese (3%), ma sono presenti anche altre nazionalità dei paesi del sud, come quella marocchina (3%) o colombiana (2%).

IL NUOVO FRONTE MARE

Il progetto di riqualificazione del fronte mare turistico di Torrevieja è incentrato su due elementi:

- 1) la sistemazione pubblica e riqualificazione urbana dell'attuale *promenade Juan Aparicio*;
- 2) interventi di messa in sicurezza e di rimodellamento delle scogliere a protezione delle mareggiate.

Il lungomare è stato modellato nel lato a mare in appoggio alle scogliere esistenti in modo da creare in più punti delle "piscine naturali" a cielo



2



3



4



5



6



7



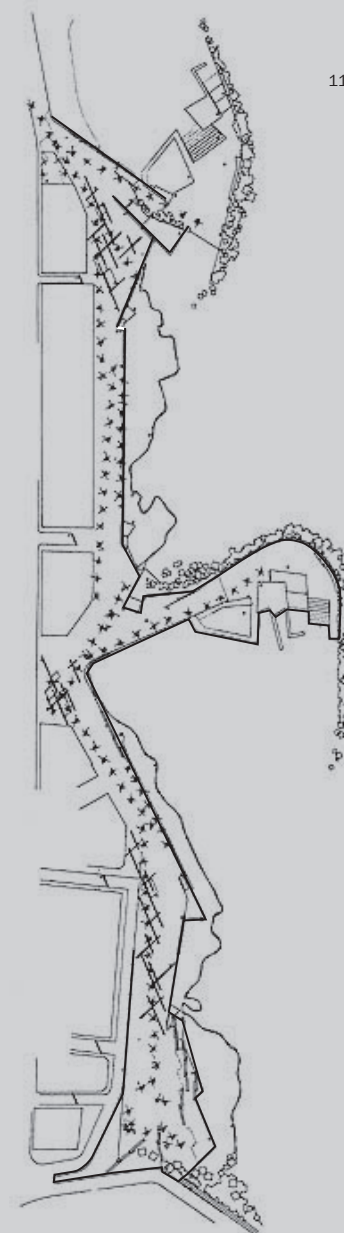
8



9



10



11

aperto in cui è possibile bagnarsi. L'accesso alla spiaggia è reso possibile da numerose rampe di legno che, debolmente inclinate, ricordano le differenti quote della passeggiata. Il lungomare è stato pensato come un tutt'uno tra la spiaggia e la città; numerose palme sono state messe a dimora per ombreggiare la passeg-

giata durante le torride estati. Grazie alla totale eliminazione del traffico veicolare, fatta eccezione per l'accesso al porto, il fronte mare ha assunto una forte connotazione di spazio pubblico.

2-8. Immagini del fronte mare di Torrevieja dopo la riqualificazione del lungomare (© Ayuntamiento de Torrevieja).

9. Le palme della passeggiata del fronte mare riqualificato (© Ayuntamiento de Torrevieja).

10. Vista aerea di Torrevieja dopo la riqualificazione del lungomare (© Ayuntamiento de Torrevieja).

11. Planimetria di progetto della passeggiata, tra il fronte mare e le scogliere (© Carme Pinós Desplat)

passeggiata pedonale, attrezzature di spiaggia e parcheggi interrati a Matosinhos

LOCALIZZAZIONE PORTOGALLO, Provincia di Oporto.

città MATOSINHOS
 abitanti 167.026
 densità 2.693,96 ab/kmq
 dove Fronte mare a sud della città, al confine con Oporto

INTERVENTO
 obiettivi Riconfigurare il fronte mare della città come passeggiata pubblica continua, con parcheggi interrati, nuovi servizi alla spiaggia e la metro, in continuità con l'intervento già realizzato nel contiguo e confinante parco urbano della città di Oporto

progettazione 1995-2000
 realizzazione 2000-2002
 estensione 750 m.l.
 costi -

COMMITTENTE *Camara do Matosinhos*

PROGETTISTI
 arch. Eduardo Souto de Moura
 ing. AF Associados

ELEMENTI DI PROGETTO
 mobilità La litoranea rimane carrabile (ma ad un unico senso unico di marcia per permettere l'accesso ai parcheggi interrati); a fianco della strada è prevista la linea costiera della metro;

parcheggi Solo interrati, sotto il lungomare;

nuovi servizi e spazi pedonali Realizzazione della nuova promenade pedonale (15.000 mq) e di cinque edifici di servizio alla spiaggia (2 ristoranti, 1 circolo nautico con discoteca, 1 stabilimento balneare con bar e cabine; 1 piscina);

architettura/design/materiali I cinque edifici di servizio differenziato alla spiaggia intendono connotare e qualificare la passeggiata sul fronte mare in corrispondenza delle arterie che arrivano dalla città.

STRUMENTI URBANISTICI *PDM, Piano Direttore Municipale di Matosinhos*



1. Vista del nuovo lungomare di Matosinhos, lavori in corso (© *Camara do Matosinhos*).



Il fronte mare di Matosinhos è totalmente urbanizzato e si sviluppa sull'Atlantico per circa 4 km, diviso tra nord e sud dal porto industriale e turistico di Leixões, motore economico della città.

Matosinhos è una città industriale di medie dimensioni, adiacente alla città di Oporto.

Sul fronte mare urbano di Matosinhos corre una strada litoranea che divide la città residenziale dalla spiaggia, modestamente attrezzata con servizi balneari e assai frequentata dai residenti durante la stagione estiva. Gli edifici che si affacciano su questo tratto di città vicina al porto sono perlopiù palazzi di appartamenti, alti da sette a dodici piani.

NUOVO LUNGOMARE

Il progetto per questo lungomare è parte di una riqualificazione urbana più ampia del fronte mare di Matosinhos, con cui l'amministrazione si propone di recuperare vari tratti del *waterfront* attraverso la continuità degli spazi pubblici lungo la spiaggia e la riduzione dei posteggi fuori terra per le automobili.

NUOVI SPAZI PUBBLICI

Il progetto ha cercato di recuperare il rapporto della città col suo fron-



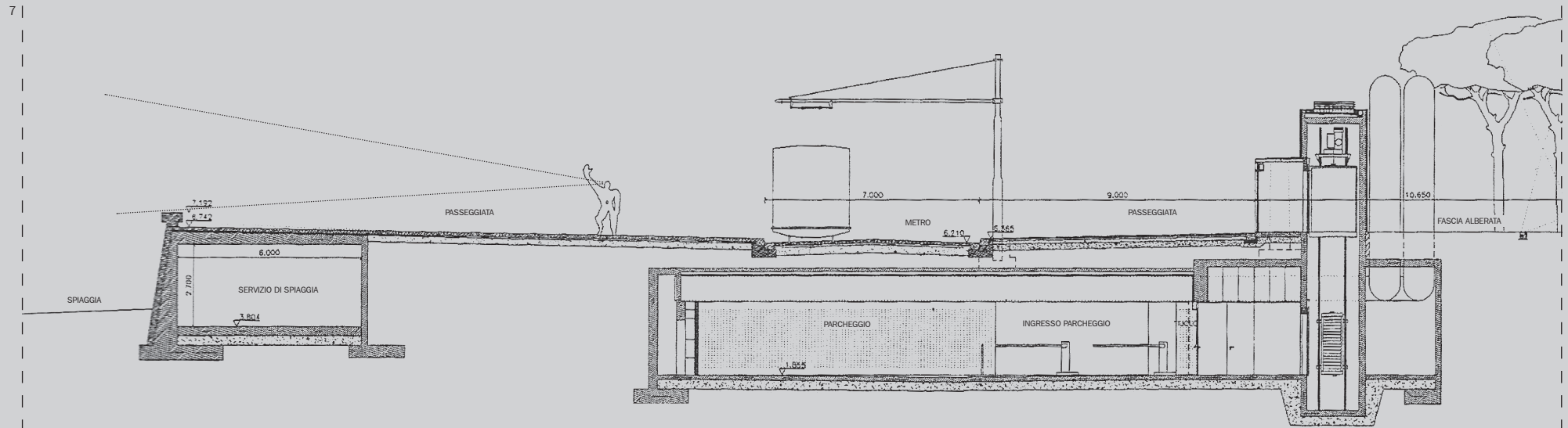
2. Turisti sulla spiaggia di Mathosinos in estate (© Camara do Matosinhos).
 3-4. Zona del fronte mare di Mathosinos, tra la città e la spiaggia (© Camara do Matosinhos).

te mare, ripensando il lungomare secondo un principio di detrazione fisica, dotandolo di spazi pubblici per la passeggiata, ma anche di funzioni urbane e di nuovi sistemi di accesso e parcheggio.

- Il progetto ha previsto:
- l'interramento dei parcheggi sotto il lungomare;
 - la realizzazione di un nuovo lungomare multimodale, che risona lo spazio carrabile a favore di un'ampia passeggiata (di 20 mt di larghezza lastricati a granito) formata da promenade, strada carrabile (un solo senso di marcia) di accesso ai parcheggi e metro costiera;
 - la realizzazione di cinque piccole

architetture, nuovi edifici di servizio al porto (discoteca; piscina; ristorante sud) costruiti sull'arenile lungo i 750 mt dell'intervento, in corrispondenza delle arterie urbane trasversali che, dalla città, arrivano al mare e alla spiaggia.

5. La nuova passeggiata di Mathosinos lastricata di granito, tra la spiaggia e la strada litoranea, sopra ai parcheggi interrati (© *Camara do Matosinhos*).
 6. I parcheggi sotto il lungomare (© *Camara do Matosinhos*).
 7. Sezione di progetto del nuovo lungomare, coi parcheggi pubblici interrati e la linea della metro di costa (© *E. Souto de Moura*).



Viadotto, promenade e parcheggi per il fronte mare del parco urbano di Oporto

LOCALIZZAZIONE	PORTOGALLO
città	OPORTO
abitanti	263.000
densità	6.265 ab/kmq
dove	Fronte mare a nord della città, al confine amministrativo con la città di Mathosinhos
eventi	2001. Oporto, "capitale europea della cultura".
INTERVENTO	
obiettivi	Riprogettare il fronte mare del parco urbano esistente della città, recuperando la connessione fisica e visiva tra il parco stesso e l'oceano
progettazione	1999-2000
realizzazione	2000-2001
estensione	84 ha
costi	-
COMMITTENTE	<i>Camara do Porto</i>
PROGETTISTI	arch. Manuel de Solà Morales (progettazione urbana) arch. Beth Figueras (paesaggio) ing. João Fonseca (infrastrutture)
ELEMENTI DI PROGETTO	
accessibilità veicolare, mobilità	Realizzazione di un viadotto, con arretramento e sopraelevazione del piano stradale esistente, per liberare il fronte mare;
parcheggi	Realizzazione di un parcheggio interrati di servizio e accesso al parco e <i>al lungomare</i> ;
nuovi spazi pubblici/servizi	Realizzazione di una promenade pedonale tra parco e spiaggia (Avenida Montevideu);
design/materiali	Gli elementi architettonici principali sono il nuovo viadotto (che per la sua qualità progettuale e plastica vince un concorso come migliore opera ingegneristica) e l'edificio trasparente multifunzionale, una <i>terrazza sul mare</i> che connota e qualifica il parco.
STRUMENTI URBANISTICI	PDM, Piano Direttore Municipale di Oporto PDM



1. Il nuovo fronte mare del Parque de Cidade con il nuovo viadotto (© Morales).



Il Parque de Cidade è il più grande spazio verde della città e dell'area metropolitana di Oporto, spazio ecologico tra l'ambiente urbano e l'oceano, al confine con la città di Matosinhos; già previsto negli anni '60, il parco è stato realizzato in diverse tranche dal 1993 al 2002.

STRATEGIA

Il progetto redatto tra il 1999 e il 2000 è l'ultimo tra quelli sviluppati per il Parque de Cidade; con esso l'amministrazione di Oporto ha inteso riprogettare il fronte mare a nord della città, estendendo il grande parco urbano esistente fino all'oceano; la necessità era quella di ricercare una soluzione che contemplasse la presenza della strada litoranea (esistente e costruita a ridosso degli scogli) insieme alla funzione e alla fruizione di un parco urbano attrezzato per il tempo libero.

ELEMENTI DI PROGETTO DEL PARCO

Il progetto offre un nuovo accesso del parco verso l'oceano e disegna un sistema semi-naturale composto da tre elementi:

- parco urbano;
- spiaggia;
- promenade.



2



3



4



5

Tre nuove strutture caratterizzano il parco e il suo nuovo fronte:

- il viadotto;
- un grande parcheggio;
- un grande edificio multifunzionale e di servizio che si affaccia sull'oceano.

Il sistema del parco si connette da un lato alla passeggiata lungo l'Avenida Montevideu, dall'altro al sistema di spiagge di Mathosinhos, interessato dal progetto di una nuova passeggiata affidata all'architetto portoghese Souto de Moura. Nella nuova configurazione del luogo, parco e infrastruttura coesistono. Infatti, l'arch. Manuel de Solà Morales ha proposto la realizzazione di un viadotto per risolvere i problemi

di connessione tra parco e oceano, causati dalla presenza della strada litoranea esistente e assai trafficata. La nuova infrastruttura, che si eleva in quota sul suolo, rientra con una forma semicircolare nel parco, arretrando rispetto alla costa e raccordandosi alla strada litoranea che prosegue a nord, verso Matosinhos; il viadotto lascia libero il terreno, ricreando quella continuità fisica e visiva tra il parco e il suo fronte mare, impedita dalla strada litoranea.

