

RIVISTA BIMESTRALE
DI DISEGNO E ARREDO DELLA CITTÀ

paesaggio urbano



4-5/90

Anno I - luglio/agosto 1990
Sped. in abb. post. gr. IV

ISSN: 1120 - 3544


MAGGIOLI
EDITORE

**CONOSCERE,
SCEGLIERE,
AMMINISTRARE.**



SITEL. Salone Italiano
delle Tecnologie
e della organizzazione
per gli Enti Locali
ed i servizi pubblici

SAIE **site**l'90

Bologna 24/28 Ottobre

GRUPPO g^m MAGGIOLI

Il Gruppo Maggioli vuole essere riconosciuto come l'azienda maggiormente impegnata in un ruolo-guida per chi opera nella Pubblica Amministrazione e nelle professioni collegate.

Il Gruppo Maggioli è nato per: Dedicare ai professionisti ed ai quadri tecnici, opere editoriali uniche per tempestività e limpidezza concettuale. Concorrere, con un apparato evolutissimo su ogni procedura tecnico-legislativa, all'efficienza e alla semplificazione del lavoro quotidiano legato all'applicazione delle normative. Consegnare a chi opera all'interno e accanto all'impresa pubblica, un know-how specialistico, finalizzato in corsi di formazione che permettano di accedere alla più avanzata cultura tecnico-gestionale.

Con l'assunzione di questo impegno le società del Gruppo Maggioli vogliono contribuire all'affermazione e alla diffusione della più avanzata cultura amministrativa nel nostro paese.

LA MODULISTICA

maggioli
MODULGRAFICA

Via Emilia, 1555
Santarcangelo di Romagna
Tel. 0541-626333

L'EDITORIA

MAGGIOLI
EDITORE

Via Crimea, 1
Rimini
Tel. 0541-741002

L'INFORMATICA

maggioli
INFORMATICA

Via Emilia, 1555
Santarcangelo di Romagna
Tel. 0541-626333

LA CONVEGNISTICA

CONESPO

Viale Vespucci, 12/n
Rimini
Tel. 0541-54125

LA FORMAZIONE

CISEL

Viale Vespucci, 12/n
Rimini
Tel. 0541-54125

LA CONSULENZA

MAGGIOLI PROGEA
SOLUZIONI
PER ORGANIZZAZIONI PUBBLICHE

Via Crimea, 1
Rimini
Tel. 0541-742415

LA DISTRIBUZIONE

PIROLA
MAGGIOLI

Via Portogallo, 5
Rimini
Tel. 0541-742055

LA PUBBLICITÀ

PUBLICA
CONCESSIONARIA
DI PUBBLICITÀ

V.le Monza, 1 (P.le Loreto)
Milano
Tel. 02-26140712

paesaggio urbano

Rivista bimestrale
di disegno e arredo della città

paesaggio urbano

Rivista bimestrale di disegno e arredo della città

Direttore responsabile

Manlio Maggioli

Comitato Scientifico

Nicola Assini, Lorenzo Berna, Mario G. Cusmano
Pierluigi Giordani, Francesco Gurrieri, Mario Zaffagnini

Coordinamento editoriale

Giovanni Zannoni

Comitato di redazione

Alfonso Acocella, Paolo Belardi, Maurizio De Vita
Pierluigi Mantini, Vittorio Pollini
Rossella Rossi, Viviana Viganò

Progetto grafico

Anna Maria Swenson

Rivista bimestrale
spedizione in abbonamento postale gruppo IV/70
Registrazione presso il tribunale
di Rimini al n. 21/89 del 12.10.1989

La Maggioli Editore S.p.A.
è iscritta nel Registro Nazionale della Stampa
in data 01.09.1983 al n. 996 Vol. 10 Foglio 761.

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Alfa Media srl

Via L. Bodio, 3 - 00191 Roma
Tel. 06/3290982/3292224

Direzione e redazione

Maggioli Editore, Via Guerrazzi, 10 - 40125 Bologna
tel. 051/229439-228676, telefax 051/229439

Amministrazione e diffusione

Maggioli Editore
Via Crimea 1, 47037 Rimini - tel. 0541/741002
Divisione periodici - tel. 0541/742227
telefax 0541/742217 - C.P. 290 Rimini

Condizioni di abbonamento

La quota di abbonamento alla Rivista per il 1990
è di L. 130.000 per gli enti pubblici
L. 70.000 per privati e studenti
da versare sul c.c. postale n. 10754471
intestato a Maggioli Editore - Periodici - Rimini
Il prezzo del fascicolo è di L. 24.000
I prezzi suindicati si intendono IVA inclusa

Stampa Titanedi

Dogana - Rep. San Marino



Associato all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Associato al



Testata temporaneamente non soggetta a certificazione
obbligatoria non essendo trascorsi 12 mesi dall'uscita
del primo numero, come stabilito dal Regolamento del C.S.S.T..

paesaggio urbano

EDITORIALE

- La città turistica balneare
Pierluigi Giordani..... 7

VISUALI DIVERSE

- Giuseppe Chicchi*
assessore al turismo..... 9
- Giulio Ghetti*
giurista..... 11
- Guido Candela*
esperto di economia del turismo..... 14
- Gianpietro Puppi*
fisico..... 17
- Romano Viviani*
esperto di biochimica marina..... 18
- Antonio Benzi*
imprenditore..... 21

ARGOMENTI E PROGETTI

- Il residuo naturale nel litorale**
Appunti sull'uso della trasformazione
del sistema costiero
tra Grado e Ravenna
Pier M. Gaffarini..... 23

ARGOMENTI E PROGETTI

- I piani integrati**
Lo schema di Piano infraregionale
del circondario di Rimini
Franco Tinti - Tecnicoop..... 29
- Un territorio per il turismo:
il Piano Turistico della Puglia
Giuseppe Imbesi..... 38

ARGOMENTI E PROGETTI

- I modelli insediativi**
L'urbanizzazione della costa:
confronto tra modelli
Paolo Giovannini..... 48
- Linee operative
per un modello di sviluppo turistico
degli ambiti di mare
Angela Poletti..... 53
- Case al mare d'autore
Paolo Belardi..... 59

Le trasformazioni funzionali delle strutture ricettive:

- Riccione, un caso paradigmatico
Giovanni Manaresi..... 69
- Un villaggio turistico
come una frontiera
Antonio Monaco..... 77

ARGOMENTI E PROGETTI

- Le colonie marine**
Le colonie marine:
un patrimonio da salvare.
Il riuso delle colonie marine
Francesca Franchini..... 80

ARGOMENTI E PROGETTI

- Il sistema portuale**
Disciplina del territorio,
tutela dell'ambiente
e sistema dei porti turistici.
Osservazioni minime
Nicola Assini..... 93
- La Spezia:
spazi di interconnessione
e frammenti urbani
Paolo Baldeschi..... 96
- Complesso Turistico Punta Ala
Viviana Viganò..... 98

ARGOMENTI E PROGETTI

- Il modello lineare
fra degrado e inattualità:
aspettando l'innovazione...
Pierluigi Giordani..... 102

RUBRICHE

- Situazioni*
a cura di V. Pollini
Grado: kurort o lunapark?
Giorgio Garau..... 111
- Tecnologie per la scena urbana*
a cura di M. Zaffagnini
Le pavimentazioni in cotto (parte seconda)
Alfonso Acocella..... 115
- Un libro per pensare*
a cura di M.G. Cusmano
Camminare e vedere
Mario G. Cusmano..... 120

Saluti dalla ridente spiaggia di Rimini



La città turistica balneare

Pierluigi Giordani

Ci sono tanti turismi. Abbiamo dedicato questo numero della Rivista al turismo balneare, la cui straordinaria incidenza, economica e territoriale, appare del tutto evidente al semplice esame della perimetrazione geografica del paese.

Sul fenomeno si sono progressivamente addensati segnali tempestosi. Particolarmente allarmante, anche se limitato alla risorsa Adriatico, il degrado biologico; ma il "male oscuro" è più complesso, viene da lontano, e interessa — in primo luogo — la struttura socio-economica e la sua "rappresentazione" fisica (il modello lineare). Le esperienze delle stagioni '88 e '89, contraddistinte dal "guasto" — per fortuna parziale — del mare (e dai cospicui abbattimenti nelle presenze turistiche), pur traumatiche, hanno, quantomeno, avuto il merito di portare alla ribalta (in primo luogo politica), oltreché il problema della patologia della risorsa — in un'area di vendita determinante nella bilancia turistica — l'interrogativo sulla consistenza e attualità del "modello" territoriale in essere. È già qualcosa, anche se, in entrambi i casi, è buio fitto sulle terapie.

Andiamo per ordine; l'inquinamento ha innescato una crisi che esige, nel breve, risposte tecnicamente efficaci. Cosa non facile perché premessa al deliberare è il conoscere; mentre, invece, difettano "certezze". Altrettanto può dirsi della "ristrutturazione" del modello; la "corruzione" del mare è piovuta sul bagnato, ha agito da catalizzatore nei confronti della inattualità strutturale e infrastrutturale di un prodotto che mostra, ogni giorno che passa, l'inadeguatezza nei confronti della mutata "filosofia" delle vacanze, l'insufficienza verso i comportamenti e le

aspettative dell'utenza in termini di ambiente, di servizi, di immagine.

Tutto ciò è ben noto. Da anni si discetta sull'arretratezza di una formula (spontanea, ma favorita dalla pubblica amministrazione cui compete l'organizzazione del territorio) quantitativa, disegnata sul modello imprenditivo industriale, intrinsecamente contraddittorio rispetto alla conservazione della risorsa.

Da anni sono stati messi in evidenza i molteplici "nodi" che la saturazione insediativa delle coste enfatizza in progressione geometrica, riducendo progressivamente la qualità del bene alla base dell'attività economica. Come dice I. De Wolfe (nel suo "Italian Landscape"), "La gallina dalle uova d'oro va curata e non cotta"; la prassi, miope, è andata, invece, in direzione opposta. Nel frattempo dalla condizione "industriale" siamo passati in quella "postindustriale" e/o tecnologico-avanzata (basti un'occhiata alla ripartizione del PIL). Alla "quantità" si è sostituita la "qualità", al predominio sulla natura (reazione ad una ancestrale minaccia ambientale), è subentrato il "rispetto" verso l'ambiente, sovrastato, oltre ogni ragionevole limite, dall'uomo.

A fronte di questa accelerata trasformazione dei comportamenti, e, di conseguenza, della domanda turistica, si può affermare altrettanto per l'"offerta"?

La risposta non può che essere negativa; di fatto ben poco è mutato, dando così luogo ad uno iato, ad una soluzione di continuità nei confronti del processo evolutivo del settore.

Per questo motivo è legittimo affermare che l'evento inquinante ha costituito il "timer" di una crisi economico-gestionale e territoriale-urbanistica.

Crisi incompresa, considerate le superficiali operazioni di "lifting", le fragili invenzioni, i provvedimenti gestuali proposti per uscire dal tunnel dell'inattualità.

È certamente innegabile la difficoltà ad operare in una situazione pesantemente ipotecata (mi riferisco al territorio) e per di più alterata dalla

ossessiva paura delle fioriture algali e delle gelatine. Tuttavia l'unico tracciato attendibile, per evitare il peggio, rimane — fermo restando l'intervento prioritario relativo all'ammaloramento della risorsa mare — la ristrutturazione del modello, per renderlo, in qualche modo, compatibile con la domanda; allargando il "campo di determinazione", rimuovendo la monocultura balneare, investendo in servizi e in accessibilità (ossia in efficienza), provvedendo ad operazioni chirurgico-ambientali nei litorali etc.

In altre parole un approccio innovativo che ha praticato — con successo — nel passato prossimo, l'industria, consentendo alla galassia dei "localismi produttivi" il consolidamento strutturale e la permanenza competitiva nel mercato.

Dall'esiguità e qualità dell'inventario delle "sperimentazioni" effettuate, si può agevolmente constatare che siamo ben lontani da una immaginazione strutturale e infrastrutturale congrua al cambiamento, ancor più da una organizzazione territoriale "sistemica" richiesta dalla "complessità" dei problemi.

"L'immaginazione è l'uomo stesso" affermava William Blake; a quanto pare i tempi sono cambiati.

La "sfida" innovativa — a differenza dell'industria — non è stata, sino ad ora, raccolta; né dal pubblico, né dal privato.

Basti pensare, per il pubblico, alla incapacità di connettere, nella organizzazione del territorio, i versanti normativi culturali, urbanistici, patologico-ambientali (inquinamenti). Le leggi finalizzate ad un ipotetico "desiderio del meglio", i grovigli di competenza, le procedure kafkiane, sembrano trovare il vero se non unico "ubi consistam" nella deresponsabilizzazione e nella incapacità di controllo spaziale, in un vuoto (e/o in un troppo pieno) confusionale che alimenta sprechi e favorisce illecità, a tutto danno della spesa pubblica, e, quindi, dei cittadini. Non è difficile, in questo contesto, prevedere che i pochi fondi stanziati per curare il malato saranno spesi

male e troppo tardi. Per il privato la situazione non è migliore, l'encefalogramma è pressoché piatto.

Il fatto è che i tempi tecnici per gli interventi si sono ridotti all'osso; solo paradossalmente può affermarsi che non è troppo tardi, per la perdurante gracilità dell'immaginazione politica, tecnica e progettuale.

In altre parole, né il pubblico, né il privato, hanno mostrato — sino ad ora — attitudine a recuperare il "modello" in crisi; continuando così Lazzaro ha limitate probabilità di alzarsi e di camminare.

Il pericolo — che non può essere sottaciuto — è quello di arrivare fuori tempo massimo; non sarebbe la prima volta. Con l'aggravante che il costo dell'insipienza troverebbe il paese non solvibile.

Nota

Queste considerazioni sono state fatte in primavera. La situazione segnalava, allora, una latente resipiscenza del fenomeno algale.

È venuta l'estate e la temuta previsione non si è materializzata, anche se sono state riscontrate inequivocche tracce del nemico "fisico"; gli "augelli" non possono quindi "far festa" perché non ci sono elementi che autorizzino a credere, nel futuro, che "passata è la tempesta".

Per di più i "nodi" strutturali sono rimasti inevasi, anche se si sono verificati eventi — vedi ad esempio la nuova legge sulle autonomie locali — che potranno avere ricadute di un certo interesse. Resta fermo, in ogni caso, che la congiuntura favorevole non autorizza la "rimozione" dei problemi.

Giuseppe Chicchi

assessore al turismo

Intervista di Nicodemo Mele

La lunga città lineare costiera emiliano-romagnola costituita dai Comuni di Cervia, i lidi di Ravenna e di Comacchio, Cesenatico, Bellaria, Rimini, Riccione, Misano, Cattolica, Gatteo, San Mauro e Savignano accoglie un numero considerevole di servizi e di infrastrutture che in alcuni casi superano le medie percentuali di quelli esistenti nelle maggiori città della regione. Ci sono, per esempio, 135 banche e uffici di cambio, 1.116 boutiques, 10 negozi d'antiquariato, 11 biblioteche e due pinacoteche, 12 musei, 43 gallerie d'arte, 121 cinema, 13 teatri e 7 enoteche. Numerose anche le strutture sportive; 278 campi da tennis, 75 di calcio, 44 di mini-golf, 16 di basket, un palasport, tre aereoclub, 12 maneggi, 43 motonavi da escursioni, 16 scuole di vela, 34 piscine pubbliche e 128 private di proprietà degli alberghi. Ma sono i servizi, insieme con le strutture ricettive, il piatto forte della città costiera della Romagna che danno lustro al prodotto "mare" che vende su tutti i mercati europei. 2.061 sono i bar e le caffetterie, 159 le discoteche, due gli ostelli per la gioventù e due gli stabilimenti termali, 1715 tra pizzerie, tavole calde, ristoranti e trattorie, 4.352 gli alberghi per un totale di 203 mila posti letto, contro i 6.208 alberghi esistenti in tutta la regione (pari a 267 mila posti letto). Tutta questa concentrazione sta creando seri problemi paesaggistici, ambientali, urbanistici, ecologici, economici e commerciali. Da qualche anno si è aperto un ricco dibattito tra i diretti interessati (cittadini, operatori economici, enti locali), gli esperti e, a più alto livello, le istituzioni politiche regionali e nazionali. Facciamo il punto della situazione con Giuseppe Chicchi, assessore uscente al turismo della Regione Emilia Romagna.

Quale importanza ha la città lineare costiera per la politica regionale sul turismo?

"Come quella emiliano-romagnola, in Italia abbiamo diverse altre aree urbane costiere con prevalente vocazione turistica e tra queste la Versilia, la costiera sorrentina e quella ligure. Sono aree di primo sviluppo turistico, nate a cavallo degli anni '50 (in alcuni casi prima) come località balneari, che si sono imposte per il loro prodotto 'mare'. Sulla nostra riviera, per esempio, si concentra un quinto delle presenze balneari estive sulle co-

ste italiane. Con il tempo, però, questa crescita di scala ha generato una densità notevole di diseconomie sul territorio, l'andamento produttivo è andato in crisi, lo sviluppo delle infrastrutture è stato lento e disarmonico, si è resa urgente la necessità di riqualificare le strutture".

Difatti, assessore, il problema strutturale della città costiera è il sovraffollamento di presenze in estate e il "deserto" in inverno.

"Certo, è proprio questo. È con l'intento di eliminare questo squilibrio che si muove la politica regionale. La maggiore concentrazione di turisti l'abbiamo negli 80 giorni estivi. Il nostro obiettivo è ridurre i carichi di punta, tendere ad un'economia turistica che produce per un periodo più lungo dell'anno".

Come?

"Diversificando il prodotto. Non solo "mare", ma anche turismo congressuale, sportivo, culturale, del week-end. Ciò consentirà un più stabile utilizzo degli impianti, una stabilizzazione del settore produttivo e un maggiore rendimento del capitale investito che oggi viaggia sull'ordine del 3 per cento, contro il 10 e l'11 dei Bot. La nostra regione punta, quindi, ad un nuovo dimensionamento delle infrastrutture. In aprile ha varato una legge che consente agli alberghi con meno di venti camere di uscire dal mercato e di potersi trasformare in appartamenti residenziali di almeno 60 mq., oppure in uffici. Interesserà almeno un terzo delle strutture ricettive esistenti, 800 solo a Rimini. Questo ridurrà le presenze e quindi le auto, i consumi di acqua, fognature e di altri servizi".

Non crede, però, che un simile provvedimento sia un po' forte per un'economia medio-piccola quale è quella romagnola e che possa restare lettera morta?

"No, anzi. A Riccione ci sono già 200 richieste di cambio di destinazione d'uso sui 600 alberghi presenti. Politiche forti? Sicuro. Anche perché puntiamo ad un tipo differente di alberghi, dove almeno in 400 abbiamo un'attività continuata per tutto l'anno. Per loro chiederemo al governo una legge forte sul credito al turismo. Non si può andare avanti con leggi 'una tantum' come quelle sui mondiali o sulla mucillagine".

Il servizio "mare" e gli altri servizi (discoteche, festival di teatro, ristoranti e hotel). Cosa vale di più e come valorizzarlo?

"Quello della città costiera dell'Emilia Romagna è un prodotto complesso, un mix formidabile di prodotti dal punto di vista economico, dove quello 'mare' è di sicuro il più forte. Solo che a differenza del prodotto chiavi

in mano offerto dai villaggi turistici, il nostro è incastrato in un tessuto di strutture ad alta dotazione di servizi, sicché l'utente vive una vacanza attiva e sceglie ciò che più gli piace. Ora, nonostante il potenziale di due milioni di presenze all'anno solo a Rimini per le attività congressuali per le quali è stato costruito un palazzo da 16 miliardi e di decine di migliaia per ogni singola iniziativa sportiva o culturale, le strutture presenti sono sottoutilizzate. Occorre finalizzare maggiormente il loro impiego per migliorarne l'efficienza".

Recentemente è stata rilanciata l'idea di una metropolitana costiera. Sembra ci siano ottime condizioni per realizzarla.

"Sì, è vero. Anche perché si basa su un tracciato esistente (la ferrovia Ravenna-Rimini) che però è sottoutilizzato. Si tratterà di fare solo un nuovo pezzo da Rimini a Cattolica. Sulla proposta generale esiste un incarico dato dalla regione e dalle provincie interessate al prof. Zambrini dell'Università di Milano per la redazione di un progetto di massima. La metropolitana costiera è un elemento decisivo per il collegamento delle strutture turistiche della riviera in modo funzionale e veloce".

Un problema cresciuto negli ultimi anni è quello degli acqua-parchi e più di recente, in conseguenza della mucillagine, quello delle piscine sulle spiagge. Sono un servizio turistico o un deturpamento?

"Con il Piano paesistico le piscine sulle spiagge non si potranno mai fare. Sui parchi d'acqua, invece, posso dire che qualcuno di essi è ammissibile, anche se ho l'impressione che il mercato sia in caduta. Nel 1989 si era diffusa l'ideologia che il mare artificiale avrebbe con-

sentito affari d'oro. Sappiamo che "Atlantica" di Cesenatico è andata male, come sappiamo che simili strutture sono tipiche delle periferie delle grandi metropoli americane e tedesche e che i turisti del nord Europa non vengono sino in Romagna alla ricerca di un servizio che trovano già sottocasa. In quanto a deturpamenti quello prodotto sulla collina di Riccione è un esempio per tutti".

Guardiamo al futuro. I problemi della città lineare costiera la Regione intende affrontarli con una pianificazione complessiva oppure si pensa ad interventi singoli e separati?

"Scartando l'idea di creare un'unica città tra gli undici comuni che assieme alle quattro provincie di appartenenza producono politiche locali e non di sistema, occorre trovare degli strumenti amministrativi che aumentino il potere contrattuale di questo agglomerato urbano di 500 mila abitanti rispetto al potere politico regionale e nazionale. La nostra idea è quella della 'Città dolce', che abbia un alto carattere di vivibilità e un valore d'uso notevole per i suoi cittadini e di scambio da vendere ai turisti. Come realizzare tutto ciò? Il mio partito, il Pci, propone un Pto (Piano territoriale operativo) della costa. Secondo la legge regionale 36 che ha istituito il Ptr (Piano territoriale regionale) è possibile redigerlo di concerto tra regione, provincia e comuni interessati. Con il Pto si potranno pianificare le necessità di acqua potabile, fognature, depuratori, strade, ferrovie, standard ambientali, parchi (quelli fluviali di Conca, Marecchia e Marano sono in fase di realizzazione), strutture culturali. Uno scheletro di poche cose, in pratica, che attraverso le decisioni comuni tiene in piedi tutta la città costiera".



Giulio Ghetti

giurista

Sotto un profilo di diritto pubblico generale i piani regolatori urbanistici (e gli strumenti di pianificazione territoriale in genere) rappresentano un esempio caratteristico del modo, certamente non corretto per non dire erroneo, di legiferare che caratterizza il sistema (varrebbe quasi la pena di dire il non sistema) italiano.

È noto che in molti Stati esteri, fra questi molti di quelli che fanno parte della Comunità Economica Europea, l'azione degli organi del potere legislativo è affiancata e, spesso, preceduta da quella di un apposito organo cui spetta determinare se un progetto di legge sia corretto sotto il profilo della tecnica legislativa e sia anche fattibile e applicabile dalla pubblica amministrazione: essendo a tutti evidente che le fattispecie astratte disegnate dalla norma di legge tali possono rimanere se gli organi che — secondo la tradizionale distinzione — compongono il Potere esecutivo, non sono poi in grado di darvi attuazione.

Questo discorso richiede forse una maggiore illustrazione dei suoi termini, allorché lo si rivolge ai non addetti ai lavori giuridici. In breve, se è vero che al Potere legislativo spetta emanare le norme, e cioè disciplinare le fattispecie astratte stabilendo un precetto di comportamento per il destinatario delle norme stesse (parte precettiva della norma), nonchè le sanzioni conseguenti al mancato rispetto del precetto medesimo (parte sanzionatoria), è altrettanto vero che il Potere esecutivo viene così qualificato proprio perchè nell'equilibrio e bilanciamento (nonchè nella divisione del lavoro) che caratterizzano lo Stato moderno, ad esso spetta istituzionalmente dare *esecuzione* alla parte precettiva della norma giuridica, restando al Potere giudiziario l'attuazione della parte sanzionatoria.

È chiaro che in un sistema così congegnato, così come in tutti i sistemi sociali complessi, la mancata attuazione delle proprie attribuzioni o competenze da parte di uno dei tre Poteri comporta automaticamente che il sistema stesso entri in una situazione di disequilibrio, come è altrettanto chiaro che lo spazio lasciato libero dal Potere deputato ad una certa funzione viene necessariamente occupato dal Potere che ad esso è più

prossimo.

Proprio la legislazione urbanistica (per i motivi che ora si diranno, anche la normazione regolamentare che accompagna gli strumenti di pianificazione territoriale) costituisce un settore particolarmente sensibile alle disfunzioni del sistema generale.

Si può affermare, infatti, senza tema di essere smentiti, che proprio nella legislazione urbanistica risultano del tutto evidenti sia l'erroneità della tecnica di formulazione della legge, sia l'incredibile assenza di ogni preventiva valutazione circa l'effettiva fattibilità ed applicabilità della legge da parte degli enti ed organi amministrativi a ciò competenti.

Circa il primo aspetto, e cioè l'erroneità della tecnica legislativa, è palese che esso dipende non soltanto dalle lungaggini del procedimento stabilito per l'approvazione di una qualsivoglia legge formale (lungaggini alle quali oggi, nel rinnovato clima di riforma istituzionale che caratterizza il presente momento politico, in parte si è cercato rimediare attraverso il nuovo regolamento approvato dalla Camera dei deputati ed al quale, a quanto pare, ben presto dovrebbe far seguito un altrettanto nuovo regolamento del Senato), ma dipende anche e soprattutto dalla somma degli interessi che sono coinvolti dalla pianificazione territoriale, interessi spesso economicamente così forti da creare veri e propri gruppi di interessi e/o di pressione, assai peggio, forme patologiche di speculazione che collegano in modo sovente delittuoso il privato all'amministratore pubblico: vicende recentissime sono sotto gli occhi di tutti a conferma di questa affermazione che non è nè deve apparire apodittica, pur se la sua brevità — dovuta alle esigenze di spazio — impedisce di svilupparla come sarebbe possibile e come meriterebbe.