Il progetto del viadotto, curato dall'ing. João Fonseca, per la bellezza dell'infrastruttura è stato premiato con un importante riconoscimento che ogni anno lo Stato portoghese-

2-3. Il viadotto coi bacini di raccolta delle acque piovane utilizzati per l'irrigazione (© Morales).

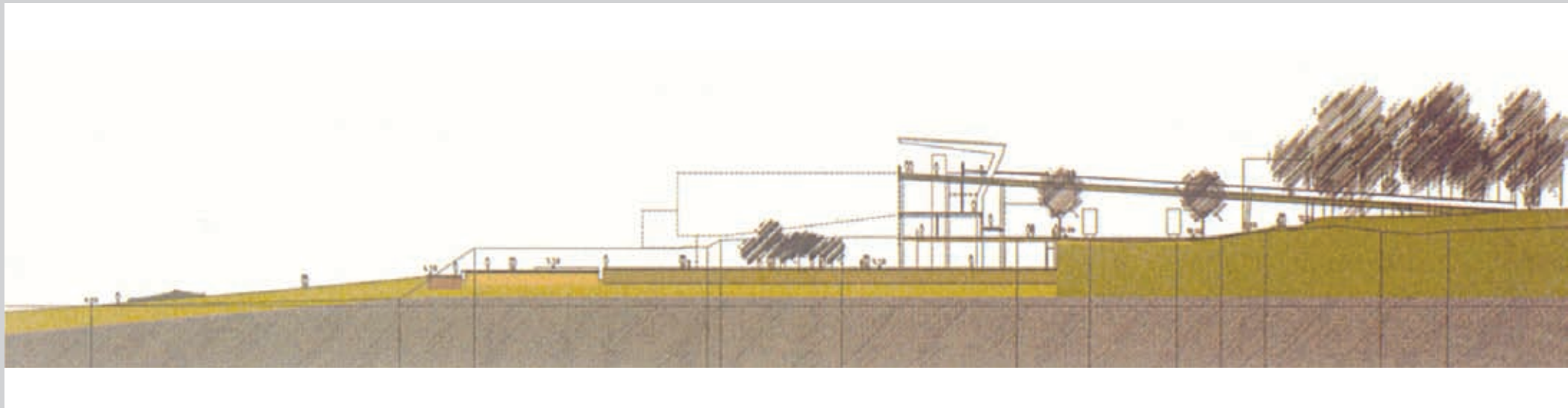
4. La passeggiata pedonale Avenida Montevideu sugli scogli (© Morales).

5. Planimetria di progetto (© Morales).
6- Sezione di progetto sul viadotto e l'edificio multifunzionale; di fatto, il viadotto ha sostituito la strada esistente ottenendo così una continuità fisica e visiva tra il parco e il mare (© Morales).

7. La passeggiata pedonale Avenida Montevideu sugli scogli (© Morales).

8-10. L'edificio multifunzionale di servizio al parco, a ridosso del viadotto, di giorno e di notte, durante alcuni spettacoli estivi (© Morales).

6



se conferisce a progetti e progettisti che meglio si sono distinti in diverse categorie progettuali. Nel Parco c'è anche un edificio di servizio - con funzioni commerciali e di ristorazione - che può essere usato per grandi manifestazioni collettive, il cosiddetto "edificio trasparente"; una passerella inclinata attraversa il viadotto, connettendo il parco all'edificio belvedere che, al suo interno, con un sistema di risalite, risolve la connessione dei diversi livelli del parco e della spiaggia.

Il progetto intende valorizzare la bellezza del paesaggio circostante, tanto da conferire la funzione di terrazza e di belvedere ai nuovi e pochi elementi architettonici e in-

frastrutturali.

Il progetto paesaggistico, curato dall'arch. Beth Figueras, ha ricostituito una serie di spazi verdi acquatici e pavimentati intorno al viadotto; le vasche di raccolta delle acque piovane del viadotto stesso creano scenografici specchi d'acqua con funzione di filtraggio e depurazione.

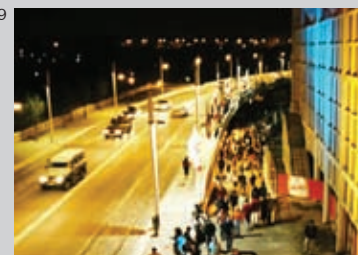
7



8



9



10



LOCALIZZAZIONE	SPAGNA, Catalogna.
città	BARCELLONA
abitanti	1.605.602
densità	16.000 ab/kmq
dove	Fronte mare del quartiere Poblenou
eventi	1992. Olimpiadi di Barcellona
INTERVENTO	
obiettivi	Riconfigurare il fronte mare del quartiere popolare del Poblenou con un progetto di dismissione di una ferrovia e di fabbriche in disuso e di riappropriazione del fronte mare a parco urbano attrezzato.
progettazione	1990
realizzazione	1992
estensione	12 ha
costi	-
COMMITTENTE	Municipio di Barcellona
PROGETTISTI	arch. Manuel Ruisánchez Capelastegu (progettazione architettonica, paesaggio) arch. Xavier Vendrell (progettazione architettonica, paesaggio)
ELEMENTI DI PROGETTO	
accessibilità veicolare	Nuova strada urbana sul tracciato della ferrovia dismessa;
accessibilità ciclo-pedonale	Parco; Passeggiate e Percorsi tra le dune;
nuovi servizi	Pista di Atletica; Palazzo del Padminon (padiglione della Marbella);
design/materiali	Reperti metallici di archeologia navale sono disseminati tra le dune e connotano il parco come elementi scultorei; i nuovi percorsi pedonali sono perlopiù costituiti da ondulate passerelle di legno.
STRUMENTI URBANISTICI	PGM, Plan de Gestió Metropolità de Barcelona



1



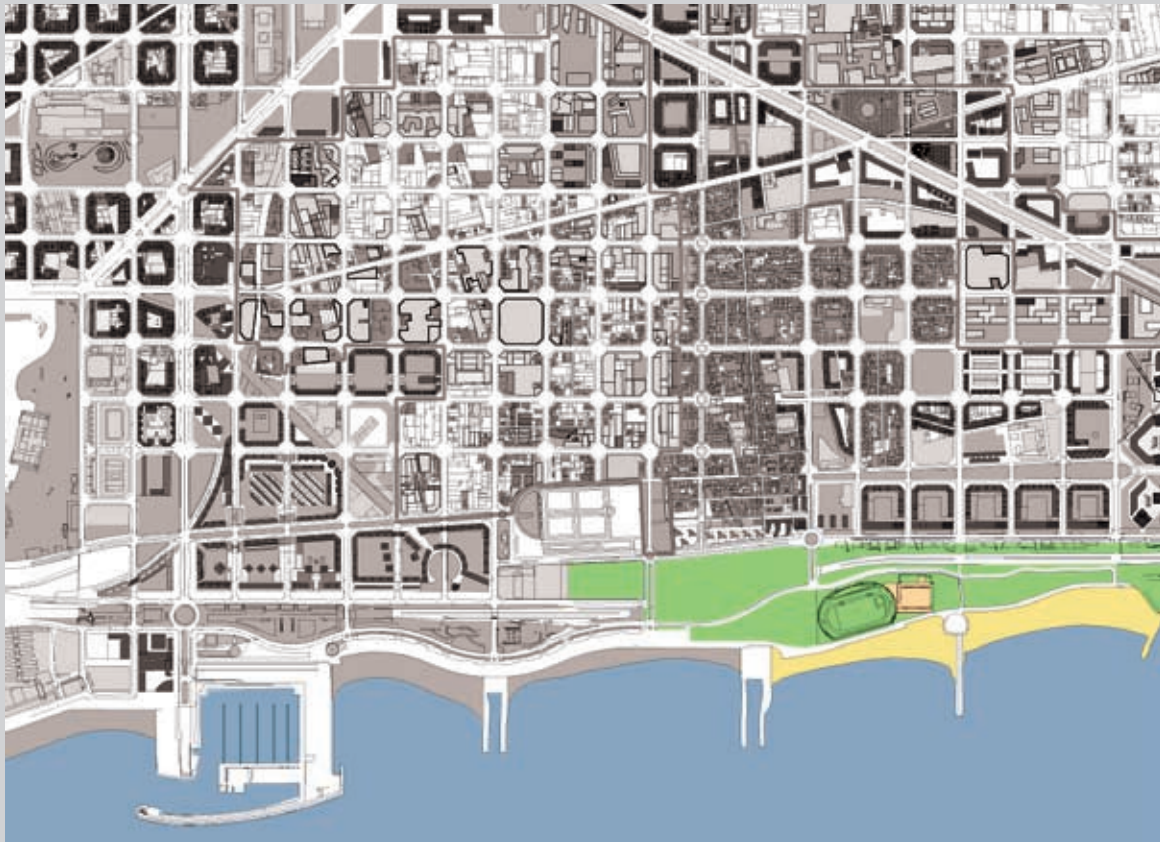
Il quartiere industriale del Poblenou sorse alla fine del XIX secolo a nord di Barcellona, lungo la ferrovia, in direzione della città di Mataró. L'area è stata dismessa negli anni '90 in occasione dei giochi olimpici di Barcellona con lo scopo di recuperarla a parco urbano e ricucire la connessione del quartiere – sino ad allora impedita – con il mare.

PROGETTO E FUNZIONI DEL PARCO

Il progetto per il fronte mare del Poblenou recupera l'area occupata dalle industrie e dalla ferrovia dismesse.

I progettisti Ruinsanchez e Vendrell hanno riprogettato questo tratto di fronte mare proponendo un parco litoraneo formato da dune e vegetazione mediterranea, “naturalizzando” il fronte mare di una delle città più popolate, vitali e dense del Mediterraneo.

Alla base del progetto sta la riproposizione artificiale all'interno della città di elementi naturali, le dune. I percorsi nel parco e sulla sabbia sono il proseguimento fisico di alcune strade che arrivano al parco dal quartiere Poblenou e viceversa; i sistemi di segnaletica, l'arredo urbano, le sculture e l'illuminazione notturna tra le dune costituiscono gli elementi di connotazione di questo parco urbano.



Gli elementi di progetto sono:

- nuove dune di sabbia, vegetate con la macchia mediterranea;
- percorsi pedonali di connessione tra il quartiere popolare e il mare; i nuovi percorsi pedonali sono perlopiù costituiti da ondulate passerelle di legno;
- due passeggiate parallele al mare

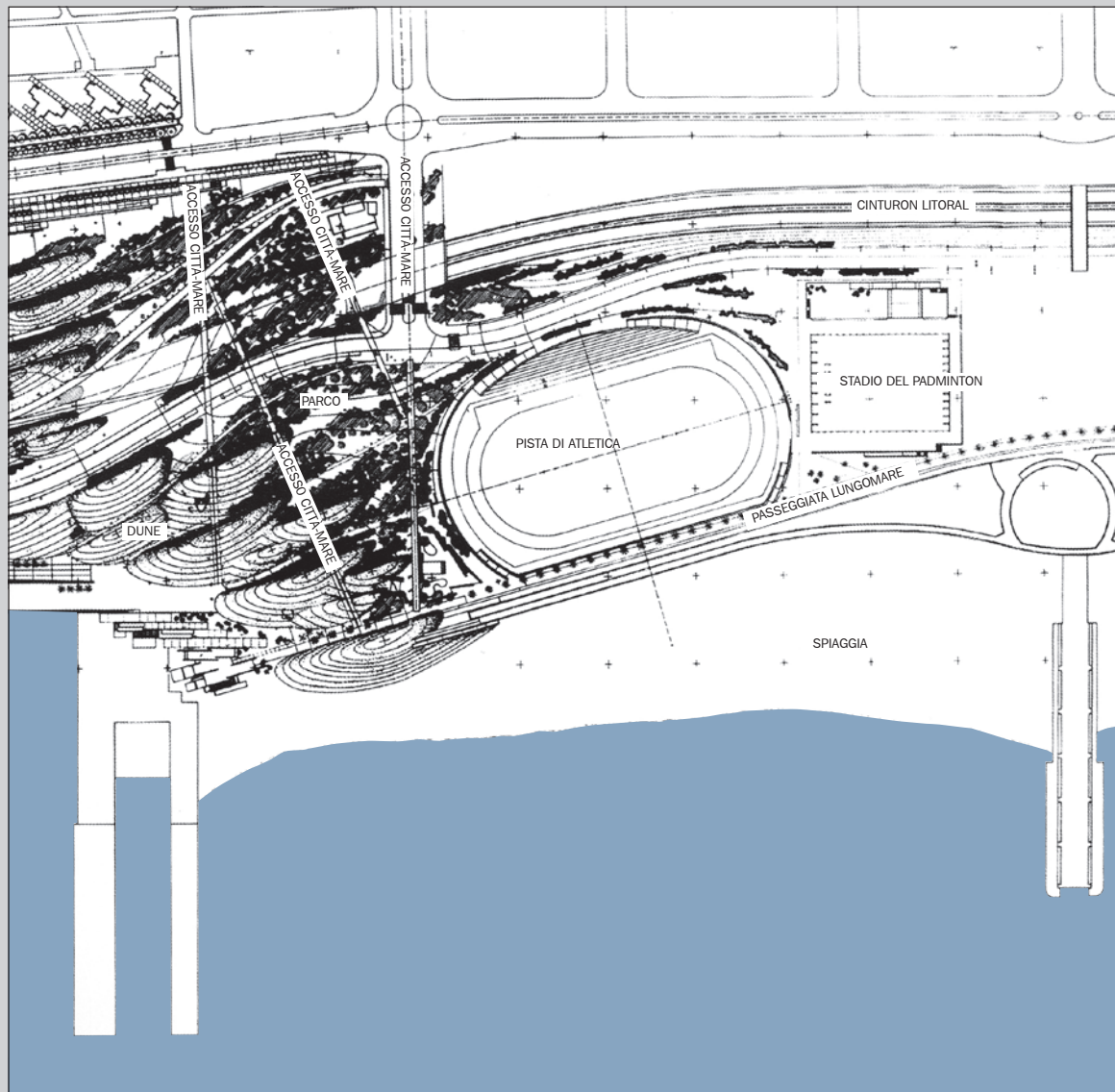
che si sviluppano tra le dune;

- funzioni ed edifici sportivi (costruiti per i giochi olimpici e riutilizzati in seguito);
- inserimento di reperti metallici scultorei di archeologia navale, disseminati tra le dune.