Se è vero che il luogo di contemperamento tra i diversi interessi in gioco dovrebbe essere principalmente quello del procedimento legislativo (e, per l'appunto in esso sono previste le udienze conoscitive, a somiglianza delle *hearings* di origine anglosassone: ma l'istituto è scarsamente applicato da noi); se è vero altresì che la norma legislativa rappresenta — proprio a ragione dell'essere deputata a contemperare gli interessi in gioco — il momento unificatorio dell'ordinamento giuridico, è di tutta evidenza che se il contemperamento stesso non avviene secondo canoni corretti di comportamento e, di conseguenza, un interesse finisce per prevalere sugli altri, vengono così a mancare sia il momento di unificazione dell'ordinamento, sia l'applicabilità successiva della legge, poichè la prima e nociva conseguenza di ciò è che gli interessi che si sono visti sacrificati nel gioco politico finiscono per ritornare sul campo nel momento in cui la legge deve essere applicata, ostacolandone l'attuazione ai vari livelli amministrativi.

La normazione urbanistica (intendendo la locuzione nel senso di farvi rientrare anche quella parte regolamentare che per il giurista ricomprende sia il regolamento edilizio, sia quello di igiene, sia le norme di attuazione degli strumenti urbanistici), è ulteriormente caratteristica per l'erroneità della tecnica che viene usualmente seguita: a differenza degli ordinamenti stranieri, nei quali al gruppo dei progettisti degli strumenti urbanistici viene di solito affiancato un giurista con funzioni di "avvocato del territorio", nel nostro sistema la stesura delle norme viene lasciata a tecnici progettisti, e non invece agli operatori del diritto, e tanto meno a specialisti della materia (a parte che questi specialisti non si ritrovano nelle Facoltà universitarie di vario ordine, ma tutt'al più nelle quasi deserte e, dopo la riforma universitaria del 1980 — quasi abbandonate — scuole di specializzazione post-lauream); questo porta al fatto che il regolamento e, in modo ancor più accentuato, le norme tecniche di attuazione dello strumento di pianificazione territoriale sono "redatte" da progettisti: si è posto tra virgolette il termine "redatte", poichè quasi sempre non si è di fronte a norme regolamentari o di attuazione predisposte per disciplinare il caso di specie, ma a mere e, ci si consenta, spesso inconsulte ripetizioni (e l'uso dei sistemi meccanografici di scrittura ha ulteriormente aggravato la situazione) di vecchi testi, spesso non più aderenti alla norma legislativa, comunque quasi mai alla mutata realtà del territorio ed alla innovata sensibilità ambientale per l'uso ed il governo del territorio stesso, sicchè fra la grafica dello strumento urbanistico e la norma regolamentare che ad esso deve dare attuazione, da un lato, nonchè rispetto ai generali regolamenti edilizi e di igiene da altro lato, si assiste quasi sempre a sfasamenti e, talvolta, a vere e proprie posizioni di contrasto.

Altro grave errore — ma, si ripete, si tratta di una situazione generale del modo o nonmodo di legiferare italiano — è quello di una previsione normativa generale ed uniforme, sia per il Comune di grande dimensione, sia per quello medio, sia per quello piccolo, sia per il Comune isolato, sia per i Comuni legati da fenomeni di conurbazione: per tutti valgono le stesse regole generali, per tutti vale lo stesso tipo di procedimento formativo dello strumento urbanistico, per tutti non viene considerata la vastità del territorio ed il rapporto di densità della popolazione, nonchè il tipo di attività su di esso insediato; si aggiunge che il potere di controllo e di indirizzo, almeno per gli strumenti urbanistici generali spettante alle Regioni, finisce poi per dar luogo a ulteriori fenomeni di standardizzazione dei comportamenti amministrativi; la situazione è ulteriormente aggravata dall'irrisolto problema della delimitazione dei territori comunali, nonchè dalla compresenza sugli stessi di

interessi spesso totalmente disomogenei tra loro.

Anche sotto questi profili la preannunciata riforma delle autonomie locali dovrebbe in parte apportare rimedi: ma proprio perchè con essa si rafforza, almeno a parole, l'autonomia dell'ente di base, è del tutto probabile che il tutt'ora presente campanilismo prosegua nelle sue nefaste conseguenze, e cioè che ogni amministrazione comunale continui nel voler considerare il proprio territorio come un elemento negativo e non già come un elemento positivo nei rapporti con le altre amministrazioni comunali contermini: un confine entro il quale ognuno è tendenzialmente libero di fare ciò che più gli aggrada, disinteressandosi dei problemi dei vicini: una concezione che se è valida per il privato nella cultura anglosassone, per il quale la casa è un castello, non è certamente in grado di dare risultati positivi allorché lo stesso criterio venga adottato da una amministrazione pubblica quale per l'appunto è un Comune.

Spostandoci ad un secondo livello, che è poi quello della attuazione amministrativa e, dunque, del farsi nel procedimento amministrativo di formazione dello strumento urbanistico, un primo punto di difficoltà è di tutta evidenza: ben pochi Comuni sono dotati di uffici tecnici in grado di elaborare uno strumento urbanistico in modo autonomo e quasi tutte le amministrazioni comunali ricorrono all'opera di consulenti esterni.

Ci illudiamo forse nel credere che da ciò dipenda la mancata attuazione del principio di partecipazione democratica all'azione amministrativa, principio che tutti gli statuti regionali sventolano a mò di bandiera e che, ne siamo certi, verrà ripetuto come principio cardine nei futuri statuti che dovrebbero, secondo la preannunciata riforma delle autonomie locali, caratterizzare le autonomie dei Comuni, richiamandosi in modo del tutto erroneo a quella autonomia nei confronti dell'imperatore che il Comune medievale, e cioè una vera e propria città-stato, si era guadagnato sul campo delle armi.

Il privato progettista, anche quando è chiamato come consulente per l'elaborazione dello strumento urbanistico, non ha la formazione mentale di chi deve trovare il costante riscontro delle proprie idee con coloro che sono destinatari di quanto va facendo: anzi, spesso egli è portatore di un tecnicismo politico che ancor più lo distacca dai destinatari del progetto che va elaborando. È nell'esperienza di tutti che i consulenti esterni tengono i più stretti rapporti con gli assessori all'urbanistica dei vari Comuni e, tutt'al più, con il sindaco: quando sono chiamati a spiegare l'elaborato al Consiglio comunale è sufficiente leggere il resoconto delle sedute per giungere a non liete conclusioni.

È vero che la nostra attuale legislazione comunale prevede organi di decentramento cosiddetto democratico, e cioè i consigli di quartiere o di circoscrizione, ma è al-

trettanto vero che questi organi non funzionano, essendo a loro volta l'esempio di un caratteristico errore italiano, quello dell'elezione indiretta, e cioè di una specie di catena della felicità (o, se si preferisce, di Sant'Antonio) nella lottizzazione politica di tutti i posti di potere o presupposti tali: dunque, anche questo momento di controllo ad un livello inferiore sotto il profilo della dimensione territoriale e perciò stesso, in teoria, maggiormente vicino agli interessi dei destinatari dello strumento urbanistico (rifiutiamo infatti il termine usualmente adottato di "amministrati", che tanto ci ricorda la figura del suddito e non quella del cittadino) finisce per non essere quello che in teoria doveva essere, e cioè un momento di partecipazione e, dunque, di controllo democratico di base sul progetto di atto.

Nessun peso diamo (né crediamo possa essere dato dal più ottimista fra noi) al meccanismo delle osservazioni e delle opposizioni agli strumenti urbanistici una volta essi siano stati adottati dall'amministrazione comunale e pubblicati: un sistema che risale alle leggi di unificazione amministrativa del 20 marzo 1865 n. 2248, un sistema che è stato ripreso e disciplinato dalla legge urbanistica del 1942 e che da allora si ripete nelle varie leggi regionali, ma che, nella realtà (anche per un indubbia colpa o scarsa sensibilità da parte della giurisprudenza amministrativa), non ha dato nessun risultato pratico di collaborazione al farsi dell'atto, ma è diventato una ulteriore stanza di compensazione fra gli interessi dei privati che presentano le osservazioni ed opposizioni e l'amministrazione comunale chiamata ad accoglierle o a respingerle per non parlare di quando, più che una stanza di compensazione, non diviene qualcosa di peggio, e cioè un modo per assicurarsi i voti degli elettori (è sintomatica al riguardo la corsa delle amministrazioni prima della scadenza elettorale ad adottare lo strumento urbanistico rinviando l'esame delle osservazioni a dopo le elezioni) o, peggio ancora, un momento di definizione di accordi più o meno trasparenti.

Ma anche una volta che lo strumento urbanistico abbia superato tutti questi ostacoli e, definitivamente approvato, sia divenuto vigente, esso è del tutto o almeno per gran parte avulso dalla realtà che doveva disciplinare. Ciò è conseguenza non soltanto di quanto abbiamo in precedenza richiamato, è conseguenza non soltanto delle lungaggini tipiche del procedimento di formazione, adozione ed approvazione, ma è anche conseguenza di un errore di metodo, al quale il legislatore italiano non ha mai voluto porre rimedio.

È principio generalmente accettato che ogni processo di pianificazione o di programmazione costituisca un *continuum*, non certamente un momento terminale e conclusivo, dopo di che non resta che l'attuazione.

Accade invece che, nel farsi dell'atto la situazione o

lo stato di fatto che sono stati presi in esame mutano e si trasformano via via, sì che l'analisi dello stato di fatto esistente sulla base del quale viene elaborato lo strumento di pianificazione, non è più valida nel momento in cui l'atto pianificatorio è finalmente in grado di produrre i propri effetti.

Esiste quindi uno *iatrus* tra la fattispecie concreta e la fattispecie astratta che dovrebbe disciplinarla.

Esemplare poichè in essa si riproducono tutti gli effetti negativi e devastanti per il territorio e per l'ambiente di questo stato di cose, è la situazione dei tanti Comuni italiani che hanno basato il proprio sviluppo sull'industria (ci si passi il termine, in quanto di organizzazione industriale nulla vi è se non un fenomeno del tutto spontaneistico) turistica, per lo più seguendo un modello di sviluppo territoriale lineare mano a mano che la domanda turistica rendeva necessario adeguare l'offerta; un modello da tempo entrato in crisi e che, in particolare sulla costa adriatica per fenomeni di degrado ambientale, pare oramai irrisolvibile.

Un modello esemplare anche, ma sempre in senso negativo, sotto un altro profilo, e cioè quello della possibilità di correzione: in un sistema giuridico caratterizzato a tutti i livelli dalla perdita del carattere dell'imperatività in tutti gli atti dei pubblici poteri, ecco che il pensare di poter modificare situazioni urbanistiche consolidate nel tempo con disposizioni che solo sulla carta sono imperative, senza che i privati destinatari possano in qualche modo trarne o venire a trarne un interesse economico, è questione quanto meno utopistica per non dire assurda ed impensabile.

Abbiamo detto all'inizio che di questa situazione complessiva la responsabilità si deve far risalire anche al terzo dei Poteri che, secondo la tradizionale ripartizione, sono presenti nello Stato: la magistratura. Infatti, se il sistema sanzionatorio sempre previsto e via via aggravato dal legislatore fosse stato applicato, con ogni probabilità non si sarebbe giunti alla gravissima situazione attuale.

Ma anche questa mancanza di attenzione (sempre per usare termini eufemistici) da parte dell'ordine giudiziario di ogni livello e grado, rientra in un più generale fenomeno che già da tempo era sotto la critica degli operatori del diritto e che oggi attraverso i *media*, è sotto gli occhi di tutta l'opinione pubblica: la crisi della magistratura.

In questa situazione riteniamo che non molto vi sia da sperare nelle preannunciate riforme istituzionali: se non muterà il costume politico saranno inutili le riforme di ingegneria istituzionale, poichè ciò che deve cambiare è quel senso morale che secondo Kant esiste in ogni uomo e che, secondo Max Weber, deve essere sempre presente nel politico di professione.

Guido Candela

esperto di economia del turismo

Supponiamo che l'Adriatico non soffra né di eutrofizzazione algale, né di mucillagine. Proviamo cioè a ragionare in termini del mutamento necessario di un prodotto turistico che, comunque, da vari segnali pervenuti, sembra essere divenuto obsoleto.