Il progetto è stato finanziato con capitali pubblici e privati, attraverso

la HOLSA, holding dello Stato e della municipalità barcellonese, responsabile delle grandi trasformazioni urbane e infrastrutturali di Barcellona 1992, e la *Vila Olímpica* S.A, società immobiliare privata. Attualmente, il quartiere popolare del Poblenou è interessato da un nuovo progetto di rinnovamento

urbano e funzionale che prevede la riconversione di 200 ha di suolo industriale per circa 4000 nuovi alloggi sociali, uffici ed aree commerciali per imprese di eccellenza, 220.000 mq di nuovi spazi verdi ed attrezzature sportive e nuove strade ed infrastrutture pubbliche (Plan 22@Barcelona).



6



7

2. Planimetria di progetto alla scala urbana, si noti l'ampia estensione del parco litoraneo, dotato di pista di atletica e padiglione sportivo (© elaborazione E. Farnè).

3-4. Immagini delle fabbriche dismesse che erano presenti sul fronte mare e nel quartiere Poblenou (© X. Vendrell).

5. Turisti sulla spiaggia del Poblenou (© Municipio di Barcellona).

6. Planimetria di progetto, in primo piano il nuovo padiglione del padminton e la pista di atletica, edifici e attrezzature sportive costruite nel parco a servizio del fronte mare e della spiaggia libera (© X. Vendrell).



8

6. Planimetria di progetto, in primo piano il nuovo padiglione del padminton e la pista di atletica, edifici e attrezzature sportive costruite nel parco a servizio del fronte mare e della spiaggia libera (© X. Vendrell).

7-9. Elementi scultorei navali disseminati tra le dune del parco (© X. Vendrell).

10- Parco costiero del Poblenou, sentiero tra le dune ricostruite (© X. Vendrell).



9



10

12 STRATEGIE LA SPIAGGIA ATTREZZATA COME UN PARCO URBANO il Piano dell'arenile a Sottomarina di Chioggia

Sottomarina è il lido turistico della città di Chioggia e si sviluppa su un cordone litoraneo per 6-7 km a sud della laguna di Venezia, in prossimità della foce del Brenta.

Sottomarina è una città balneare, nata sulla spiaggia, che si sviluppa su due fronti: uno guarda la laguna ed è il prolungamento della città antica di Chioggia, di cui ha riproposto il tessuto urbano a lotti stretti e lunghi; l'altro è il fronte turistico e guarda verso il mare.

Con lo sviluppo balneare della costa la città moderna di Sottomarina si è specializzata nella ricezione turistica, con alberghi e campeggi, ma anche seconde case.

IL PIANO DELL'ARENILE

Con l'occasione dell'adeguamento del nuovo Piano Particolareggiato alla legge regionale sul turismo e del rinnovo delle concessioni ai gestori dei lidi l'amministrazione di Chioggia coglie l'opportunità per ripensare e ridefinire il rapporto tra la città e il mare.

Il tema principale che il piano affronta è quello della riqualificazione del litorale, inteso come spazio fisico, sociale e fruitivo.

L'idea di fondo che ha guidato l'amministrazione e le equipe di progettisti coinvolte nella redazione del piano è stata quella di concepire la spiaggia come una "attrezzatura" di servizio urbano; il ripensamento

dell'arenile e delle sue costruzioni viene assunto come parte integrante della città: spazi, attrezzature e attività sono ripensate non più come esclusivamente legate all'uso balneare e stagionale.

La redazione del piano fonda inoltre le sue basi a partire dalla necessità dell'amministrazione di intercettare le tante "voglie di fare" dei gestori dei chioschi, degli stabilimenti balneari e dei parcheggi, per valorizzarle e coordinarle in un progetto collettivo e partecipato, contrastando la diffusa logica delle piccole trasformazioni di interesse del singolo.

IL LABORATORIO DI PROGETTAZIONE PARTECIPATA DEL PAESAGGIO

A fianco del nuovo piano dell'arenile vengono organizzate in un vero e proprio laboratorio di progettazione partecipata del paesaggio diverse attività (forum, seminari, sopralluoghi) in cui progettisti, amministrazione e operatori della spiaggia si confrontano.

Nel laboratorio è stato prodotto un rilievo percettivo della spiaggia effettuato sul posto con i gestori degli stabilimenti balneari e gli amministratori. Da questa attività è emersa una visione dell'arenile estremamente conflittuale e ambigua: la spiaggia di Sottomarina viene percepita sia come parte ur-

bana (per la presenza delle attività e delle attrezzature balneari) sia come ambiente naturale (sottoposto alle dinamiche tipiche degli ecosistemi costieri come le maree e l'erosione).

Il paesaggio percepito dai partecipanti del laboratorio restituisce un'immagine contemporanea della spiaggia e in cui il susseguirsi degli spazi aperti e attrezzati (tra il lungomare, gli stabilimenti e la spiaggia) viene definito come parco urbano. La descrizione di tale parco corrisponde tuttavia all'immagine di un luogo frammentato, densamente occupato, non progettato, spontaneo; la spiaggia è intesa implicitamente come un parco per via della

molteplicità di spazi aperti attrezzati e per l'uso che ne fanno i turisti e gli abitanti del posto; le attrezzature della spiaggia sono di fatto parti urbane, piccoli edifici con servizi per il tempo libero e lo sport, vissuti tutto l'anno, a differenza di aree ad uso variabile, come i campeggi o la battigia.

IL PROGETTO

La proposta per il piano definisce una strategia che è insieme un progetto di paesaggio e un programma.

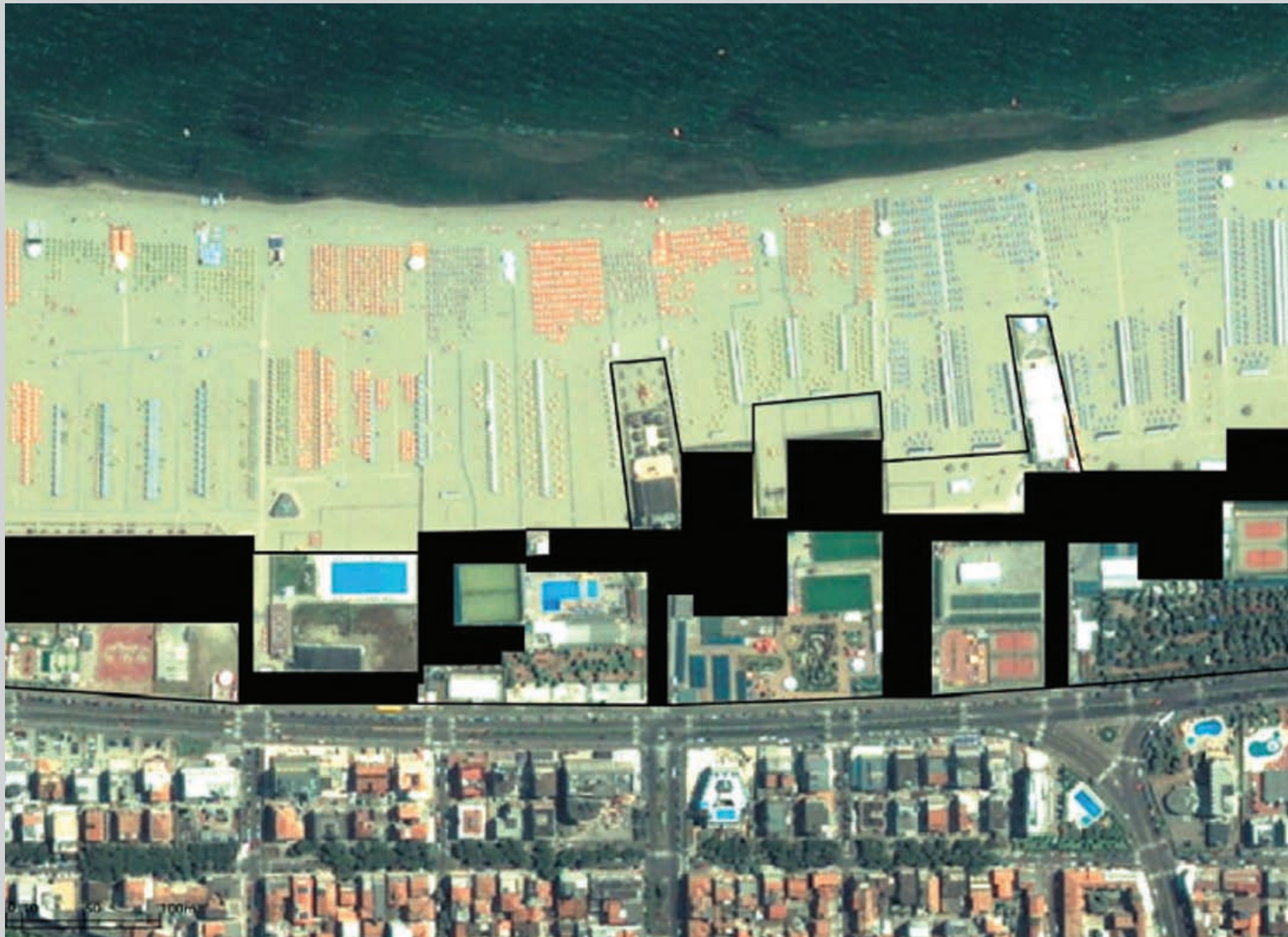
Il progetto individua sull'arenile tre grandi parchi costieri, ognuno

con un diverso ruolo rispetto alla città, che proseguono oltre il suo litorale fino alla spiaggia come "promontori di naturalità". Tali parchi interrompono la monotonia della lingua di sabbia, strutturando e progettando le frammentarietà esistenti a partire dalle preesistenze di natura o di spazi vuoti.

I tre parchi litoranei sono attraversati da due sistemi di connessioni longitudinali che collegano tra loro i parchi costieri e la città con la spiaggia.



1



1. Il progetto del "parco implicito" di Sottomarina di Chioggia, individuato dal sopralluogo sulla spiaggia a partire dall'esistenza degli spazi aperti attrezzati. In nero le aree attrezzate della spiaggia che potrebbero essere organizzate e gestite a parco in modo unitario e condiviso dai differenti concessionari.

Il laboratorio e la redazione del Piano dell'arenile di Sottomarina di Chioggia hanno coinvolto numerosi progettisti: coordinatore S. Le Noci; Progettista M. Pacchiani; Consulenti C. Bianchetti (con A. Cipressi, A. Di Campi, L. Doria, L. Vettoretto); M. Mininni (con S. Cascella, F. Marocco, S. Sabatini); gruppi di progettazione: Avanguardie Permanenti e Stalker (F. Careri, D. De Mattia, M. Ghidoni, S. Graziani, S. Hilal, A. Petti, L. Racchini, L. Romito, D. Segatto, A. Scarponi); Tav (S. Alonzi, L. Capursi, A. Gagliardi, R. Miglietta, F. Pisanò); Suburbia (M. Moffa, P. Sacco, M. Smith, M. Porto. (© Comune di Chioggia)

LOCALIZZAZIONE	SPAGNA
città	Valencia
abitanti	807.396
densità	5.916 ab/kmq
dove	parco naturale "La Albufera" a 15 km dalla città
eventi	1986, istituzione del Parco Naturale "La Albufera"
INTERVENTO	
obiettivi	Ripristinare una spiaggia di grande pregio naturalistico compatibilmente con la frequentazione turistica e veicolare
realizzazione	1995-1997
estensione	84 ha
costi	1.600.000 euro
COMMITTENTE	<i>Generalitat Valenciana, Conselleria d'Obres Publiques, Urbanisme i Transports</i>
PROGETTISTI	Alfredo F. de la Reguera (architetto, paesaggista) Ignacio Salvans (architetto, paesaggista) Jordi Solé (architetto) Antonio Vizcaino (biologo) Javier Yuste (ingegnere)
ELEMENTI DI PROGETTO	
accessibilità veicolare	Ottenuta da un sistema a pettine formato da una strada litoranea - a tergo e parallelo alla pineta - e da sentieri trasversali, che dalla litoranea vanno a mare e terminano in ampie piazzole di sosta;
accessibilità ciclo-pedonale	I turisti accedono alla spiaggia attraverso sentieri obbligati, ciclabili e pedonali, ricavati tra le dune;
parcheggi	A mare, riorganizzati tra la pineta e le dune secondo un andamento sinuoso e ricavati tra gli interstizi del sistema duna-pineta;
design/materiali	I sentieri sono pavimentati in legno secondo un disegno sinuoso per adattarsi al luogo.
STRUMENTI URBANISTICI	<i>Plano de la Dehesa (1998)</i> <i>Plano rector de uso y gestión del parque natural de l'albufera (2004)</i> <i>Plano de acción territorial del litoral de la comunidad valenciana (2006)</i>



1. ricostruzione delle dune, particolare
(©Foto OTDV).

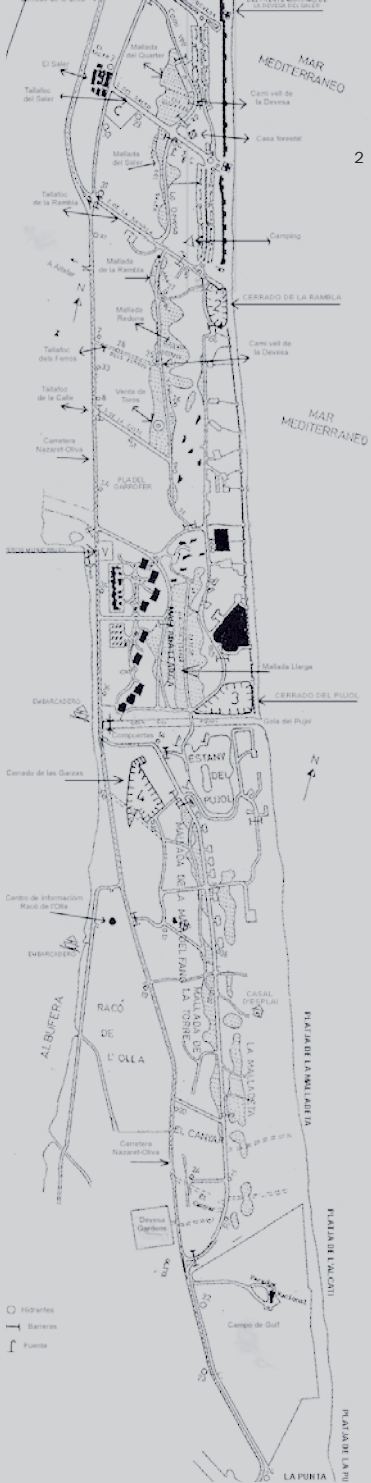
1



Il “Parque Natural de la Albufera de Valencia”, con 21.000 ettari di superficie istituiti a parco regionale nel 1986, è uno degli spazi costieri lacustri più importanti della comunità valenciana – e del bacino mediterraneo – per la presenza di grandi aree umide di interesse naturalistico ed ecologico (zone SIC, ZPS, rete natura 2000). La laguna del parco, grazie ad un sistema di canali, funziona ancora oggi come bacino di irrigazione per il riso, coltivato nel territorio agricolo circostante.

La zona “devesa de el saler”, con i suoi cordoni dunosi, la spiaggia e la pineta, si trova all’estremità più a nord della laguna, a soli 15 km da Valencia e dal suo importante porto turistico.

Per via di questa prossimità alla città, a partire dagli anni ‘60 e ‘70 la zona dell’attuale parco è stata interessata da uno sviluppo urbano e turistico importante che ha compromesso l’equilibrio ecologico dell’area, in particolare tra il litorale dunoso, la pineta e la laguna. Ampie fasce di pineta litoranea, tra la spiaggia e la salina, sono state abbattute e sostituite con strutture ricettive, alberghi, campeggi e resorts e con attrezzature turistiche come il campo da golf; a ciò si deve aggiungere la frequentazione massiccia della spiaggia che ha fortemente danneggiato i cordoni dunali del litorale.



IL PROGETTO

Con l'istituzione a parco nel 1986 si sono creati i presupposti per un recupero ambientale di oltre 5 km di litorale.

Il progetto di rinaturalizzazione ha previsto anzitutto la demolizione di alcuni edifici incongrui, cercando di recuperare e di ristabilire la sezione trasversale del paesaggio secondo un principio organico, di riconnessione tra il mare, le dune, la pineta e la salina.

Il progetto si sviluppa in senso longitudinale al mare e tenta di ricostruire un sistema naturale di difesa compatibile con la frequentazione turistica. Il parco e le sue spiagge sono a soli 15 km dalla città e sono ricompresi all'interno dell'area metropolitana valenciana, densamente urbanizzata e popolosa. A ridosso della stessa pineta ci sono poi importanti attrezzature turistiche e ricettive tra cui: l'ippodromo, un campo di golf, campeggi e strutture alberghiere.

Il progetto cerca di risarcire il litorale del parco dal punto di vista ambientale ripensandolo per ciò che è oggi, cioè uno spazio tutelato per i suoi habitat naturali, preziosi per la biodiversità, ma sul quale insistono diverse imprese turistiche significative per l'economia del territorio. Sulla fascia litoranea sono stati ricostruiti i cordoni dunali; alle spalle delle dune corre un sentiero ciclo-





pedonale di servizio alla spiaggia e alle aree di parcheggio, collocate tra dune e pineta. Diversi percorsi di accesso veicolare, trasversali al mare, garantiscono l'accessibilità alla spiaggia rinaturalizzata.



2. Planimetria di progetto. (ViA architettura N°10, 2001).
 3-4. Vista area delle dune ricostruite e dei parcheggi, durante il cantiere e dopo l'intervento (© OTDV).
 5. Vista aerea del Parco (© OTDV).
 6. Le dune ricostruite, vegetate e fiorite in primavera, particolare (© OTDV).
 8-10. Attrezzature di legno di servizio alla spiaggia e ai bacini del Parco (© OTDV).
 11. Turisti sui pontili in visita ai bacini del Parco (© OTDV).

RECUPERO ECOLOGICO DELLA COSTA SELVAGGIA DI PRÉFAILLES

riorganizzazione dei percorsi carrabili e pedonali di accesso alle spiagge

LOCALIZZAZIONE	FRANCIA, Loira.
città	PRÉFAILLES
abitanti	1.060
densità	220 ab/kmq
dove	Quattro diversi punti lungo i 4km di litorale comunale
eventi	1999. Naufragio della petroliera ERIKA al largo della costa atlantica di Préfailles.
INTERVENTO	
obiettivi	Recuperare in termini ecologici e paesaggistici il litorale dei comuni colpiti dal disastro dell'Erika, attraverso lo sviluppo di un turismo sostenibile compatibile con la tutela di siti naturali protetti ed una riqualificazione dei bordi urbani dei villaggi.
realizzazione	2003-2004
estensione	1,5 km ca.
costi	1.261.262 euro
COMMITTENTE	Municipio di Préfailles
PROGETTISTI	Agence de Paysage Phytolab-Nantes Forma 6 Sogreah Consultants
ELEMENTI DI PROGETTO	
accessibilità veicolare, mobilità	Strada litoranea risezionata ad un unico senso di marcia;
nuovi spazi pubblici/accessibilità ciclo-pedonale	Piste ciclabili e piste pedonali lungo la litoranea e il porto;
parcheggi	Presenti a 350 mt dal mare;
architettura/design/materiali	I sentieri hanno un andamento sinuoso tra le dune e le rocce e sono perlopiù pavimentati in legno, protetti lateralmente con elementi architettonici discreti, di canne oppure con pali di legno e tiranti d'acciaio inossidabile.
STRUMENTI URBANISTICI	LOI LITTORAL 1986



1



Préfailles è un piccolo comune dei Paesi di Retz, affacciato sulla costa atlantica della Loira ed apprezzata stazione balneare già dal XIX secolo. I primi insediamenti legati al turismo di mare (capanni, stabilimenti balneari) risalgono infatti al 1843.

Il paesaggio lungo le coste dei Paesi di Retz alterna aree maggiormente insediate – seconde case, campeggi, porti turistici – a spiagge selvagge di grande interesse florofaunistico, alcune delle quali protette dalla legge nazionale francese sulla difesa della costa.

L'impatto del turismo balneare e il naufragio dell'Erika nel 1999 hanno contribuito ad un rapido degrado ecologico di queste coste di grande qualità ambientale, per le quali sono in atto progetti di recupero con finanziamenti statali, regionali e comunali.

ELEMENTI DI PROGETTO

Il progetto recupera diverse parti del litorale puntando su:

- riorganizzazione paesaggistica e ambientale degli accessi alle spiagge selvagge protette con un sistema formato da parcheggio (a non meno di 350 mt dal mare) e da sentieri pedonali obbligati;
- riqualificazione dei bordi urbani dei villaggi lungo il litorale



2



3

2. Vista aerea di Préfailles, indicazione dei sentieri recuperati lungo la costa rocciosa (© Ville de Préfailles).
 3. Passerella di accea4. Sequenza della spiaggia di Préfailles in estate (© www.visualtradeguide.org).



4

5



5. Sentieri di accesso alla spiaggia (© Agence Phytolab).

6. La costa di Préfailles (© www.visualtra-deguide.org).

6



con l'eliminazione dei parcheggi e la creazione di spazi riservati ai flussi ciclo-pedonali;

- raccolta delle acque piovane attraverso canalizzazioni tra le dune e le rocce verso mare;
- ricostruzione delle dune distrutte con messa a dimora di vegetazione costiera autoctona.

linee guida

3

conclusioni

Il litorale emiliano-romagnolo è caratterizzato da complesse e dinamiche interazioni tra processi naturali, antropici ed economici variamente correlati; le coste sono però una risorsa non rinnovabile e il loro sovra-sfruttamento ha determinato mutamenti del sistema naturale che possiamo considerare irreversibili. Partendo da questo dato di fatto, e considerando con attenzione i processi generali di cambiamento climatico e subsidenza in atto, **si propongono linee di azione per rigenerare il nostro sistema costiero attraverso piani e progetti che oltre a rispondere alle esigenze di sviluppo socio-economico includano la riqualificazione del paesaggio.** È quindi indispensabile la conoscenza del sistema territoriale e naturale per **procedere verso trasformazioni che arricchiscano di bellezza e diversità gli ambiti urbanizzati costieri e verso l'incremento, il potenziamento e il ripristino degli ambiti di naturalità.**

Al livello della pianificazione territoriale occorre **sviluppare strumenti flessibili di natura strategica**, integrando per le zone costiere le politiche programmatiche, favorendo sinergie intersettoriali e interistituzionali con una logica pubblico-privata.

Per rigenerare le aree costiere densamente urbanizzate le amministrazioni devono riuscire a tradurre le strategie della pianificazione in veri e propri programmi di rinnovamento e riqualificazione urbana e del paesaggio; ciò è possibile solo attraverso una strategia incentrata sul **progetto urbano**, in cui ogni progetto, pur concepito secondo una visione unica di rinnovamento, è autonomo sul piano amministrativo, progettuale e di realizzazione delle opere.

Le tematiche riguardanti la riqualificazione costiera sono molteplici; dall'analisi e dal confronto tra strumenti urbanistici attuati e progetti

realizzati si possono individuare temi e linee guida diversificati a seconda dei diversi possibili ambiti costieri.

Le **coste turistiche con habitat naturali di grande pregio** ambientale e scarsamente urbanizzate richiedono interventi mirati a:

- ripristinare la naturalità, recuperare habitat degradati, avviare forme di tutela attiva dei tratti di costa più ricchi di biodiversità e integrità paesaggistica, fino alla ricostituzione di sistemi dunali, nella consapevolezza che l'intervento antropico non potrà ristabilire un assetto perduto frutto di un'evoluzione morfologica di migliaia di anni;
- valutare in un'ottica di lungo periodo e di costi/benefici l'abbattimento o l'eventuale riqualificazione delle costruzioni e dei manufatti incongrui rispetto al paesaggio e all'ambiente litoraneo; oltre alla tutela e alla difesa delle attività umane, infatti, nella scelta di demolire o riqualificare sia i manufatti edificati a ridosso degli arenili e le opere a mare, occorre tenere in debito conto anche le particolari esigenze di ordinaria manutenzione e gli alti costi che ciò comporta, che gravano sulla collettività e le amministrazioni a differenti livelli istituzionali;
- pianificare la regolazione degli ingressi agli arenili più sensibili al carico turistico;
- riprogettare sistemi di accesso e di parcheggio compatibili con gli ambienti costieri, seguendo le forme del terreno e nel rispetto dei deflussi delle acque.