I presupposti fondamentali del "vecchio" prodotto della costa romagnola sono costituiti da una monocultura balneare, fondata su un turismo di massa a bassi prezzi, offerto da piccole imprese operanti sul segmento di mercato del turismo abitudinario, raggiunto in forme di marketing diretto. Negli anni ottanta questo prodotto è stato messo in crisi dall'ingresso di nuovi concorrenti nel turismo balneare (nel ruolo dei «secondi venuti», la Spagna e la Jugoslavia; nel ruolo del *late comer*, il Portogallo; ed infine, seppur con minor progressione, la presenza costante della Grecia); il mercato di questo tipo di turismo è allora divenuto difficile, con dinamiche che possono presentarsi cicliche o addirittura caotiche. Si impone quindi una differenziazione del prodotto che non può che far leva sul "fattore aggiuntivo" della costa dell'Emilia-Romagna: i *servizi urbani*. Nella nostra Regione, infatti, si è insediata sulla costa una "città lineare", formata da 12 comuni con 600.000 abitanti, che insieme costituiscono un agglomerato urbano importante della Regione e, nella loro omogeneità di produzione turistica, la più importante città balneare europea.

In questa grande conurbazione turistica, il "nuovo" prodotto che deve essere lanciato è quello di una diversificazione del *loisir*, costruendo l'opportunità dei «100 turismi», di alta e di bassa stagione: infrastrutture sportive a terra ed in mare; turismo culturale, congressuale; servizi di divertimento, servizi di spiaggia; centri commerciali, centri storici con piacevoli arredi urbani, itinerari nell'entroterra e in città d'arte; alloggi e ristorazioni qualificati; ... e quant'altro possa scaturire dalla creatività dell'imprenditore romagnolo.

Il nuovo prodotto turistico della costa può essere identificato, dal punto di vista della teoria economica, con la possibilità consentita al turista di organizzare da se stesso la propria vacanza acquistando direttamente i tasselli (che chiameremo: fattori turistici di base) necessari per comporre il mosaico della propria vacanza; "producendolo" nella forma a lui più congeniale e, in quel

determinato momento, da lui più apprezzata in termini di utilità-prezzo-reddito. Questa opportunità può essere "offerta" solo da una zona balneare consolidata, attrezzata, storicamente affermata e culturalmente connotata come la costa romagnola. Essa si riproporrebbe così con rinnovata concorrenza nel segmento delle vacanze, trovando il vantaggio di unicità di prodotto rispetto a concorrenti che non hanno avuto il tempo o non hanno saputo, per diversità d'investimenti, raggiungere una pari possibilità di diversificazione in termini di caratteristiche di fattori turistici di base.

Su questo modo di impostare il problema del consumatore esiste una vasta letteratura economica cui è necessario fare riferimento per connotare il modello teorico del nuovo prodotto turistico, sia in termini di composizione "tecnologica" delle diverse caratteristiche, sia in termini di competitività prezzo-caratteristiche-qualità. Tuttavia, pur ritenendo che una proposta concreta di ammodernamento del turismo sulla costa romagnola, che non faccia solo leva su considerazioni di "buon senso" non possa prescindere da un approfondimento degli aspetti interpretativi e normativi di tali modelli, in questa sede vorremmo limitarci a sottolineare la diversa prospettiva che nasce dall'impostazione di un modello teorico di consumo di questo tipo.

Infatti, passare dall'ottica dell'offerta di un prodotto turistico definito, che il consumatore può acquistare o non acquistare, all'ottica di un prodotto che il turista deve confezionarsi da solo, accedendo ai diversi fattori turistici di base, vuol dire sostanzialmente una cosa: *abbandonare il modello del turista-consumatore per assumere quello del turista-produttore*.

Invero, questo mutamento di prospettiva è ben presente nella letteratura anglosassone sul tema dell'*Outdoor recreation* per la gestione dei parchi nazionali statunitensi; allora esistono modelli, facilmente estendibili per analogia al problema dell'autoproduzione del prodotto turistico, che permettono precisi riferimenti di strategia. Non è questa la sede per entrare in quella letteratura specifica, ma ci preme mettere in evidenza come questo mutamento di comportamento del turista voglia dire un preciso mutamento del modello: *la teoria economica che serve per interpretare la domanda turistica non è più quella del consumo, bensì quella della produzione*.

Vorremmo, quindi, spendere lo spazio che ci è consentito per vedere, in sintesi, ciò che è rilevante nel mutamento del sistema teorico di riferimento. A tal fine, riprendiamo la teoria economica della produzione rileggendo, ad esempio, da un testo istituzionale ben noto: "La relazione fra la funzione della produzione e la gestione dell'impresa è come la relazione tra ingredienti di una ricetta e la preparazione del piatto che questa pro-

mette. Conoscere gli ingredienti è necessario, ma non è sufficiente a mettervi in grado di preparare quel piatto. Dovete anche sapere come mescolare gli ingredienti, che cosa far friggere o far bollire, per quanto tempo e a che temperatura" (v. S. Fischer e R. Dornbusch *Economia*, Hoepli, Milano, 1983).

Allora la teoria della produzione ci richiama su due caratteristiche essenziali per l'ottenimento ottimale del prodotto: i) la perfetta informazione; ii) la conoscenza delle condizioni di sostituibilità o complementarità tra fattori produttivi.

Affinché il turista possa comporre in maniera ottimale la sua vacanza tramite i fattori turistici di base, devono concorrere per lui le stesse caratteristiche che consentono al produttore di conseguire la combinazione ottimale di produzione. Per il turista-produttore, allora, gli elementi essenziali per la sua possibilità di scelta sono: disponibilità dei fattori turistici, informazione completa sulle loro caratteristiche e sul prezzo, garanzia delle condizioni di sostituzione e complementarità.

Pur ammettendo che la disponibilità di fattori primi turistici sia già soddisfacente nella costa romagnola (ipotesi che tuttavia deve essere soggetta ad importante verifica pratica), il vero primo problema, per la «città dai 100 turismi», è l'informazione: il nuovo modello non può prescindere da un adeguato sistema informativo in dimensione territoriale. In caso contrario il turista-produttore della sua vacanza sarà "inabile" proprio così come il produttore disinformato sulle condizioni qualitative, quantitative e di prezzo dei fattori produttivi non potrà addivenire ad un prodotto ottenuto in condizioni ottimali.

Il secondo problema è tener in debito conto le relazioni di sostituibilità o complementarità dei fattori turistici di base: così come il produttore deve conoscere le sostituzioni consentite dalla tecnologia (ad esempio, la sostituibilità fra lavoro non specializzato e macchine) e le complementarità da essa richieste (ad esempio, la stretta complementarità che in certi casi può esservi fra lavoro specializzato e macchine), la "città dai 100 turismi" deve garantire la reperibilità di tutte le sostituzioni possibili tra elementi dell'offerta turistica e preservare tutte le compatibilità che comunque sono necessarie per l'ottenimento del prodotto. Ciò che è sostituibile nella composizione della vacanza deve essere offerto dalla conurbazione costiera in competizione prezzo-qualità per consentire al turista-produttore caratteristiche diverse del suo prodotto; ma ciò che è complementare, ovvero che non ammette succedanei, deve essere difeso ad oltranza, pena l'impossibilità di vendere la vacanza-prodotto: così come, allo stato attuale della tecnica non esiste alcun processo produttivo completamente automatizzato che possa prescindere assolutamente

dal lavoro umano.

A mo' d'esempio, è possibile abbandonare l'ipotesi di partenza e reinserire il discorso sulla qualità del mare. Se il mare è fattore sostituibile nella città dei turismi, allora nella vacanza del turista-produttore vi sarà sempre una combinazione di fattori alternativi e di prezzo che gli consente, se informato, una composizione ottimale del prodotto; ma se è fattore complementare alla vacanza balneare nessuna sostituzione sarà possibile, così come per la teoria della produzione un vero artigiano non potrà essere mai sostituito completamente da una macchina. L'ipotesi dei "turismi" non può essere una fuga in avanti per evitare di prendere posizione sul vero problema della qualità del mare: riconoscere la sua succedaneità o complementarità nell'espressione del nuovo prodotto turistico della conurbazione costiera.

È utile dire che riteniamo il mare, come il buon artigiano, un fattore essenziale della vacanza sulla costa, in nessun caso sostituibile senza perdere la connotazione del prodotto, come passare dal prodotto artistico alla produzione di massa, e che sia quindi una buona scelta della politica del turismo per la Romagna preservarlo ad ogni costo, piuttosto che cercare succedanei nelle piscine o in generale negli ambienti artificiali. Naturalmente, siamo pronti ad essere smentiti, ma solamente tramite precise ricerche di mercato ed econometriche.

Ma lo schema della produzione è assai utile anche per una discussione sulle ipotesi di elasticità di sostituzione nelle scelte della vacanza del turista-produttore.

Il consumo della vacanza del turista è scindibile in varie fasi (v. M. Clawson e J. L. Knetsch *Economic of Outdoor Recreation*, Johns Hopkins Univ. Press, Baltimore, 1969): primo, il processo di pianificazione della vacanza; secondo, il viaggio per raggiungere la località; terzo, l'esperienza di soggiorno sul posto; quarto, il viaggio di ritorno; quinto, il ricordo dell'esperienza. Allora, i momenti cruciali delle scelte di composizione della vacanza del turista-produttore possono essere riferite sia *ex-ante*, sia *ex-post* rispetto alla partenza.

Sull'elasticità di sostituzione *ex-ante* ed *ex-post* rispetto al momento dell'investimento, la teoria economica della produzione ha elaborato tre ipotesi possibili (v. R.G.D. Allen *Teoria macroeconomica*, Utet, Torino, 1969); *clay-clay*, *putty-putty* e *putty-clay*.

Nell'ipotesi *clay-clay* (argilla cotta-argilla cotta) la tecnologia di produzione è tale che non esistono possibilità di sostituzione sia prima sia dopo l'investimento in macchinari (coefficienti fissi di produzione sia *ex-ante* che *ex-post*); nella seconda ipotesi *putty-putty* (argilla-argilla) vi è perfetta possibilità di sostituzione sia prima sia dopo l'investimento (coefficienti flessibili di produzione sia *ex-ante* che *ex-post*); nell'ipotesi *putty-clay*

la sostituzione è possibile solo prima dell'investimento (coefficienti flessibili di produzione *ex-ante*, coefficienti fissi *ex-post*).

Se, ovviamente, il modello riferibile alla vacanza "tutto incluso" è quello *clay-clay*, lo schema attinente all'ipotesi di una riqualificazione turistica della città lineare è quello *putty-putty*, ovvero quello di consentire, nella possibilità dei 100 turismi, la massima scelta nella composizione del proprio prodotto sia prima del viaggio, al momento della pianificazione della vacanza, sia dopo la propria sistemazione nella città lineare costiera.

Poiché il fenomeno turistico si consuma e produce sul territorio, affinché l'ipotesi di una vacanza argilla-argilla sia concreta non deve concorrere solamente il requisito dell'informazione, ma anche quello della mobilità del turista nella "città lunga e stretta". In caso contrario, se impedimenti tecnici o rallentamenti per diseconomie esterne di sovraffollamento rendono praticamente impossibile o difficoltoso lo spostamento fisico del turista-produttore, egli si troverà congelato nelle proprie scelte e ciò che appare una vacanza *putty* al momento della partenza, si tramuta in una vacanza *clay* al momento dell'arrivo. In tal caso, il nuovo prodotto turistico romagnolo nascerebbe solamente formale e nell'esperienza del turista verrebbe ben presto abbandonato, attraverso il processo di diffusione *word-by-mouth* del ricordo della vacanza.

Infine, ma non ultimo in termini di importanza, la logica del turista-produttore piuttosto che quella del turista-consumatore porta necessariamente nello stesso territorio, nella stessa conurbazione, la convivenza di tanti prodotti turistici, ciascuno nell'articolazione desiderata da gruppi di turisti diversi. Una regione monoculturale si trasforma così in una regione multiprodotto, dove però la scelta della combinazione ottima dei prodotti non è demandata ad un centro pianificatore pubblico o privato, ma è decentrata ai turisti stessi.

Se la diversificazione del prodotto, abbiamo detto, è fortemente opportuna per la riqualificazione della costa romagnola, teniamo presente che i prodotti dei 100 turismi non necessariamente sono fra loro compatibili e certe forme di vita turistica possono escludere, o almeno essere incompatibili con altre. Al momento in cui chiamiamo il turista a prodursi la propria vacanza è necessario far conto che le diverse scelte possono presentare fra loro effetti esterni negativi, allo stesso modo in cui, per la teoria della produzione, sullo stesso lago una impresa inquinante danneggia e non può convivere in efficienza con una impresa di pesca.

Allora, come nel caso in cui esternalità nella produzione di prodotti diversi richiedono interventi di politica economica per recuperare l'efficienza del sistema produttivo, attraverso una precisa definizione dei diritti,

l'introduzione di controlli e di sanzioni (v. H.R. Varian *Microeconomia*, Cafoscarina, Venezia, 1987), allo stesso modo le scelte decentrate al turista-produttore devono essere regolamentate e controllate per garantire la libertà di tutti e l'efficienza — in termini di vivibilità — del sistema turistico complessivo.