Nel caso di **coste turistiche urbanizzate** gli interventi necessari riguardano fondamentalmente la riprogettazione e riqualificazione

del fronte mare, con particolare attenzione alla mobilità e al tipo di fruizione. A questo scopo si possono individuare diversi tipi di intervento:

- riprogettazione del fronte mare prevedendo una diversificazione formale e un incremento di funzioni, con particolare attenzione alla vocazione pubblica e pedonale degli spazi su cui si interviene; la previsione di un opportuno mix funzionale va a favore del recupero della complessità dei luoghi, troppo spesso trattati con operazioni di restyling formale poco attente alla qualità d'uso dello spazio;
- riassetto del sistema dei parcheggi e della mobilità sul fronte mare, riducendo l'impatto veicolare a favore del recupero di spazio pubblico e delle connessioni fisiche e percettive tra città e spiaggia;
- riqualificazione dei litorali densamente urbanizzati destinando le aree non edificate a parco urbano;
- riconfigurazione delle spiagge seguendo un principio di detrazione fisica delle strutture d'arredo fisso e con cui favorire la percezione della spiaggia e del mare.

VERSO UN DECALOGO DI AZIONI

Le strategie con cui promuovere processi di rigenerazione del paesaggio costiero – orientate al riuso, recupero o riconfigurazione dell'esistente – sono di seguito riproposte attraverso un decalogo di azioni, declinato in tre macro tipologie e riconducibili a:

- processi strategici;
- processi/progetti di rigenerazione urbana;
- processi/progetti di risarcimento ambientale.

Per ogni azione sono stati individuati:

- ambito territoriale;
- criticità;
- priorità pianificatoria e/o di intervento;
- linee guida.





Gli ambiti territoriali corrispondono ai contesti – amministrativi, territoriali e paesaggistici – dell'azione, alla scala territoriale vasta o a quella metropolitana/urbana.

Le criticità descrivono i problemi a cui l'ambito è soggetto.

Le priorità corrispondono alle azioni strategiche e progettuali che occorre definire e costruire perché si inneschi un effetto volano per la tutela e valorizzazione dell'ambito territoriale nel suo complesso.

Le linee guida corrispondono alle politiche e ai progetti da attuare affinché l'azione possa essere efficace.

Ogni azione è rappresentata da diagrammi schematici che ne estrapolano ed evidenziano i principi fondamentali.

-  **PROCESSI STRATEGICI**
-  **PROCESSI/PROGETTI DI RIGENERAZIONE URBANA**
-  **PROCESSI/PROGETTI DI RISARCIMENTO AMBIENTALE**
-  **RIUSO/RECUPERO/RIQUALIFICAZIONE/RICONFIGURAZIONE**

1

STRATEGIE TERRITORIALI PER IL PAESAGGIO COSTIERO INTEGRATE ALLE POLITICHE DI SVILUPPO TURISTICO

AMBITO TERRITORIALE

LITORALE REGIONALE/ LITORALI DI PIÙ PROVINCE

CRITICITÀ

Il finanziamento di progetti di scala vasta per la costa, per lo sviluppo economico dei litorali integrato alla tutela del paesaggio, è pratica poco diffusa per la difficoltà di integrare politiche interistituzionali (stato, regione, provincia) e intersettoriali (pianificazione, ambiente, turismo).

PRIORITÀ

DEFINIZIONE DI UN PROGRAMMA STRATEGICO REGIONALE PER LA TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLE COSTE TURISTICHE BALNEARI

LINEE GUIDA

1. Costruzione di un programma strategico regionale di politiche per il paesaggio costiero:
 - 1.1. integrate a quelle economico-turistiche, urbanistiche e infrastrutturali;
 - 1.2 differenziate per i diversi tratti di costa a seconda delle peculiarità dei luoghi (natura, loisir, sport, cultura...) per favorire la competizione nazionale/internazionale del territorio costiero regionale;
 - 1.3. da siglare attraverso forme di contratto e di impegni (amministrativi, finanziari);
2. Definire le azioni e i progetti prioritari su cui far convergere finanziamenti e bandi di più settori pubblici;
3. Privilegiare il finanziamento dei progetti che integrino contemporaneamente le politiche per:
 - 3.1. la difesa dall'erosione costiera e la valorizzazione del paesaggio;
 - 3.2. la diversificazione del turismo;
 - 3.3. la riqualificazione urbana degli spazi pubblici e la realizzazione di infrastrutture collettive;
 - 3.4. forme di cooperazione tra pubblico e privato.
4. Definizione di una struttura amministrativa o di un'agenzia pubblica o pubblica-privata dedicata all'individuazione e alla costruzione dei progetti, sia per la ricerca di finanziamenti interistituzionali (Comunità Europea, Stato; Regione, Comuni...), sia per la definizione degli aspetti funzionali e progettuali alla scala territoriale/urbana.
5. Definire una strategia di comunicazione sui contenuti del programma regionale per promuovere il rinnovamento dell'immagine turistica della costa.



+



+



=

POLITICHE / AZIONI / FINANZIAMENTI INTEGRATI

PROGETTO URBANO DEL FRONTE MARE COME MOTORE DI RIGENERAZIONE PAESAGGISTICA

AMBITO TERRITORIALE

LITORALE URBANO DI CONURBAZIONI TURISTICHE DENSAMENTE URBANIZZATE
LITORALE URBANO COMPRENDETE PIÙ COMUNI

CRITICITÀ

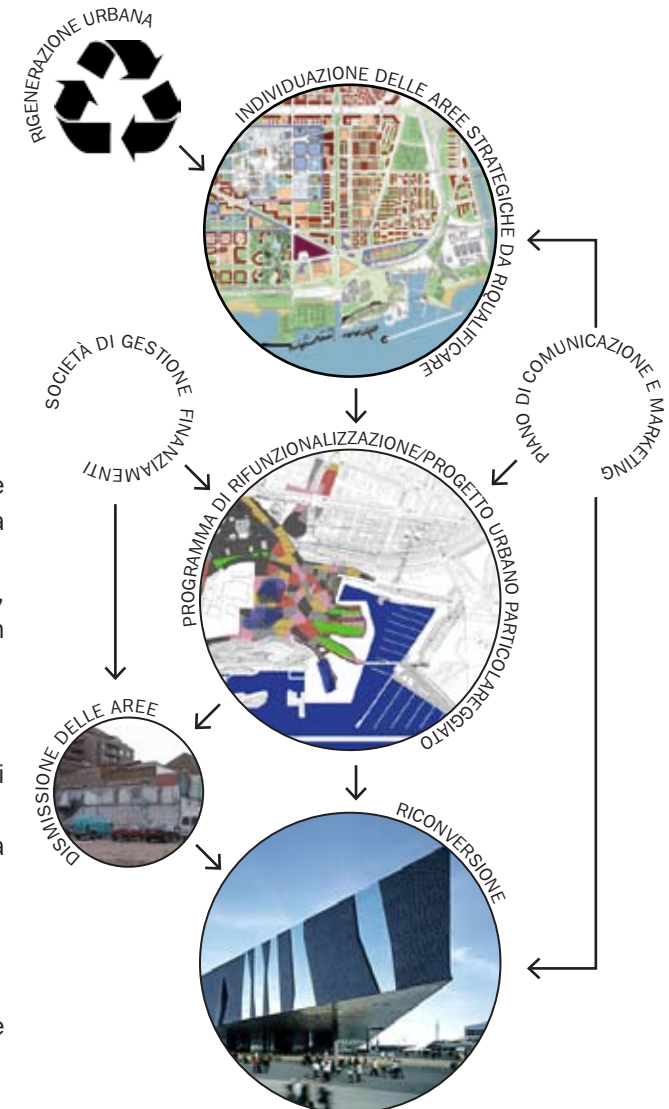
Gli strumenti di pianificazione risultano inefficaci nel gestire le rapide trasformazioni delle aree turistiche e costiere densamente urbanizzate, soggette a grande pressione immobiliare e bisognose di rinnovamento del proprio patrimonio urbano ed edilizio vetusto

PRIORITÀ

DEFINIZIONE DI UNA STRATEGIA DI RIGENERAZIONE PER LA COSTA URBANIZZATA INCENTRATA SULLA RIQUALIFICAZIONE URBANA DEI FRONTE MARE

LINEE GUIDA

1. Individuazione delle aree costiere dismesse (ex industrie, ex colonie, infrastrutture inutilizzate, aree portuali) e/o dei quartieri degradati in cui è necessario intervenire con progetti di riqualificazione urbana e sociale;
2. Definizione di un tavolo strategico istituzionale e tecnico tra amministrazioni costiere (Regione, Provincia, Comuni) per programmare e finanziare i progetti di riqualificazione urbana prioritari (con particolare attenzione ai settori Ambiente, Pianificazione, Urbanistica, Paesaggio, Turismo, Mobilità);
3. Definizione di programmi complessi per ogni progetto urbano a partire da:
 - 3.1. esistenza di immobili abbandonati, dismessi o fatiscenti, sia pubblici, sia privati;
 - 3.2. riorganizzazione della mobilità e dei sistemi di attraversamento privilegiando quelli pubblici (metro, bus, aree ciclabili e pedonali) e la dotazione di parcheggi (interrati o in silos);
 - 3.3. mix delle funzioni ed incremento dei servizi urbani con particolare attenzione alla dotazione di nuove funzioni e spazi pubblici e di aree verdi (ampie e non frammentate);
 - 3.4. commistione di opere e finanziamenti pubblici e privati.
4. Costituzione di società (pubblico-private) per la dismissione delle aree e la realizzazione dei progetti;
5. Ricerca/Attivazione di finanziamenti interistituzionali (Comunità europea, Stato, Regione);
6. Definire una strategia di comunicazione dei progetti di riqualificazione urbana per il rilancio dell'immagine turistica delle località balneari *mature* e densamente urbanizzate.



AMBITO TERRITORIALE

LITORALI A CARATTERE NATURALE IN AMBITI SCARSAMENTE URBANIZZATI/
LITORALI DI PARCHI NATURALI E SITI PROTETTI

CRITICITÀ

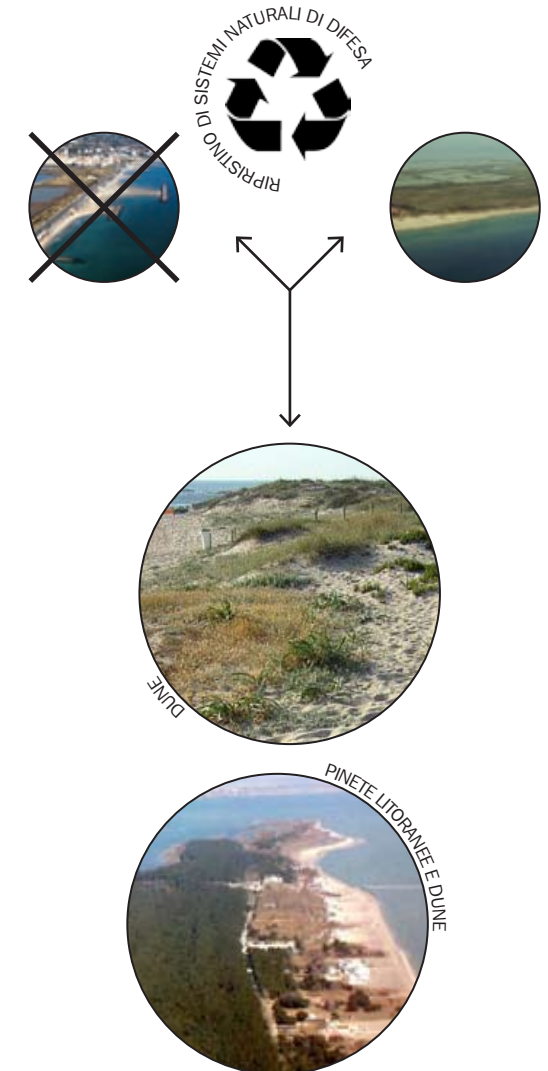
I problemi dell'erosione costiera e della frequentazione turistica di massa sono causa di degrado degli eco-sistemi litoranei; tali temi sono spesso stati affrontati con soluzioni di difesa rigide che hanno privato spiagge e coste della loro naturale resilienza.

PRIORITÀ

DEFINIZIONE DI UN PROGRAMMA REGIONALE DI RIPRISTINO DEI SISTEMI COSTIERI NATURALI DI DIFESA DALL'EROSIONE COSTIERA

LINEE GUIDA

1. Individuazione degli arenili in cui è possibile operare progetti di risarcimento ecologico per la difesa delle coste dall'erosione marina;
2. Definizione di un tavolo di lavoro istituzionale/tecnico delle amministrazioni costiere (Regione, Provincia, Comuni) per il finanziamento della progettazione, della realizzazione delle opere e della successiva manutenzione (con particolare attenzione ai settori Ambiente, Pianificazione, Paesaggio, Difesa del Suolo, Turismo, Mobilità) dei progetti;
3. Progettazione paesaggistica del litorale, con ripristino dei sistemi naturali di difesa della costa, incentrata contemporaneamente su:
 - 1.1. ricostruzione ambientale e progettazione paesaggistica dei cordoni dunali;
 - 1.2. arretramento e demolizione, ove possibile, delle opere litoranee esistenti che risultano incongrue e a rischio perché soggette a mareggiate;
 - 1.3. soffoltamento delle opere di difesa rigide presenti e/o valorizzazione paesaggistica;
 - 1.4. realizzazione di sistemi di accesso alle spiagge (formati da sentieri e da parcheggi) compatibili con il paesaggio e in grado di tutelare la ricostruzione dell'habitat naturale;
4. Ricerca/Attivazione di finanziamenti interistituzionali (Comunità Europea, Stato, Regione);
5. Utilizzo dei progetti di risarcimento ecologico come strategia di comunicazione per la promozione e il rilancio turistico di località balneari mature.



3.1

ACCESSI ALLE SPIAGGE NATURALI

AMBITO TERRITORIALE

LITORALI A CARATTERE NATURALE IN AMBITI SCARSAMENTE URBANIZZATI OVE SONO PRESENTI HABITAT LACUSTRI, DUNE, PINETE, PARCHI NATURALI

CRITICITÀ

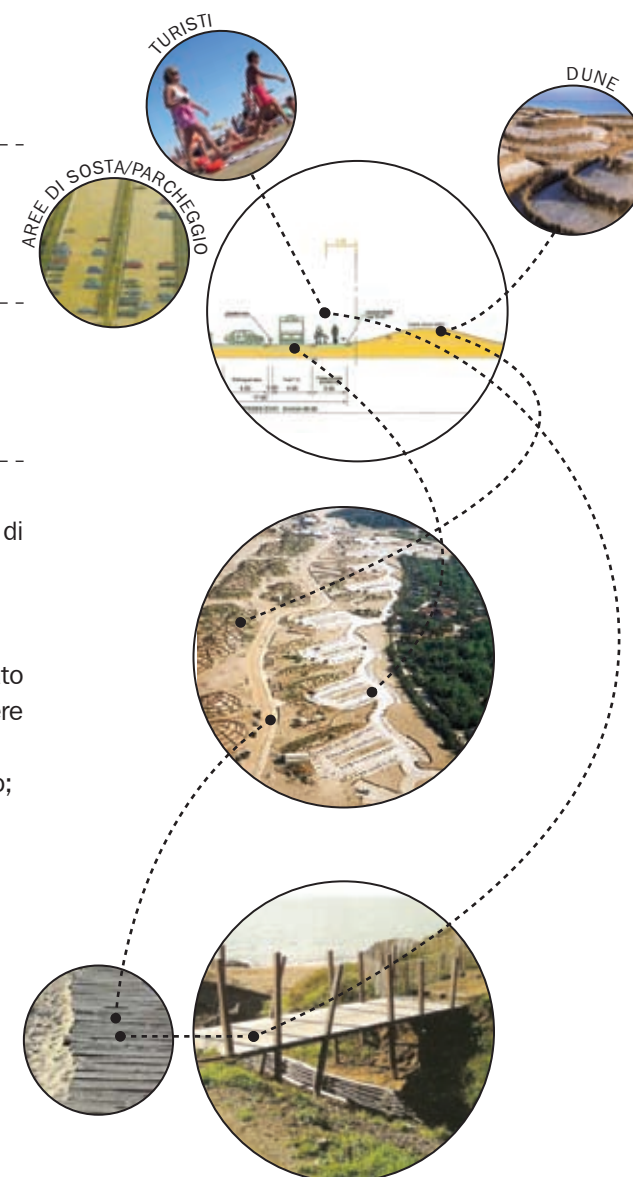
Frequentazione turistica delle spiagge intensa e sregolata, sia veicolare sia pedonale.

PRIORITÀ

RENDERE COMPATIBILE LA FREQUENTAZIONE TURISTICA DELLE SPIAGGE DI GRANDE VALORE NATURALISTICO

LINEE GUIDA

1. Ripristino della sezione costiera formata da cordoni dunali e vegetazione dunale;
2. Riorganizzazione del sistema di accesso alla spiaggia ripensato attraverso un modello di accesso di sentieri/piste ciclo-pedonali “parcheggi-pineta-dune-mare” o “parcheggi-dune-mare”;
3. I sentieri pedonali dovrebbero essere:
 - 3.1. realizzati con andamento sinuoso che si adatta alla conformazione delle dune;
 - 3.2. delimitati lateralmente con elementi di contenimento, per veicolare e rendere obbligato il passaggio pedonale al fine di limitare il calpestio delle dune rivegetate e permettere l'evoluzione “naturale” dei cordoni dunali;
 - 3.3. pavimentati in legno o con altri materiali amovibili/riciclabili, posati con sistemi a secco;
 - 3.5. rialzati rispetto al livello di quota delle dune di almeno 1 mt;
4. L'accesso carrabile alle spiagge va impedito e limitato ai parcheggi di servizio all'arenile;
5. I parcheggi dovrebbero essere:
 - 5.1. puntuali e collocati a una distanza congrua dal mare;
 - 5.2. a tergo dei sistemi dunali e delle pinete;
 - 5.3. organizzati in rapporto al paesaggio circostante ed alberati;
 - 5.4. dotati di servizi pubblici di base (wc, raccolta rifiuti...);
 - 5.5. possibilmente collocati a margine o in prossimità di aree urbane.



4

FRONTE MARE:
SPAZIO URBANO DIFFERENZIATO E POLIFUNZIONALEAMBITO
TERRITORIALELITORALE URBANO DI CONURBAZIONI TURISTICHE
DENSAMENTE URBANIZZATE COMPRENDE PIÙ COMUNI

CRITICITÀ

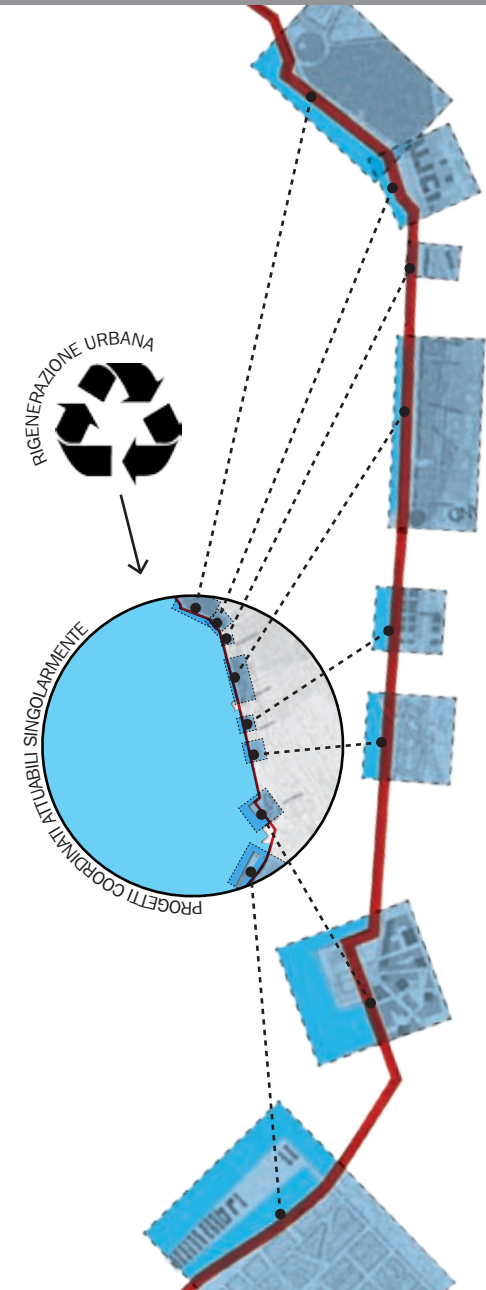
Il fronte mare delle dense città costiere balneari è spesso urbanizzato con rare soluzioni di continuità e si presenta come una zona omogenea, anonima e nel complesso poco riconoscibile, con modeste e scarse funzioni urbane, di servizio e di parchi pubblici.

PRIORITÀ

RIDISEGNO FUNZIONALE E MORFOLOGICO DEL FRONTE MARE

LINEE GUIDA

1. Ridisegno del litorale alla scala urbana per punti ed elementi significativi;
2. Ridisegno e caratterizzazione della facciata marittima attraverso architetture e spazi polifunzionali;
3. Sviluppare progetti incentrati su principi di:
 - 3.1. “riqualificazione urbana e funzionale” dello spazio pubblico;
 - 3.2. “trasversalità”, ovvero progetti in cui le nuove funzioni e i nuovi spazi riprogettati valorizzano gli assi urbani esistenti (fisici e funzionali) integrando maggiormente il fronte mare e la spiaggia con il resto della città;
 - 3.3. “detrazione fisica”, ovvero progetti che prevedono la demolizione di edifici incongrui e dismessi, l’abbattimento delle barriere architettoniche, la conversione dei parcheggi a raso in spazi verdi e pedonali;
 - 3.4. “duplicazione del suolo”, ovvero progetti in cui attraverso l’interramento di parcheggi e infrastrutture sia possibile duplicare lo spazio pubblico e pedonale disponibile;
4. Predisposizione di progetti attuabili singolarmente.



4.1

FRONTE MARE: IL PROGETTO DELLA VIABILITÀ

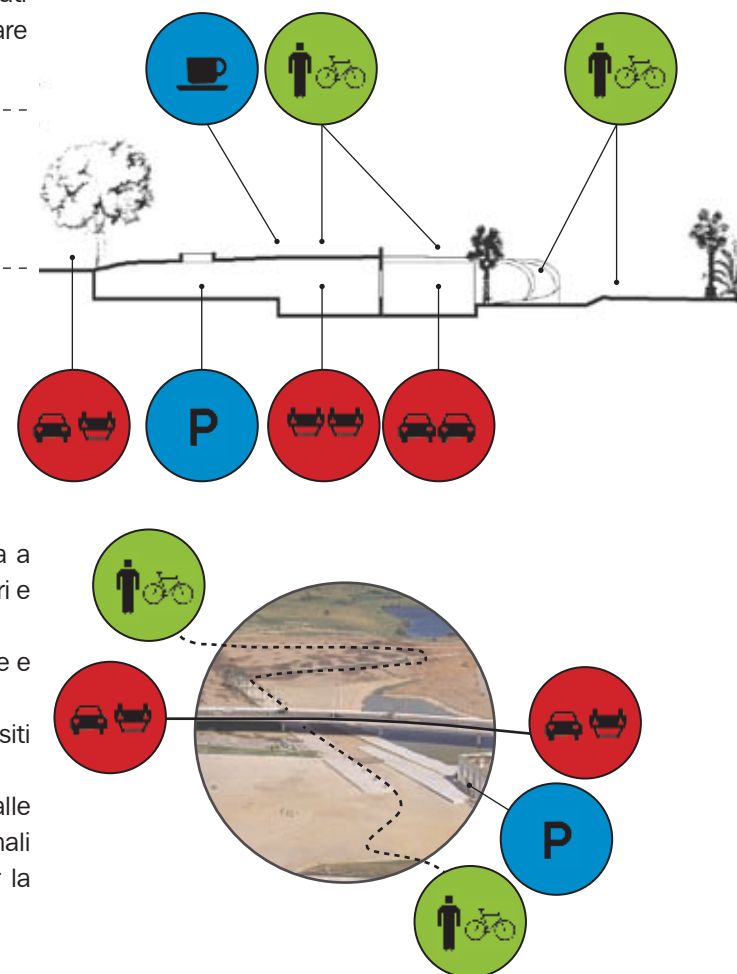
AMBITO TERRITORIALE

LITORALE URBANO DI METROPOLI COSTIERE
LITORALE URBANO DI CITTÀ BALNEARI DENSAMENTE URBANIZZATE

CRITICITÀ I fronte mare risultano spesso attraversati da arterie di traffico intenso e in gran parte sono usati come parcheggi; il traffico ad alto scorrimento e la carenza di spazi pedonali e ciclabili sui lungomare impediscono una connessione fisica e visiva città-mare.

PRIORITÀ **TRASFORMAZIONE DELLE STRADE LITORANEE AD INTENSO TRAFFICO IN STRADE URBANE
RICONFIGURAZIONE DELLA SEZIONE STRADALE E RIORGANIZZAZIONE DEI FLUSSI**

- LINEE GUIDA**
- 1.** Riconfigurazione e riorganizzazione del sistema di accesso/attraversamento del lungomare con:
 - 1.1. massima pedonalizzazione dello spazio disponibile;
 - 1.2. totale eliminazione dei parcheggi a raso;
 - 1.3. riduzione e/o totale eliminazione del traffico veicolare di attraversamento urbano;
 - 1.4. realizzazione di linee di trasporto pubblico e di spazi ciclabili e pedonali continui;
 - 2.** La funzione veicolare della facciata marittima e del lungomare può essere ottenuta:
 - 2.1. riducendo la carreggiata da più sensi di marcia ad un unico senso di scorrimento;
 - 2.2. con la realizzazione di una struttura viaria su più livelli formata da una piattaforma a terrazza, in cui si interrano (totalmente o parzialmente) gli assi di attraversamento veicolare e si garantisce la continuità fisica e visiva città-mare raccordando le quote terrazzate;
 - 2.3. attraverso la realizzazione di strade-viadotto che portano in quota il traffico veicolare e garantiscono la continuità fisica e visiva città-mare;
 - 3.** I parcheggi possono essere ricollocati sotto il lungomare, sotto la piattaforma terrazzata o in appositi edifici a silos; quote parcheggio possono essere acquisite dalle strutture ricettive e dai residenti;
 - 4.** La piattaforma terrazzata dovrebbe essere: totalmente pedonalizzata in quota; accessibile alle biciclette; dotata di punti di servizio (ristoro, bar, informazioni, deposito); dotata di collegamenti pedonali tra le diverse quote; in grado di alloggiare spazi di servizio, interrati o seminterrati, di deposito per la spiaggia.