Ancora una volta, l'indicazione dei 100 turismi non deve essere intesa come una fuga in avanti rispetto a scelte necessarie, ma come una selezione precisa dei diversi turismi che risultano, per sinergie e non per diseconomie esterne, fra loro reciprocamente compatibili.

Per trarre le file del nostro discorso, il nuovo modello turistico per la riviera romagnola, se è nuovo come proposta di politica turistica locale, non è certo nuovo per la teoria e presenta quindi il vantaggio di avere modelli validi e precisi di riferimento nella letteratura economica; ciò che abbiamo voluto dire è che sarebbe opportuno spendere un po' di ricerca per inquadrare il progetto nell'ambito di questa letteratura. Più specificatamente in questa sede abbiamo voluto sottolineare che il nuovo modello comporta un importante mutamento di ottica: la ricerca delle compatibilità nell'ambito della teoria della produzione piuttosto che in quella del consumo. Questa prospettiva ha portato verso conclusioni che consentono di individuare alcune condizioni essenziali senza le quali il mutamento del turismo costiero apparirebbe più fittizio che reale, con conseguenti pericoli per il futuro turistico della costa. Ricordiamo quindi questi requisiti: 1) la ricognizione dei fattori turistici di base succedanei e complementari; 2) l'assoluta salvaguardia di quelli complementari; 3) un completo sistema informativo sulla qualità, diversità e prezzo dei fattori turistici di base presenti nella città; 4) la garanzia della mobilità del turista; 5) infine, la scelta chiara dei turismi che sono fra loro compatibili, nel rispetto di un ordinamento che voglia dire libertà di ogni "tipo" di turista ed efficienza di ciascuno nel piacere della propria vacanza.



Gianpietro Puppi

fisico

Per le civiltà che si sono sviluppate in zone costiere o che comunque hanno avuto con la costa un rapporto di frequentazione, il mare deve aver suscitato sentimenti vari e contrastanti, come d'altronde in parte è avvenuto nei rapporti con le catene montuose; e certamente all'inizio come limitazione alle mobilità.

Ma la spinta a conoscere quel che vi è al di là, per il mare, si è sviluppata molto prima che per le montagne. Per queste la ricerca si è indirizzata a scoprire dei varchi, dei passi o percorsi per aggirarle, per il mare certamente quella di percorrere la costa.

Con prudenza in entrambi i casi, perchè la fantasia popolare non ha tardato a popolare questi spazi di entità misteriose fuori dall'umano: divinità, sirene, gnomi, mostri marini, streghe e quant'altro mai la tradizione ci ha tramandato.

Ma lo spazio marino è più facile da percorrere dello spazio terrestre.

La navigazione costiera ha così fornito una alternativa molto efficace all'esplorazione dei confini terrestri e già il mondo classico antico ha fatto largo uso di questa possibilità.

Ma il mare costiero si è rivelato molto interessante al di là dell'aspetto conoscitivo, anche sotto il profilo economico dando origine ai commerci, alla conquista e non ultimo allo sfruttamento di risorse biologiche (pesca) e minerali (sale).

Molto più arduo il problema di andare oltre la navigazione costiera o l'attraversamento di bracci in mare o la navigazione di mari interni come il Mediterraneo.

È interessante osservare un mappamondo del XV° secolo, ad esempio quello di Fra Mauro per constatare come il concetto del mare, come elemento ultimo di confine della terra, permanga sia pure ora come rappresentativo dell'incognito.

Ma ancora più incognito era il fondo marino e qui è doveroso ricordare il nostro grande Ferdinando Marsili da molti considerato come il fondatore della Oceanografia, per la sua intuizione, sostenuto anche da osservazioni batimetriche, per cui il fondo marino non è piatto ed uniforme ma dotato di rilievi, di vallate come il paesaggio terrestre.

Ma veniamo al presente in cui sulla geografia dei mari e sulla morfologia dei fondali abbiamo informazioni di precisione comparabile con quella della topografia terrestre, e sulla dinamica del corpo d'acqua abbiamo informazioni comparabili con quella dei movimenti atmosferici.

Ma anche per le proprietà fisiche e chimiche del cor-

po d'acqua abbiamo informazioni comparabili con quelle dell'atmosfera e, sul biota marino, conoscenze abbastanza estese.

Molto ci è pervenuto dalla oceanografia classica basata quasi esclusivamente sulle crociere, ma recentemente, specie sotto l'aspetto sinottico, molto ci è pervenuto dall'impiego dei satelliti.

L'aspetto sinottico è molto importante perchè permette di conoscere la situazione della superficie terrestre nella sua globalità con continuità, e porsi problemi un tempo molto difficili da affrontare e relativi alla dinamica atmosferica, a quella del mare, all'evoluzione della vegetazione piuttosto che a quella dei ghiacci terrestri o marini; tutti questi sono elementi indispensabili per affrontare quello che appare come il problema più pressante per questo fine secolo ed inizio del successivo, e cioè il problema del clima e dei suoi possibili cambiamenti.

Questi cambiamenti hanno una rilevanza particolare per l'ambiente costiero per quanto riguarda la possibilità di variazioni, anche modeste, del rapporto tra livello del mare e linee di costa, specie quelle caratterizzate da spiaggia.

Hanno influenza anche sulla fruizione, specie di tipo turistico, per possibili cambiamenti nel clima locale per cambiamenti nella circolazione atmosferica a mesoscala.

Ma non esistono solo problemi globali, vi sono anche problemi locali relativi al rapporto tra mare costiero, litorale ed entroterra; problemi divenuti acuti recentemente in varie situazioni nel globo e, per noi, preoccupanti per la costa dell'alto Adriatico, particolarmente dedicata al turismo.

Si tratta qui delle varie forme di fioriture algali e dei fenomeni da esse derivanti che costituiscono una alterazione della condizione dell'acqua marina, particolarmente significativa sotto l'aspetto estetico e sotto l'aspetto pratico di godimento della balneazione; anche se fortunatamente finora non preoccupante sotto l'aspetto igienico-sanitario.

A queste situazioni critiche locali si tende oggi ad attribuire, come causa di base, lo straordinario aumento di nutrienti (e in particolare composti dal fosforo e dall'azoto), portati a mare dai fiumi o dagli scarichi costieri, di origine agricola, antropica e industriale. Come causa responsabile dell'andamento temporale del loro presentarsi e della loro severità, le condizioni meteomarine.

La cura radicale sarà difficile, costosa, e prenderà molto tempo; lo saranno anche i modi di una certa efficacia per mitigare almeno l'impatto sulla attività turistica.

Mutamenti climatici globali e situazioni critiche locali hanno reso vulnerabili non poche situazioni in cui l'uomo moderno ha operato con troppa disinvoltura; credendo in una assoluta stabilità del clima da una parte e dall'altra su una capacità infinita del mare, anche del mare costiero, ad assorbire, senza sensibili alterazioni, tutti i rifiuti delle sue attività.

Romano Viviani

esperto di biochimica marina

Le aree costiere del mare Mediterraneo sono frequentate, durante l'estate, da più di cento milioni di visitatori stranieri (pari a un terzo di tutto il turismo internazionale) che vi trascorrono le loro vacanze attratti dalle bellezze naturali e dalle possibilità di ricreazione, non disgiunte da un certo interesse per ammirare i tesori delle antiche civiltà che costeggiano tutta l'area mediterranea.

Sebbene il turismo moderno, esploso dopo il secondo conflitto mondiale, abbia inserito numerose altre attività accanto a quelle strettamente connesse con i momenti di ricreazione, la principale attrazione è costituita dalla qualità dell'acqua e dalla varietà dei prodotti della pesca (pesci, molluschi, crostacei).

Sotto il profilo batteriologico la qualità delle acque costiere ha creato i primi problemi sanitari che hanno promosso, a livello internazionale, dei piani di studio per i successivi interventi. Così nel 1975 è stato approvato il piano d'azione sul Mediterraneo da parte dei governi dei Paesi che vi si affacciano, indicato come MED POL — Fase I. Nell'ambito di questo programma, il progetto Med. VII riguarda il controllo della qualità delle acque costiere ed è stato svolto in modo coordinato con l'UNEP e l'Organizzazione Mondiale della Sanità (WHO).

L'obiettivo di tale programma era quello di valutare la qualità delle acque di balneazione e della molluscoltura, che sono gli aspetti correlati alla salute pubblica. A tal fine è stato considerato l'apporto dei microbi patogeni di origine umana e ambientale nell'acqua di mare e lungo le coste, definendo i livelli dei tre indicatori microbici: coliformi, coliformi fecali e streptococchi fecali. Ed è appunto ai risultati di questo programma e alle raccomandazioni CEE che si sono adeguate le normative vigenti.

Poiché uno degli scopi del turismo è quello di promuovere la salute, o meglio, il turismo è per definizione una pratica e un'attività per la promozione della salute, risulta importante conoscere i rischi potenziali che possono essere in contrasto con questo principio e quindi è divenuta di estremo interesse la valutazione dell'impatto ambientale con gli inquinanti chimici. Le stime attuali attribuiscono infatti all'origine terrestre l'80-85% del carico totale degli inquinanti chimici del Mediterraneo. Quali inquinanti chimici oggi si consi-

derano i metalli tossici in traccia (Cd, Pb, Hg, ecc.), i non metalli (As), le sostanze organiche di sintesi (ad es. DDT, PCB), gli idrocarburi da petrolio e i radionuclidi e infine i composti organici ed inorganici contenenti azoto e fosforo, indicati con il termine di nutrienti.

Per verificare l'impatto ambientale marino costiero del flusso dei contaminanti della terra e per sviluppare strategie per il monitoraggio al fine di minimizzare il loro danno alle risorse biologiche, agli usi ricreativi e alla salute dell'uomo, si deve determinare l'importanza delle varie vie di trasporto (terrestri dirette, puntiformi e diffuse, aeree) sia naturali che antropogeniche. Data la complessità dell'inquinamento diffuso e di quello aereo, il più studiato è stato quello puntiforme da parte i grandi fiumi.

I primi dati da acquisire sono i flussi netti terra/mare dei metalli in traccia, dei composti organici di sintesi e dei nutrienti, che esprimono la velocità di trasporto di un materiale derivato dallo scarico del fiume in direzione di un'area a breve distanza da terra, attraverso un definito confine marino, in unità di massa/tempo.

Per i metalli-traccia il valore di dette stime è limitato per la diversità delle caratteristiche dei fiumi che sono state studiate e non è possibile valutare la componente antropogenica, rispetto a quella naturale, dei flussi conosciuti. Anche per le sostanze organiche di sintesi non vi sono ancora dati sufficienti per fare una stima globale del flusso totale dei fiumi.

Per quanto riguarda la deposizione di particelle dell'atmosfera sulla superficie del mare è stato dimostrato che il fenomeno rappresenta una via significativa per il trasferimento di materiale chimico agli ambienti estuari e costieri. Per esempio, per il mare del Nord si è calcolato che le percentuali di origine atmosferica rispetto all'apporto totale sono le seguenti: Cu 58%, Pb 58%, Cd 63%, Ni 45%, Zn 35%, Cr 25%, Hg 14%; anche per quanto riguarda i composti organici come DDT e PCB, l'apporto atmosferico è considerevole. Questi dati sono importanti in riferimento ad altre aree regionali che si affacciano sul Mediterraneo.

Confrontando i flussi totali dei nutrienti solubili nei fiumi inquinati e non, risulta che il flusso antropogenico globale è almeno confrontabile e significativamente maggiore di quello naturale, ma sembra ormai definito che solo una piccola porzione del flusso totale dei fiumi raggiunga gli oceani, e cioè non superi il break della piattaforma continentale. Ovviamente questo non vale per i mari regionali poco profondi. L'aumento dei nutrienti nelle aree costiere durante le ultime decadi ha infatti creato la base dell'eutrofizzazione, specie dove esistono scambi d'acqua relativamente bassi e stratificazioni verticali con maree scarse o nulle.

Gli inquinanti chimici che si riversano nell'ambien-

te marino costiero, rispetto ai loro rapporti con gli organismi viventi, sono oggi suddivisi in conservativi (metalli, non metalli, composti organici di sintesi, idrocarburi da petrolio e prodotti di combustione) e non conservativi (nutrienti). Sia gli uni che gli altri possono avere effetti non solo sugli organismi marini, ma anche sulla salute dell'uomo; la loro azione è sia diretta mediante la balneazione, sia indiretta attraverso gli alimenti di origine marina che costituiscono uno dei principali interessi collegati al periodo turistico. Le normative circa il loro controllo per la salvaguardia dell'ambiente e della salute pubblica implicano dei complessi problemi di programmazione nazionale e internazionale.

Per l'importanza e l'attualità di detti problemi, nel MED POL — Fase II (1981-1990) — programma a lungo termine di monitoraggio e di ricerca — sono stati considerati alcuni aspetti sanitari, e cioè l'attività G (ricerca sulla tossicità, persistenza e bioaccumulazione, sulle caratteristiche cancerogene e mutageniche), che rientra nello studio degli inquinanti conservativi, e l'attività H (eutrofizzazione relativa alla fioritura di plancton), che si interessa degli inquinanti non conservativi.