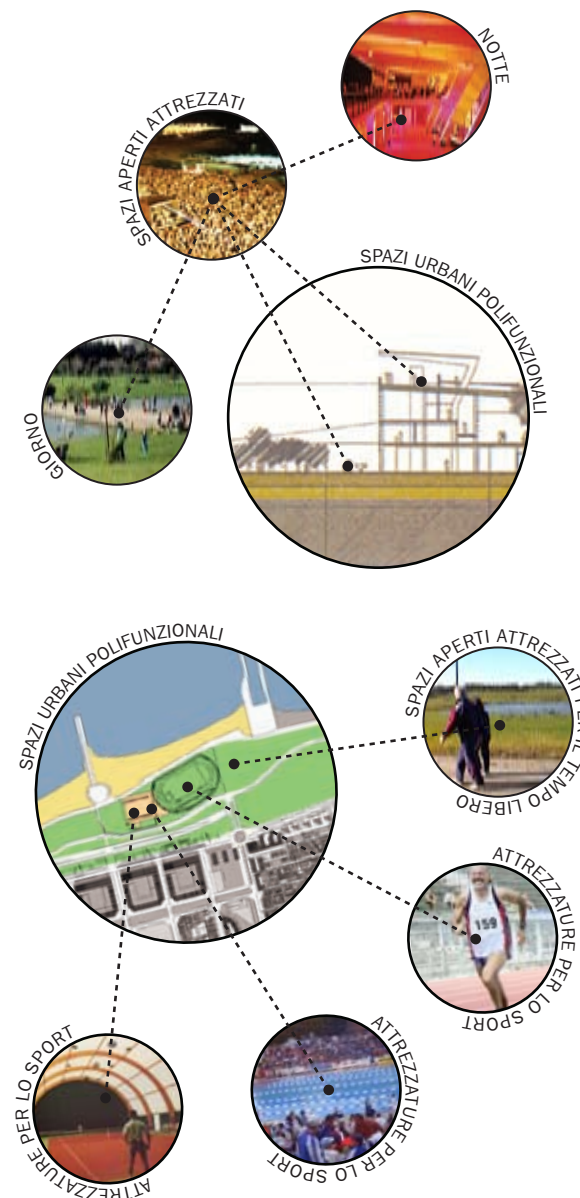
AMBITO
TERRITORIALE

LUNGOMARE URBANO

CRITICITÀ Nei progetti di recupero dei lungomare, soprattutto delle città turistiche a forte vocazione balneare, il rinnovamento della facciata marittima coincide spesso solo con la realizzazione di opere di arredo urbano e non con la definizione di nuove funzioni urbane e di servizio.

PRIORITÀ RIFUNZIONALIZZAZIONE DELLA FACCIATA MARITTIMA

- LINEE GUIDA**
- 1.** Definire un programma funzionale per la valorizzazione del fronte mare incentrato sul mix di:
 - 1.1. spazi pubblici pedonali, ciclabili e di sosta;
 - 1.2. spazi verdi e a parco urbano;
 - 1.3. attrezzature per il tempo libero;
 - 1.4. attrezzature sportive;
 - 1.5. servizi di rango urbano (uffici, servizi sanitari, teatri, aree commerciali);
 - 1.6. parcheggi di servizio (interrati o in silos);
 - 1.7. residenze;
 - 2.** Redigere il programma di rifunionalizzazione privilegiando:
 - 2.1. il disegno degli spazi aperti (lungomari, *boulevard*, passeggiate, parchi);
 - 2.2. la progettazione di architetture altamente connotative e in grado di caratterizzare lo skyline del fronte mare;
 - 2.3. la collocazione delle funzioni pubbliche ai piani terra e/o più prossimi agli spazi aperti;
 - 2.4. la distribuzione degli spazi aperti (sia pubblici sia privati) in forma unitaria e non parcellizzata, da attuare con accordi e forme di gestione e manutenzione pubblico-privato;
 - 2.5. la dotazione di infrastrutture pubbliche di accesso (metro, ferrovia, bus);
 - 3.** Sviluppare una forte integrazione tra programma funzionale e progettazione urbana, coordinando le differenti equipe di progetto alla scala urbanistica e architettonica.



4.3

FRONTE MARE:
IL PROGETTO DELLA PASSEGGIATA URBANAAMBITO
TERRITORIALE

LUNGOMARE URBANO

CRITICITÀ La percezione fisica e visiva del mare può essere impedita dalla presenza di densi e permanenti attrezzature di servizio alla spiaggia e dall'assenza di percorsi pedonali dedicati e progettati per la sosta e la passeggiata.

PRIORITÀ **RIORGANIZZAZIONE SPAZIALE DEL LUNGOMARE**

- LINEE GUIDA**
1. Progettazione della sezione urbana del fronte mare in rapporto al tipo di urbano e di spiaggia specifici;
 2. Pedonalizzazione (totale o parziale) e trasformazione in lungomare della strada litoranea;
 3. Eliminazione dei parcheggi a raso e delle barriere architettoniche;
 4. Lo spazio liberato dalle automobili e dai parcheggi, secondo un principio di detrazione fisica tra condizione originaria e condizione progettuale, dovrebbe essere connotato da:
 - 4.1. piste ciclabili;
 - 4.2. camminamenti;
 - 4.3. giardini;
 - 4.4. punti di sosta;
 - 4.5. punti panoramici/belvedere con vista mare;
 - 4.6. nuove alberature;
 - 4.7. arredo urbano;
 - 4.8. servizi.
 5. Compatibilmente con i regolamenti locali, se la quota tra lungomare e spiaggia lo consente, al di sotto della passeggiata possono essere collocati spazi (interrati, seminterrati o affacciati sull'arenile) in cui depositare le attrezzature di servizio alla balneazione in estate e alla fruizione della spiaggia durante l'arco dell'anno, liberando l'arenile da arredi mobili non necessari.



AMBITO
TERRITORIALELITORALE URBANO
COMPREDENTE PIÙ COMUNI

CRITICITÀ

Carenza di spazi verdi sui fronte mare;
stato di abbandono, degrado sociale ed ambientale delle aree di margine dell'urbanizzato costiero;

PRIORITÀ

**RIQUALIFICARE I MARGINI INEDIFICATI LUNGO LA COSTA, CONSOLIDANDO
LE SOLUZIONI DI CONTINUITÀ ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DI PARCHI URBANI**

LINEE GUIDA

1. Destinare a parco urbano intercomunale quelle aree litoranee che costituiscono le rare soluzioni di continuità dell'urbanizzato, corrispondenti ai confini tra differenti amministrazioni o ai lungofiumi, per compensare la carenza di spazi verdi, ricreativi, ludici e sportivi;
2. Progettazione unitaria del parco:
 - 2.1. in senso longitudinale, per un'ampia porzione del fronte mare;
 - 2.2. in senso trasversale, favorendo collegamenti città-mare e parco-quartiere attraverso spine verdi, così da integrare il parco alla città.
3. Inserimento a margine del parco di funzioni ricreative (strutture per concerti, orti urbani, orti botanici), sportive (aree attrezzate per lo sport all'aria aperta, palazzetti polisportivi) e di parcheggi, per favorirne una frequentazione differenziata: durante le stagioni, i giorni della settimana, le ore diurne e notturne;
4. Ricostituzione di elementi paesaggistici:
 - 4.1. della vegetazione mediterranea e con essenze autoctone;
 - 4.2. di vasche/specchi d'acqua per la fitodepurazione e l'irrigamento estivo;
 - 4.3. di parcheggi a bosco.
5. Progettazione dell'accessibilità al parco attraverso i mezzi pubblici (stazione metro, bus, treno);
6. Co-progettazione/co-finanziamento del parco urbano e dei relativi servizi in forma pubblico-privata;
7. Individuazione di forme di gestione o autogestione per la manutenzione del parco o di porzioni di esso (si veda in Agricoltura Urbana, Quaderni sul paesaggio/02).



4.5

RICONFIGURAZIONE DELLE SPIAGGE URBANE

AMBITO TERRITORIALE

LITORALE URBANO COMUNALE
LITORALE URBANO DI CONFINE TRA COMUNI

CRITICITÀ

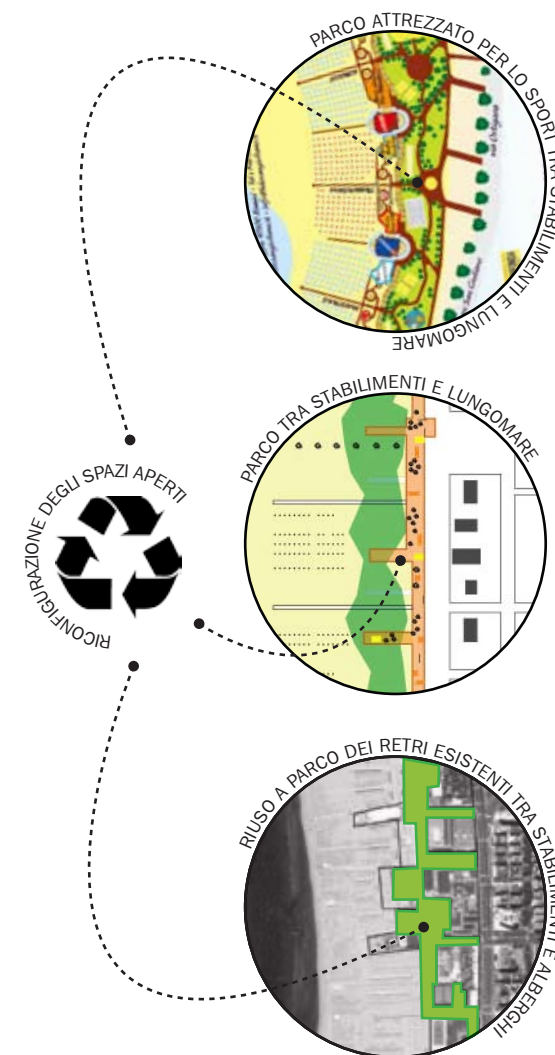
Il modello italiano alto-adriatico degli stabilimenti balneari in concessione è caratterizzato da arenili densamente urbanizzati, attrezzati con servizi ed arredi rimovibili, ma di fatto fissi, che impediscono la percezione del mare.

PRIORITÀ

RIORGANIZZAZIONE DELLA SPIAGGIA URBANA COME SPAZIO PUBBLICO

LINEE GUIDA

1. Favorire la qualità paesaggistica, funzionale e pubblica della spiaggia:
 - 1.1. incrementando i coni visivi, gli accessi pubblici città-mare e il lungomare pedonale;
 - 1.2. incrementando le spiagge libere a conclusione dei principali assi città-mare;
 - 1.3. riconfigurando l'arenile comunale per ampie aree, differenziando le soluzioni tra le diverse zone della città, con progetti specifici unitari sia sotto il profilo architettonico sia gestionale;
 - 1.4. riconfigurando a parco verde attrezzato la fascia tra alberghi e stabilimenti e lungomare, da gestire in comune tra i concessionari e da rivegetare con essenze autoctone;
 - 1.5. collocando i servizi (bar, chioschi, attrezzature per lo sport) verso il lungomare;
 - 1.6. rimuovendo dalla spiaggia le attrezzature mobili e stagionali in inverno.
2. Favorire la qualità spaziale, l'elevata accessibilità e fruibilità degli stabilimenti balneari nelle stagioni:
 - 2.1. con incentivi alla progettazione/gestione per chi accorpa le concessioni;
 - 2.2. sviluppando/incentivando modalità di progettazione/gestione partecipata;
 - 2.3. richiedendo progetti particolareggiati con la configurazione estiva ed invernale;
 - 2.4. riducendo la superficie coperta e/o accorpando le attrezzature amovibili;
 - 2.5. eliminando le barriere architettoniche.
3. Favorire la qualità materico-costruttiva e a basso impatto ambientale negli stabilimenti balneari con:
 - 3.1. l'uso di materiali costruttivi riciclabili e/o riciclati;
 - 3.2. la posa a secco di attrezzature e percorsi;
 - 3.3. l'installazione di impianti fotovoltaici e per il recupero/riciclo dell'acqua.



fonti

bibliografia

- AVE Gastone (a cura di), *Città e strategie: urbanistica e rigenerazione economica delle città*, S. Arcangelo di Romagna, Maggioli ed., 2004.
- BENOIT Guillaume, COMEAU Aline, *Méditerranée: les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement*, Ed. de l'Aube, Le Moulin du Château, La Tour d'Aigues, France, 2005.
- BIANCHI, MARTERA, SETTI (a cura di), *Barcellona 1981-1992, trasformazioni urbane e realizzazioni sportive XXV Giochi Olimpici*, Coll. Progetto Contemporaneo, Alinea Editrice, Firenze, 1991;
- BONOMI Aldo (a cura di), *Il distretto del piacere*, Bollati Boringhieri ed., 1999;
- CARLINI C., ROSINI R. (a cura di). Prit98-2010. *Piano regionale integrato dei Trasporti. Volume I (Strategie) e II (Azioni)*. Urbanistica Quaderni Archivio (supplemento al n° 113), INU Edizioni, 2000;
- CITER Laboratorio di progettazione Urbana, (a cura di), *Modelli di pianificazione delle spiagge e del demanio marittimo, il caso della regione Emilia Romagna*, Dipartimento di Architettura di Ferrara, 2006;
- COMMISSIONE EUROPEA (a cura di), *Per un turismo costiero di qualità – La Gestione integrata della qualità delle destinazioni turistiche costiere*, Documento di Sintesi, Direzione generale Imprese Unità Turismo, Lussemburgo, 2000;
- COMMISSIONE EUROPEA (a cura di), *Sistema di rilevamento tempestivo per identificare le destinazioni turistiche in declino e le migliori pratiche di prevenzione*, Direzione generale Imprese Unità Turismo, Lussemburgo, 2002;
- COMUNE DI RICCIONE (a cura di), 2003. *Piano Particolareggiato dell'arenile*, variante 2003. Norme tecniche di attuazione;
- CONSIGLIO EUROPEO (a cura di), *Raccomandazione del parlamento europeo e del consiglio relativa all'attuazione della gestione integrata delle zone costiere in europa*, Direttiva 2002/413/CE pubblicata sulla gazzetta ufficiale delle Comunità europea, Bruxelles, 2002;.
- CORELL, MONFORT, PALACIOS, *Centro de información de la zona marítima del Parque Natural de la Albufera en el barco de estibadores. Pinedo, Valencia* in « ViA arquitectura», numero 10, dicembre 2001;
- DESIDERI Paolo (a cura di), *La città di Iatta*, Meltemi ed. (2° ed.), 2002;
- DE SOLÀ MORALES Manuel, *Architettura sul limite*. Il Moll de la Fusta a Barcellona in «Lotus International n°56», Electa ed., a. (1987), pp. 6-27;
- DE SOLÀ MORALES Manuel, *Passeggiata sull'atlantico, Oporto, Portogallo*, in « Lotus Navigator n°8», Editoriale Lotus, Milano, a. (2003), pp. 56-63;
- FARNÈ Elena (a cura di) *La valorizzazione paesaggistica delle connessioni entroterra-costa nella Provincia di Rimini*, in Provincia di Rimini (a cura di), *Paesaggi. Progetti, esperienze e metodi per la riqualificazione del paesaggio*. Provincia di Rimini, 2007;
- FARNÈ Elena (a cura di), *Rimini Riviera 2015, cinque corridoi trasversali al mare, strategia urbana per rigenerare la riviera della Provincia di Rimini*, Tesi di laurea in Architettura, Università degli studi di Ferrara, relatori Sebastiano PARMEGIANI e Gastone AVE, 2005.
- FERNANDEZ DE LA REGUERA A., *Ordenación del frente litoral de la Albufera sector Dehesa del Saler de Valencia* in « ViA arquitectura», numero 10, dicembre 2001;
- FONDAZIONE CERVIA AMBIENTE (a cura di), *GIZC Gestione Integrata delle zone costiere dell'Emilia-Romagna*, Rapporto, 2004.
- GENERALITAT VALENCIANA (a cura di), *Creación de una red de espacios naturales del litoral de la Comunidad Valenciana* in «Plan de acción territorial del litoral de la comunidad valenciana Documento de objetivos y estrategias», 2006;

- GRUPPO NAZIONALE PER LA RICERCA SULL'AMBIENTE COSTIERO (a cura di), *Lo stato dei litorali italiani*, coll. Studi Costieri, n°10, 2006;
- ISTITUTO PER I BENI CULTURALI DELL'EMILIA ROMAGNA (a cura di), *Colonie a mare. Il patrimonio delle colonie sulla costa romagnola quale risorse ambientale*. Grafis Ed., Bologna, 1986;
- LAZZARI L. (a cura di), trad it, *Oriol Bohigas, Ricostruire Barcellona*, Etas Libri ed., Milano, 1992¹ (ed. orig. col titolo *Recostrucció de Barcelona*, Edicions 62 s.a., Barcelona, 1985);
- LELONG J., *Le recoul d'une route sauve la plage* in «LE MONITEUR Aménagement 2004», numero speciale aprile 2004, pp. 104-105, p 140;
- OSSERVATORIO TURISTICO EMILIA-ROMAGNA (a cura di), *Movimento turistico in Riviera Emiliana Romagnola dal 1998 al 2002*, APT Regione Emilia Romagna, 2003;
- SCARAMUZZI Isabella (a cura di), *Inventare luoghi turistici, analisi di alcune esperienze significative*, Cedam, 1993;
- SATTÀ Alessio (a cura di), *Évaluation de la Capacité d'Accueil pour le développement du tourisme dans les régions côtières méditerranéennes*, UNEP, 2004;
- MASSA, M., *Passeggiate balneari: le forme di uno spazio pubblico*, in Provincia di Rimini (a cura di), «Paesaggi. Progetti, Esperienze e metodi per la riqualificazione del paesaggio», a. (2007), pp. 40-41;
- MENEGATTI Bruno (a cura di) *Geografia del turismo e delle attività ricreative*, CLUEB, Bologna, 1996.
- MORAZZONI Monica (a cura di), *Turismo, territorio e cultura*, De Agostini, Novara, 2003;
- PARDAL Sidonio (a cura di), *Parque da Cidade do Porto - Ideia e Paisagem*, GAPTEC ed., 2006;
- PROVINCIA DI RIMINI (a cura di), *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Rapporto sullo stato del territorio, relazione di Sintesi*. Quaderni della Provincia di Rimini (n°1), 1997;
- PROVINCIA DI RIMINI (a cura di), *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Relazione*, 1999;
- PROVINCIA DI RIMINI (a cura di), *La sfida del turismo sostenibile nelle destinazioni turistiche di massa: Rimini e Calvià*, Franco Angeli ed., Milano, 2004;
- PROVINCIA DI RIMINI (a cura di), *Rimini Atlas, Indagine territoriale sul paesaggio della provincia di Rimini per il nuovo PTCP, piano territoriale di coordinamento provinciale, foto di Guido Guidi*, Federico Motta Ed., Milano, 2006;
- REGIONE EMILIA-ROMAGNA (a cura di), *Programma speciale d'area "Città della Costa"*. Delibera dell'accordo di programma ai sensi leggi regionale 30/96, 1999;
- REGIONE EMILIA-ROMAGNA (a cura di), *Una Riviera Sostenibile. Verso la Gestione Integrata della Zona Costiera Emiliana Romagnola, Manuale per una riviera sostenibile*, Cd-rom con normativa, strumenti di sostenibilità, buone prassi e linee guida GIZC, 2004;.
- REGIONE EMILIA-ROMAGNA ASSESSORATO TURISMO COMMERCIO (a cura di), *I programmi speciali d'area per il turismo, Relazione*, 2003;
- REGIONE EMILIA-ROMAGNA (a cura di), *il Turismo per la qualità del territorio*, il Verde ed., Milano, 2004;
- REGIONE EMILIA-ROMAGNA, FONDAZIONE CERVIA AMBIENTE (a cura di). *Gestione integrata zone costiere in Emilia-Romagna. Stato dell'arte conoscenze e criticità, Integrazioni tra le matrici GIZC e Linee guida*. Atti del Convegno, Cervia 8-9 ottobre 2004;
- REGIONE LIGURIA (a cura di) *Prusst del Ponente Ligure, riuso dell'ex-ferrovia del ponente ligure: recuperare e valorizzare risorse territoriali uniche*, in «Architetti, idee cultura e progetto», n°10, ottobre 2007, Maggioli Ed., pp. 6-7;

- QUINTON M., *La restauration écologique d'une presqu-île* in «LE MONITEUR Aménagement 2006», numero speciale aprile 2006, pp. 99-103;
- SERVIZIO COORDINAMENTO, PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE REGIONALE (a cura di). PTR, *Piano Territoriale Regionale*. Regione Emilia-Romagna, 1990;
- SERVIZIO PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E PIANIFICAZIONE URBANISTICA (a cura di), *La Regione globale. Scenari e opzioni per l'aggiornamento del Piano Territoriale Regionale*. Giunta Regionale, Regione Emilia-Romagna, 1997;
- SERVIZIO PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE, PROGRAMMAZIONE E SISTEMI DI MOBILITÀ (a cura di), *La Regione globale 2001*. Giunta Regionale, Regione Emilia-Romagna, 2000;
- SERVIZIO PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE REGIONALE (a cura di), *Schema di sviluppo del territorio regionale, documento preliminare per il nuovo PTR*. Conferenza di Pianificazione, Giunta Regionale, Regione Emilia-Romagna, 2004;
- SERVIZIO VALORIZZAZIONE E TUTELA PAESAGGIO (a cura di). *PTPR, il Piano Territoriale Paesistico Regionale*. Regione Emilia-Romagna, 1993;
- SERVIZIO PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI E LOGISTICA (a cura di). *PRIT98-2010. Piano per la portualità turistica*. Allegato di approfondimento del Piano regionale integrato dei Trasporti. Regione Emilia-Romagna, 1999;
- SETE 2010 (a cura di) *Lido de Sète à Marseillan: A la reconquête des plages*, in «Valorisation des espaces naturels, l'exemple Sétois», dossier spécial avril, 2004;
- SOUTO DE MOURA Eduardo, *Passeggiata lungomare, Matosinhos, Portogallo*, in «Lotus Navigator n° 8», Editoriale Lotus, Milano, a. (2003), pp. 64-65;
- VENDRELL Xavier, *Lo spazio pubblico, un luogo per la memoria e per l'immaginazione*, in Provincia di Rimini (a cura di), «Paesaggi. Progetti, Esperienze e metodi per la riqualificazione del paesaggio», a. (2007), pp. 22-31;
- TURRI Eugenio (a cura di), *la Megalopoli Padana*, Marsilio ed. 2004;
- UNEP (a cura di), *Lignes directrices pour une regeneration urbaine dans la région mediterraneenne*, UNEP, 2004;
- ZARDINI Mirko (a cura di), *Manuel de Solà, Progettare Città*, Quaderni di Lotus, n°23, Electa ed., 1999;
- ZARDINI Mirko, ALEBBI Valeria, PIGOZZI Laura (a cura di), *No Mare, Nascita e sviluppo della Metropoliriviera*, Ed.Compositori, Bologna, 2006.

siti web

- <http://www.22barcelona.com/> (2007, Sito ufficiale del progetto di innovazione urbana del quartiere popolare del Poblenou “Plan 22@ Barcelona”);
- http://www.agglo-nice.fr/concertation_tcsp01.htm (2007, Sito dell’Agglomerazione Urbana di Nizza, progetto del tramway della costa);
- <http://www.albufera.com> (2007, Sito Ufficiale del Parco de La Albufera);
- <http://architettura.supereva.com/playgrounds/index.htm> (2007, Playground 3: Chioggia. Intervista di Alberto Iacovini a Sabina Le Noci);
- <http://www.arquitectes.coac.net/sola%2Dmorales/portocidade.htm> (2007, arch. Solà Morales, Progetto del Fronte mare del Parque de Cidade);
- http://www.bcn.es/parcsijardins/pa_poblenou.htm (2007, Comune di Barcellona);
- http://www.cagnes-sur-mer.fr/Grds_dossiers/littoral_cagnois/index.php (2007, Comune di Cagnes-sur-Mer, lavori in corso sul litorale);
- <http://www.cm-matosinhos.pt/> (2007, Comune di Matosinhos);
- <http://www.cm-porto.pt/gen.pl?p=stories&op=view&fokey=cmp.stories/161> (2007, Comune di Oporto, Parque de Cidade);
- <http://www.cth.gva.es/> (2007, Generalitat Valenciana);
- <http://www.edificiotransparente.com/> (2007, Società di gestione dell’edificio polifunzionale di servizio al Parque de Cidade di Oporto);
- <http://www.languedoc-roussillon.ecologie.gouv.fr> (2007, Regione Languedoc-Roussillon, Atlante del paesaggio regionale);
- <http://www.languedoc-roussillon.pref.gouv.fr/grandsdossiers/misionlittoral/grandsprojets.shtm> (2007, Regione Languedoc-Roussillon Mission Littoral, Gran Projet Lido de Sète);
- <http://www.lelido.net/> (2007, Sito del Progetto “Le Lido, un aménagement durable”);
- <http://mairie-prefailles.fr/> (2007, Comune di Préfailles);
- <http://www.ot-sete.fr> (2007, Sito dell’Ufficio Turismo di Sete);
- <http://www.prefailles.fr/> (2007, Sito dell’Ufficio Turismo di Préfailles);
- <http://www.sete.fr/-sete-2010-.html> (2007, Comune di Sète, progetto “Sète 2010”);
- <http://www.sidonipardal.com/projppqporto.html> (2007, arch. Sidonio Pardal, Progetto del Parque de Cidade);
- http://www.total.com/fr/group/news/erika/erika_actions/ (2007, Sito della Total, sul disastro dell’Erika e le azioni di recupero e pulizia del litorale sostenute dalla compagnia petrolifera).

© 2007 **REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

Ne è consentito l'uso purchè sia
correttamente citata la fonte.

finito di stampare a Bologna nel marzo 2008