La prima ricerca sui residui di inquinanti conservativi in animali di mari italiani è stata effettuata negli anni 1976-78 nell'ambito del programma finalizzato "Oceanografia e fondi marini" del CNR, che si integrava al contemporaneo progetto MED POL della FAO-UNEP, riguardante il monitoraggio di metalli pesanti (Cd, Hg, Pb) e idrocarburi clorurati mediante indicatori biologici (mitili, scampi, alici, triglie di fondo, tonno) nei mari che circondano l'Italia. Dalla valutazione igienico-sanitaria dei risultati è emerso che i livelli dei metalli tossici riscontrati nelle varie specie, ad eccezione dei tonni, sono notevolmente inferiori ai limiti di tolleranza previsti per il mercurio dalla legislazione italiana e che le aree suddette non sono precluse alla molluschicoltura e pesca dei molluschi bivalvi.

Poiché secondo le proposte di nuove regolamentazioni CEE il cadmio avrà un limite di tolleranza di 1 ppm per tutti i prodotti della pesca, da questi dati risulta che tutti i prodotti dei mari italiani non superano tali livelli, compresi i bivalvi delle aree di inquinamento puntiforme. Per ora l'unico problema che rimane nell'area mediterranea, che è tra le più ricche di minerali di mercurio del pianeta Terra, è che nei tessuti dei tonni e dei selaci di cospicue dimensioni i livelli di Hg sono superiori a 0,7 ppm.

Così come per il mercurio i governi dei Paesi mediterranei hanno adottato comuni criteri di qualità per le acque costiere per le attività ricreative, per quelle destinate all'allevamento dei molluschi e per comuni standard di emissione, vi saranno altre regole che riguarderanno il cadmio, gli idrocarburi da petrolio, l'olio lubri-

ficante usato e i derivati organici dell'agricoltura. Il completamento del protocollo che elenca le regole per tutte le suddette sostanze è previsto per il 1995.

Gli inquinanti chimici conservativi possono dunque avere qualche effetto sugli organismi marini o sugli alimenti da essi derivati, mentre sul piano estetico la loro quantità non è tale da creare delle modifiche di colore o altri effetti appariscenti, con l'esclusione di eventuali incidenti o catastrofi. I nutrienti invece, per i fenomeni di eutrofizzazione che da essi dipendono e a causa degli insediamenti urbani stabili o del turismo stagionale, pongono nuovi problemi di ordine estetico, paesaggistico e di salute pubblica.

Dal punto di vista ecologico l'eutrofizzazione costituisce un sostanziale aumento del livello trofico al di sopra delle condizioni prevalenti in un determinato ecosistema a causa di un non usuale apporto ricco di nutrienti nello strato eufotico. I fenomeni dell'eutrofizzazione marina costiera sono provocati da cause sia naturali che antropogeniche per effetto del loro accumulo in una medesima area.

La principale caratteristica che distingue i due tipi di eutrofizzazione è il tempo di comparsa. L'eutrofizzazione naturale è un processo a lungo termine che rientra in una scala del tempo di 1000-10.000 anni, mentre quella antropogenica si manifesta in una scala temporale di circa 10 anni ed è quella che avviene più frequentemente nelle aree costiere per apporto di nutrienti ad opera dell'uomo. In questa distinzione ha un notevole significato la dimostrazione di fenomeni eutrofici comparsi negli ultimi decenni in seguito alla creazione di nuovi insediamenti costieri urbani e turistici, allo sviluppo della zootecnia e dell'acquicoltura di animali marini.

Il primo e più importante indice dei fenomeni di eutrofizzazione naturale e antropogenica è dato da caratteristiche dell'acqua ben visibili: anormale crescita di macroalghe e/o aumento nella biomassa del fitoplancton, indicato con il termine di "acqua colorata" e "red tide". In entrambi i tipi si manifestano effetti indesiderabili, come morie di animali acquatici per anossia e presenza di biotossine vegetali, e problemi sanitari per l'uomo. Dai dati disponibili al presente risulta che la salute dell'uomo può essere influenzata attraverso gli apparati digestivi, respiratori e cutanei, e pertanto l'eutrofizzazione può avere un impatto ambientale i cui effetti negativi ricadono sui consumatori dei prodotti della pesca, sugli abitanti della costa, sui pescatori e sul turismo balneare.

Le conoscenze di cui si dispone indicano che le biotossine sono sintetizzate soprattutto nel fitoplancton e nel fitobentos e che producono i loro effetti sull'uomo dopo essere state modificate attraverso processi metabolici lungo la catena alimentare. L'ingestione umana

di biotossine presenti negli organismi vegetali o animali produce dei disordini che vanno sotto il nome di biointossicazioni e che a loro volta si distinguono da quadri patologici riferibili agli inquinanti conservativi.

Da quanto finora scientificamente noto, i fenomeni di eutrofizzazione costiera con evidenti fioriture di fitoplancton e di "red tide" possono essere responsabili delle seguenti sindromi da biointossicazioni; PSP (Paralytic Shellfish Poisoning), NSP (Neurotoxic Shellfish Poisoning), DSP (Diarrhetic Shellfish Poisoning), VSP (Veneruping Shellfish Poisoning), dovute tutte a tossine prodotte da dinoflagellate, mentre l'ASP (Amnesic Shellfish Poisoning) è dovuta a una diatomea. Quadri patologici a carico dell'apparato respiratorio si manifestano in concomitanza con la sindrome NSP a causa dello stesso agente eziologico. Altre biotossine prodotte da alghe azzurre possono determinare effetti patologici sulla cute.

È ovvio che la mortalità della fauna marina e i casi di biointossicazione nell'uomo dopo ingestione di alimenti

marini hanno comportato e comportano tuttora elevati costi economici non solo per la perdita di risorse viventi, ma anche per il crollo dei prezzi dei prodotti ittici e per la cancellazione di presenze nelle aree marine turistiche. Si impone perciò un impegno di ricerca, di monitoraggio e di intervento.

Nei prossimi programmi di monitoraggio l'UNEP propone che vengano analizzate le varie forme inorganiche ed organiche del fosforo e dell'azoto nella frazione solubile e nel particolato dell'acqua di mare, per meglio comprendere la dinamica dei fenomeni biologici costieri, al fine di formulare modelli di previsione.

Per quanto riguarda gli interventi, come risulta dal recente convegno di Bologna sul tema "Coastal marine eutrophication", è possibile diminuire l'eutrofizzazione e le "red tide" tossiche, assieme alle loro conseguenze negative, economiche e sanitarie, attraverso una moderazione del carico costiero dei nutrienti contenenti fosforo ed azoto.



Antonio Benzi

imprenditore

Accingendomi a trattare di questo argomento ho riflettuto sullo scopo di questo scritto e sul taglio da dare alla mia argomentazione, determinando, infine, di ricercare uno scopo pratico, una serie di obiettivi da proporre alla attenzione di amministratori, urbanisti ed operatori economici, per rendere più agevole la vita civile nel territorio esaminato, e più redditizie le attività economiche che vi si svolgono.

Essendo già molto ambizioso lo scopo prefissato, mi riferirò esclusivamente a un tratto della costa romagnola, quello fra Cesenatico e Cattolica, e darò per scontato che questa area, dopo decenni di rampante sviluppo turistico ed economico e di politiche urbanistiche improvvisate, attraversa ora una crisi generalizzata ed estesa, che rischia di deprimere ogni prospettiva futura.

Preciso che i termini qui usati, come "rampante sviluppo", "politiche improvvisate" e "crisi generalizzata" non vogliono avere alcun tono polemico, ma vogliono descrivere un fatto storico ormai accaduto, e tale quindi da poter essere solo conosciuto e descritto con la migliore lucidità possibile. Questo decorso storico, agli effetti di questa analisi e del fine pratico che essa si propone, non dovrebbe essere visto come assoluto e definitivo, ma come azione in corso, in cui sono accadute cose positive (investimenti, benessere, formazione di risparmio, ecc.) e cose meno positive (congestione, degrado ambientale e, infine, ristagno economico).

Valutazione della situazione esistente

La città lineare costiera della Romagna è un "continuo", di una compattezza ed una uniformità con pochi precedenti.

Questa conurbazione si è creata sulla costa Adriatica a partire da pochi poli, che, attrezzati per il turismo balneare nel secolo scorso o all'inizio dell'attuale, si sono trovati pronti ad offrire il loro servizio fin dagli anni '50.

Poli di questo tipo erano Cesenatico, Rimini, Riccione, ecc., ed erano sorti in cittadine preesistenti, svilup-

pando una attività turistica limitrofa alle attività principali.

Nell'ultimo dopoguerra la concomitanza di una domanda di massa di vacanze estive, con una offerta di servizi e di strutture ricettive resa abbondante dalla mancanza di alternative industriali o agricole, e da una disponibilità umana particolarmente dotata, ha determinato la urbanizzazione progressiva di tutta la costa, dapprima per espansione attorno ai poli originari e poi per saturazione di ogni spazio rimasto libero.

Le conseguenze sono state abnormi. La città costiera non è una linea, ma una fascia di profondità variabile da alcune centinaia di metri ad alcuni chilometri; è un conglomerato a non altissima densità, ma impenetrabile a causa di un sistema viario non pianificato, costituito dall'incrocio di poche vie longitudinali con una infinità di trasversali che vanno da monte a mare, in cui il traffico ostacola ed è ostacolato; è un insieme edificato continuo senza alcuna infrastruttura e senza alcun elemento residuo naturale; i servizi offerti sono datati agli anni dello sviluppo ('50, '60) e mai rinnovati, ripetitivi e monotoni (pensioni, negozi, locali pubblici, ecc.); la speculazione immobiliare ha spinto il prezzo delle aree e degli immobili a valori altissimi, a cui ormai non corrisponde più un reddito adeguato, bloccando ogni possibilità di investimento o innovazione; in definitiva il sistema ha smesso di funzionare e rischia di arrestarsi.

Selezione fra le ipotesi di intervento

Per riferirmi all'intervento che ritengo necessario, userò il termine di "riconversione" che esprime l'obiettivo complessivo di risanamento ambientale, riattivazione delle reti infrastrutturali, ammodernamento del patrimonio edilizio, rilancio degli investimenti, ecc., che globalmente la situazione richiede. Il termine "riconversione" è mutuato dalla realtà industriale, più semplificata e specifica di quella qui considerata, ma nella quale è presente il concetto di "funzionamento". Anche la costa romagnola deve ritornare a "funzionare", a manifestare dinamicità e propensione al cambiamento, e non può essere quindi solo "conservata" o "ristrutturata" come un immobile.

Di idee e di ipotesi sull'argomento ne sono state prodotte molte e varie, determinate forse dall'assillo che sia ormai troppo tardi, che si sia andati troppo avanti nel degrado, che il fenomeno sia troppo esteso e complesso a fronte della frammentazione degli operatori,

della debolezza degli amministratori, della impotenza dei semplici cittadini.

Si può però provare a definire un disegno coerente, capace di legare alcune di queste ipotesi in termini di priorità e di gradualità di realizzazione nel tempo. Con questo non penso che debba essere prodotto da qualcuno un piano generale, costituito una volta per tutte e dotato di autorità. Penso ad una serie di criteri logici, che dovrebbero emergere da un ampio confronto guidato dalla Pubblica Amministrazione, ai quali poi tutti dovrebbero tendere nella pluralità delle loro azioni quotidiane. In questa visione la riconversione dovrebbe avvenire per una molteplicità di interventi, pubblici e privati, orientati verso una soluzione condivisa dalle forze di mercato e da una convenienza comune.

È infatti la disponibilità di un mercato prossimo e vasto come la pianura Padana e la intensità della domanda di servizi turistici la forza che potrà sviluppare di nuovo la costa Romagnola, così come già una volta la ha fatta uscire dalla crisi post-bellica.

Proviamo perciò ad enumerare questi criteri di priorità.

- Innanzi tutto occorrono interventi sulle infrastrutture, e in particolare modo sulla rete viaria e sul sistema di trasporto pubblico, perchè ormai il turismo è mobilità e deve consentire agli ospiti di arrivare, muoversi e di sostare senza condizionamenti.

Bisogna abbassare il grado di congestione e inquinamento finora raggiunto, e la tecnologia, con inventiva e lungimiranza deve contribuire a questo risultato (sottopassi e svincoli, parcheggi di scambio, metropolitane, bus-navetta, ecc.). La rete delle infrastrutture dovrebbe avere lo scopo di sezionare la "città lineare", la fascia ininterrotta e indifferenziata che sbarra l'accesso al mare, con una segmentazione in nuclei discreti.

Poi, con penetrazioni veicolari da monte a mare, integrate da un trasporto litoraneo di tipo metropolitano, si potrà ridare mobilità e agio alla popolazione sulla Riviera.

- ♦ In secondo luogo occorre concentrare in poli di grande specializzazione e di grande immagine il richiamo turistico, servendo questi poli di tutte le necessarie reti di trasporto e di comunicazione, ed abbassando di conseguenza la pressione nelle zone residenziali e ricettive, che dovranno, probabilmente con minore densità di quella odierna, diventare più vivibili e gradevoli.

Questo indirizzo ha già degli esempi, con il Quartiere Fieristico-Congressuale, o la futura Darsena a Rimini, con Viale Ceccarini o Aquafan a Riccione, e con altri casi simili.

- Per terzo punto occorre rendere le singole zone di territorio evidenziate nei punti precedenti, omogenee al loro interno, in modo da agevolare i processi di integra-

zione fra proprietà confinanti. Dovrebbero quindi consolidarsi zone residenziali permanenti, isolate dalle zone ricettive turistiche, e insieme separate da quelle dedicate al divertimento, alle esposizioni, allo sport, ecc.

Questo suggerimento sta però incontrando ora una grande minaccia, rappresentata dal permesso, recentemente riconosciuto, di trasformare le attuali pensioni con meno di venti camere in appartamenti. Questa norma potrebbe avere effetti devastanti perchè mescolerebbe residenza condominiale (di basso livello) a un tessuto turistico ancora abbastanza omogeneo, precludendone per sempre la riconversione. A mio avviso occorrerebbe invece tentare una zonizzazione del territorio con aree a destinazione o esclusivamente turistica o esclusivamente abitativa.

- Da ultimo, ma solo in ordine di elenco e non di importanza, l'operazione dovrebbe salvare i residui spazi verdi o ineditati, non come relitti casuali di una utilizzazione incompleta, ma come parti essenziali di un reticolo ancora da realizzare, volto a segmentare e contornare l'edificato esistente. Si tratta di un progetto che dovrebbe fare conto degli spazi disponibili o di altri da acquisire con strumenti di esproprio, di permuta, di scambio con indici di fabbricazione, in modo da costituire una infrastruttura generale su tutto il territorio.

Non più di tanto occorrerebbe fare come base di partenza, perchè con questa impostazione si darebbe il via libera sia ad interventi propri del settore pubblico, sia ad interventi esclusivamente privati, sia ad alcuni interventi misti. Sarebbe cioè subito consentito di avviare degli esperimenti significativi con la caratteristica di prototipi. Se questi interventi pilota avessero successo, l'intera economia lentamente si metterebbe in moto, per imitazione. I cambiamenti generalizzati avvengono solo quando è stato dimostrato che sono possibili, e tutti possono seguirli senza troppo rischio. Voglio dire che con priorità come quelle enunciate, il settore pubblico potrebbe già individuare alcuni interventi significativi sulla viabilità o sulle cinture di verde, volti a creare zone con destinazioni privilegiate. Il comparto del divertimento potrebbe attivare poli di attrazione turistica con lo scopo di richiamare con maggiore enfasi i visitatori (Baia Imperiale o Paradiso sono mete più ricercate di tante anonime discoteche tutte insieme), provvedendo a fornire servizi su una stagione più lunga ovvero per tutto l'anno. Il comparto ricettivo potrebbe studiare soluzioni alberghiere più razionali e integrate di quelle attuali, selezionate in funzione delle richieste di mercato. Tutto questo alla lunga avverrebbe, per moto proprio, perchè nessuna istituzione economica potrà reggere se sarà in perdita, e in regime di libero mercato tutte le strutture obsolete saranno sostituite alla fine da altre più redditizie e competitive.

Appunti sull'uso della trasformazione del sistema costiero tra Grado e Ravenna

Pier M. Gaffarini

L'evoluzione storica del territorio costiero mostra la progressiva riduzione delle risorse naturali a tutto vantaggio dell'artificiale.

La filosofia del "dominio", sino ad ora vincente, si rivela tuttavia, in prospettiva, perdente.

La conservazione della natura risulta infatti — sempre più — esigenza primaria di una "cultura balneare" attuale, precondizione di sviluppo economico.

Il sistema costiero delle lagune è, notoriamente, il più labile e perciò il più vulnerabile tra i sistemi territoriali.

Le lagune, per tendenza evolutiva ove vi si immettono i fiumi, sono destinate alla continentalizzazione, il tutto nella correlazione che esiste tra apporti fluviali ed azioni di marea che determinano le linee di costa.

L'intervento umano può apportare una lenta inversione di questo fenomeno costituendo dei bacini artificiali i quali, però, devono essere controllati nella loro proiezione naturale.

Sia nel caso che le lagune tendano alla continentalizzazione, sia nel caso della loro conservazione artificiale, siamo in presenza di risorse che vengono prodotte secondo il principio della trasformazione; con ciò si vuol dire che le risorse che sono state usate e che noi usiamo, risultano da complesse trasformazioni naturali.

Tali risorse sono planetarie, rinnovabili o non rinnovabili, fermo restando il fatto che, tra le risorse, devono essere prese in considerazione anche quelle umane come la cultura, la vitalità economica, la salute, l'equilibrio della popolazione, che interagiscono con i vari processi d'uso delle risorse naturali.

La nostra attenzione si pone sul sistema costiero, perchè l'opportunità di usarlo, al di là dei fattori di compatibilità, ha determinato una serie di condizioni di rischio, che ora fungono da fattori di penalizzazione delle risorse che su di esso sono state "inventate" dall'uomo, tenendo presente che il processo di trasformazione naturale continuerà nel tempo, in modo del tutto indipendente da ciò che sarà fatto per rallentarlo.

Si mescolano quindi condizioni naturali ed artificiali, dove la capacità di autoregolazione dei cicli artificiali è quasi uguale a zero se non si interviene con grande dispendio di energia, mentre la naturalità viene messa in crisi nei suoi stessi processi di autoregolazione.

Le risorse sono sempre state usate dall'uomo e, nel nostro caso, il sistema costiero ha fornito, con la sua evoluzione e con il suo disporsi, una serie di opportunità usa-



L'allineamento dell'ingressione versiliana, rappresentato dalla linea continua, ha subito una serie di variazioni sotto l'azione congiunta delle maree e degli apporti fluviali, per questo sono evidenziati i delta dei principali fiumi: Po, Adige, Piave, Tagliamento, Isonzo.

*Cartografia da immagine Landsat 4/1974 (128x128 Km).
Interpretazione Baggio, Marcolongo.*

te anche come strutture di mercato e di comunicazione.

Il limite dell'ingressione versiliana che formava la linea di costa (circa 6000 anni fa), ricavabile da una interpretazione da immagine satellitare, era attestata su di una linea da Aquileia ad Adria; l'evoluzione costiera, determinatasi tra apporti fluviali e maree, fu l'elemento condizionante della sua attuale configurazione.

Se l'organizzazione romana del territorio padano, quale modello produttivo della risorsa alimentare, si poneva in un rapporto univoco tra i sistemi naturale ed antropico, l'evoluzione delle strutture di comunicazione teneva in conto le possibilità connesse alla presenza delle lagune ed al raggiungimento dei nodi di comunicazione attraverso le foci dei fiumi.

Questa struttura composta da rotte marittime, strade ed aste fluviali, può essere ipotizzata facendo attenzione alla evoluzione costiera tra Chioggia e Caorle ed all'utilizzo dei fiumi di risorgiva; il Sile adduceva ad Altino sull'Annia (131 a.C.), il Livenza a Concordia — Oderzo sulla Postumia (148 a.C.).

Ove non fosse stato possibile usare rotte "sicure" come quelle fornite dai fiumi di risorgiva, i canali come le fosse Filistine a sud ovest di Chioggia, mediante l'utilizzo di una parte del Bacchiglione, consentivano il raggiungimento di Padova.

Del resto a specificare l'utilizzo delle varie fasi di trasformazione della costa fa fede la storia, da Rimini a Ravenna si procedeva in rilevato (retto itinere...), da Ravenna ad Aquileia attraverso un sistema di lagune (... septem maria)

Esistevano perciò delle relazioni tra sistema costiero e retroterra, integrate dai percorsi fluviali; la garanzia data da questi percorsi consisteva nell'essere al riparo dalle torbide e se questo era un vantaggio per i fiumi di risorgiva, il problema era rappresentato dall'apporto fluviale all'interno delle lagune che tendeva a colmarle.

In questo caso erano destinate a soccombere le città che dalla loro localizzazione costiera avevano tratto importanza e ruolo: Venezia, Adria, Ravenna; anche se tutta l'organizzazione territoriale veniva ad essere coinvolta nel processo di trasformazione naturale.

Nel contesto dell'artificialità, che veniva posta in atto contro il processo di trasformazione, la laguna di Venezia ne è un esempio, in modo simile agli interventi sui grandi fiumi Po, Adige, Brenta; nel contempo è nota la impari lotta di Ravenna contro i fiumi appenninici che ne spensero il respiro.



Sono raccolte e delineate le principali vie di comunicazione romane, note dalla storia e dalle interpretazioni di vari studiosi.

Su queste si sono inserite le ipotesi di adduzione dalle rotte marittime, attraverso i fiumi di risorgiva ed i canali, ai nodi di traffico: Chioggia, fosse Filistine, Padova; Sile, Altino, via Annia; Caorle, Livenza, Lemene, Oderzo e Concordia Sagittaria.

ARGOMENTI E PROGETTI

Il residuo naturale nel litorale

Venivano quindi a porsi sul territorio una serie di risorse, naturali e antropiche che, all'inizio, potevano contare su di un certo equilibrio in quanto la pressione antropica non era rilevante e la trasformazione del territorio concedeva spazi temporali vastissimi al divenire.

Una interpretazione di immagini satellitari consente di individuare il travaglio subito dal territorio: possono essere evidenziate le divagazioni dei fiumi Adige, Po, Reno e dei fiumi appenninici, le quali, connesse ai fenomeni tettonici, hanno lasciato un'impronta tale che solo un imponente intervento artificiale avrebbe potuto trasformare.

Ora, l'equilibrio del sistema territoriale così determinato, si regge sul mantenimento dell'artificialità consolidata e questo mediante elevati costi energetici.

Se esaminiamo la costa attuale, per considerare come siano state utilizzate le risorse prodotte dalla sua evoluzione, può essere notato come si siano ridotte quelle naturali; l'esame di una serie di profili esemplificati come ne siano state cancellate le tracce.

In effetti sull'evoluzione si sono stese le bonifiche, che hanno imposto il loro "ordine artificiale" in modo indiscriminato, razionalizzando ed ottimizzando vaste superfici di suolo per renderle atte alle colture agricole.

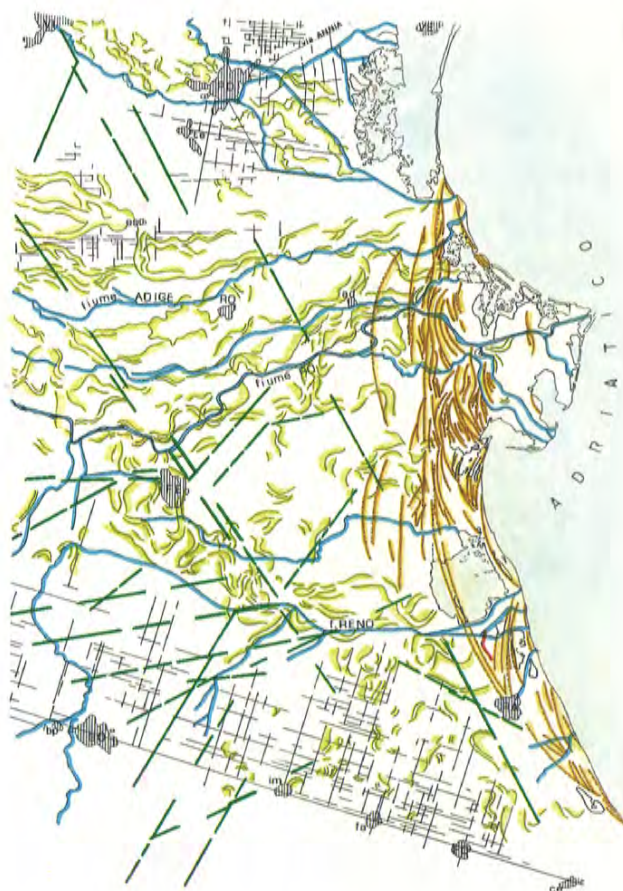
In questo modo una "risorsa inventata" si poneva come dominante, ed il nuovo assetto ha cancellato la presenza equilibrante delle zone umide, dei corsi d'acqua e della vegetazione, sostituendo al processo di autoregolazione, una domanda di energia.

Il metodo, quando si decida di operare sul territorio e di trasformare il bene naturale in bene economico, pone di fronte al modo di concepire questo rapporto, dovuto al fatto che bene naturale e bene economico sono caratterizzati da funzioni fondamentali: equilibrio, sviluppo, produzione, interdipendenza e consumo, che si assomigliano; da questo si è tratto il metodo di applicare gli strumenti concettuali della scienza economica ai problemi della naturalità.

Per alcuni aspetti non risulta comprensibile l'utilizzo della costa per insediamenti residenziali o produttivi: una semplice osservazione sui limiti di offerta della risorsa naturale e sulle compatibilità d'uso, avrebbe potuto evidenziare come, al superamento di questi limiti, sarebbe seguito un inesorabile processo di condizionamento della risorsa naturale.

In effetti, il sistema naturale veniva privato delle sue difese divenendo in tal modo vulnerabile al di là dei propri tempi di recupero.

La giustificazione, a questo modo di utilizzare una risorsa, viene fornita da una funzione di correlazione dove appare che una crescita economica di tipo esponenziale è stata attuata nello spazio temporale di un ventennio (1950-1970); lo squilibrio ambientale che è stato così

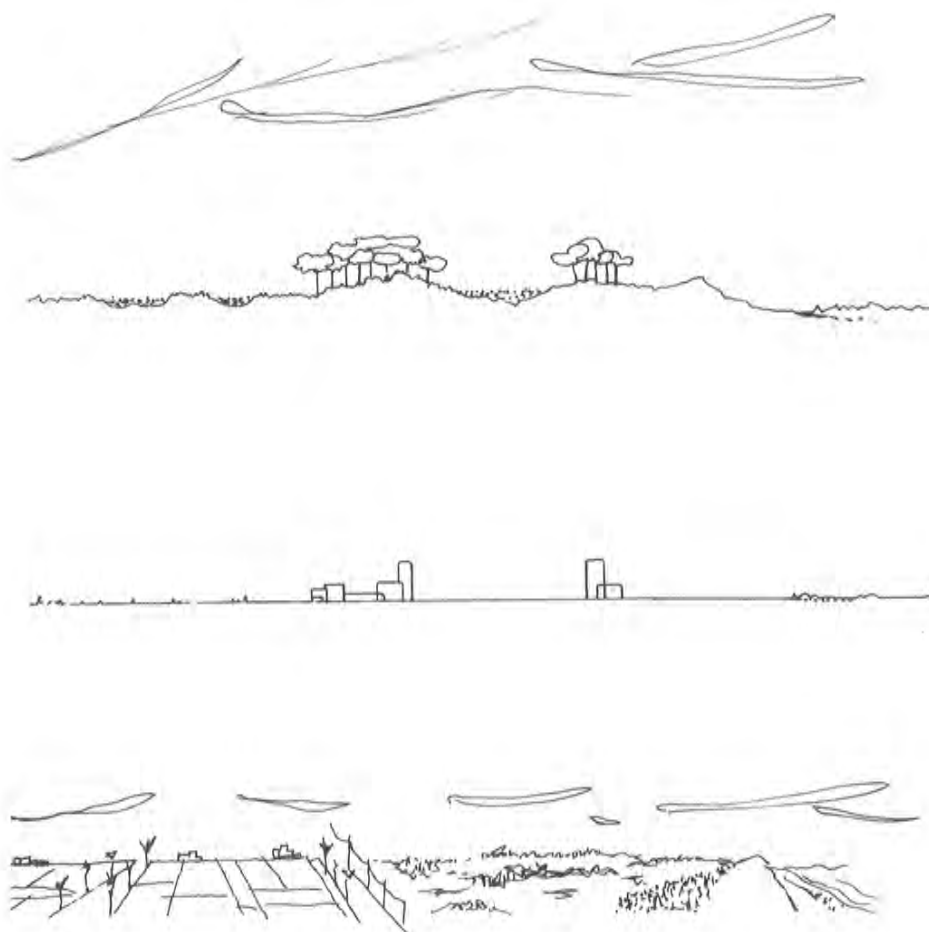


Questa cartografia è stata ricavata dalla interpretazione di un'immagine satellitare (sono descritti gli andamenti dunosi già noti dalla letteratura), ma appaiono inedite le divagazioni dei grandi fiumi Adige e Po, che interessavano e che in parte interessano come flussi freatici la pianura padana.

Le linee tratteggiate indicano le faglie, alcune note altre individuate dalla attuale interpretazione, mentre le linee continue indicano le tracce delle centurazioni (non è riportata quella di Cesena).

Da immagine Landsat 5 TM, banda 1, Agosto 1984, (128x128 Km) interpretazione e descrizione Baggio, Gaffarini.

ARGOMENTI E PROGETTI
Il residuo naturale nel litorale



*Il profilo della naturalità e quello della sostituzione.
In alto l'andamento dal retroterra alla linea di costa,
con le variazioni della quota e degli ambiti naturali:
pinete, lagune e dune.*

*In basso lo schema della livellazione della quota
con la soppressione degli ambiti naturali e la forma-
zione degli allineamenti residenziali.
Spesse volte (nello schema prospettico), la separazio-
ne tra ambito naturale ed ambito artificiale è netto
ed ottenuto mediante una strada od un canale.*

introdotta ha le sue radici in quell'epoca ed in quel modo di concepire lo sviluppo.

La sostituzione delle aree naturali, operata con l'utilizzo della costa per insediamenti ha curiosamente eliminato un prodotto della trasformazione che è ora molto ricercato: le dune e la vegetazione, la permanenza di alcune parti, brandelli o relitti di queste, nelle aree di costa da Grado a Ravenna è in parte dovuta a fattori indipendenti dalla volontà di attuare una politica di protezione della natura o di crescita economica.

A tutt'oggi il compito di prevedere e di attuare i necessari metodi di riorganizzazione del territorio fa ancora riferimento alle tecnologie d'urto che velocizzano i tempi ed i modi di intervento, in quanto l'inerzia del sistema antropico non ammette soste o rallentamenti.

Quindi più che rivolgerci a ciò che è divenuto dall'applicazione di rigidi concetti economici e cercare risoluzioni all'interno dello spazio antropizzato, bisognerà chiederci cosa potremo fare per lo spazio naturale.

ARGOMENTI E PROGETTI
Il residuo naturale nel litorale



Esempio di naturalità tra Porto Corsini e Casal Borsetti, ininterrotta prima della formazione del canale Lamone; sono visibili le tracce di una prima bonifica, ma permane la sequenza della trasformazione dal retroterra alla linea di costa.

Cartografia da tavoletta IGM 1.25.000, levata nel 1892.

Dovremmo affidare ad esso un ruolo rigeneratore dello spazio antropizzato assumendo, con coraggio, anche decisioni non facili od impopolari, eliminando opere od infrastrutture che risultino gravose o condizionanti per la sopravvivenza degli ambiti naturali, o per il loro elevato costo energetico.

In questo caso andrebbe rovesciato il metodo indiscriminato di procedere all'occupazione del suolo, che estende le aree edificate secondo il principio della diminuzione dei costi di insediamento o che moltiplica l'effetto norma su cui si reggono i piani urbanistici.

Dovrebbe invece essere considerata l'opportunità di una pianificazione del territorio che non sia vista in funzione di una urbanizzazione diffusa, che decentra e fraziona residenza e produzione secondo modelli panurbani, i quali svuotano le città riproducendole nelle aree periferiche.

Il risultato di questo procedere è che le parti di suolo marginale vengono occupate da un'agricoltura inutile ed in un certo senso distruttiva.

Sono quindi delle situazioni complesse che impongono di rivedere i modelli urbani sinora seguiti, restituendo alla naturalità il ruolo di partecipe primario della riorganizzazione del territorio.

Si può notare, infatti, come l'attuale paesaggio urbano sia sempre più rigido e prevedibile, come non offra emozioni in quanto lo spazio naturale, psicologico, culturale e religioso dell'uomo è stato sacrificato alle norme tecniche e dove si continuano ad occupare spazi naturali con strutture artificiali, che sfruttano la presenza di grandi masse di popolazione per alimentarne il consumo.

Un'operazione che si ponga come obiettivo l'uso attivo della naturalità non può fare a meno di un bilancio quantitativo, ma soprattutto qualitativo, della risorsa, individuandone i condizionamenti ed analizzandone i tempi di sopravvivenza.

Esistono però dei conflitti all'interno del rapporto economia-natura, che impongono un modo diverso di considerare la presenza di questa fondamentale risorsa, notando che i tempi propri dell'evoluzione della natura ed i tempi dello sviluppo sono tra di loro incompatibili.

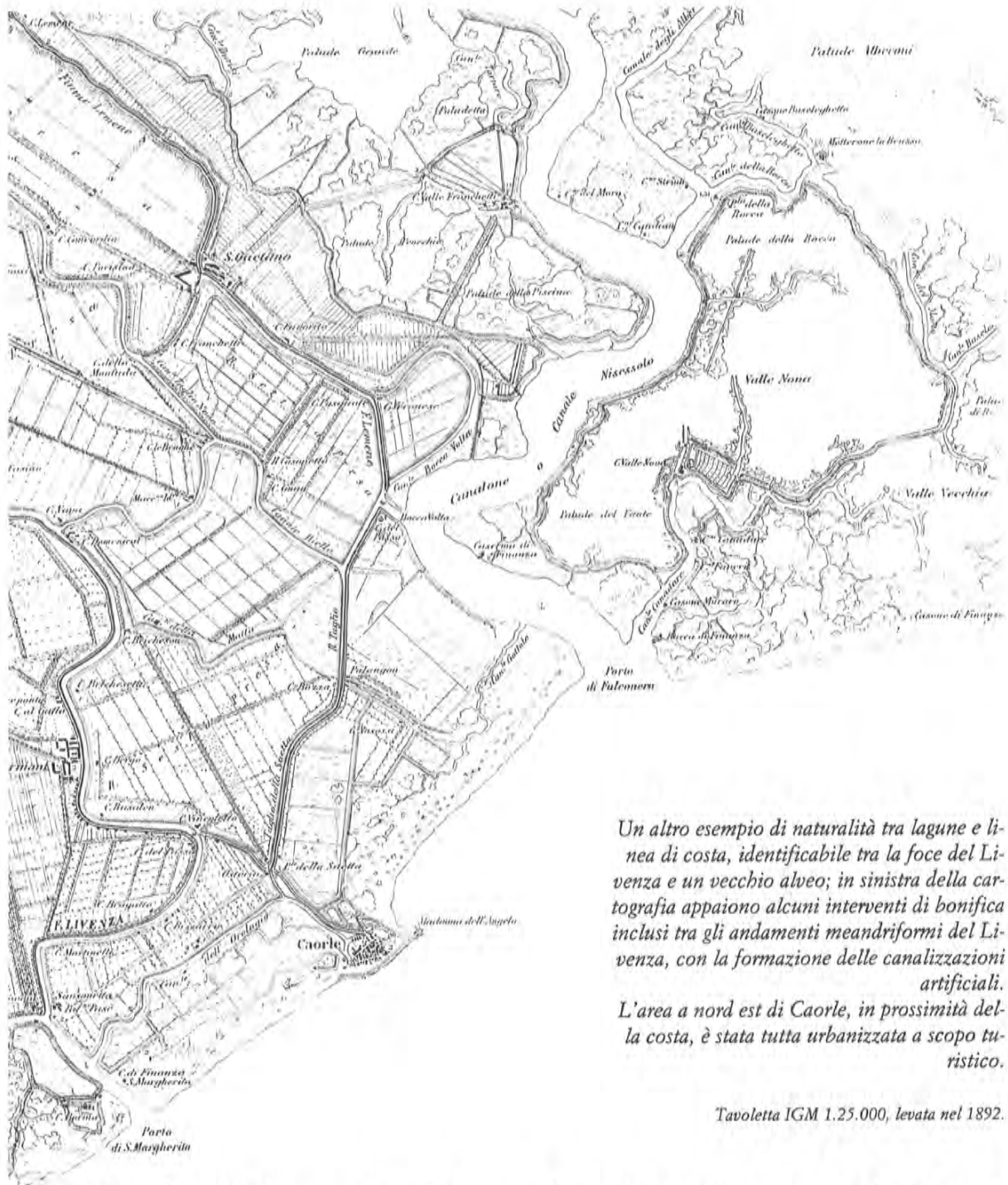
Basterebbe osservare la rottura degli equilibri e la non comprensione dei meccanismi della trasformazione, succedutisi in ambiti dove appaiono evidenti le tracce della trasformazione naturale ed il susseguirsi delle aree umide, la formazione delle spiagge e delle pinete, contro l'organizzazione della bonifica che ha razionalizzato il suolo sottraendolo alla naturalità, in modo indiscriminato e senza concederle spazi di sopravvivenza.

L'equivoco si determina allorché le risorse naturali vengono utilizzate come fattori produttivi ed addirittura non soggetti a prezzo d'uso; la trasformazione di aree naturali in aree bonificate ne è l'esempio.

È ritenuto fondamentale, del resto, un certo grado di indeterminazione (o di elasticità) nel sistema naturale, affidato alla autoregolazione di cui si parlava, ma quando viene superata la soglia della tollerabilità nel caricarlo di funzioni antropiche, esso diviene ingovernabile.

L'utilizzazione a fini produttivi, della naturalità, dovrebbe essere considerata sotto l'aspetto dell'uso di ri-

ARGOMENTI E PROGETTI
Il residuo naturale nel litorale



Un altro esempio di naturalità tra lagune e linea di costa, identificabile tra la foce del Livorno e un vecchio alveo; in sinistra della cartografia appaiono alcuni interventi di bonifica inclusi tra gli andamenti meandriiformi del Livorno, con la formazione delle canalizzazioni artificiali.

L'area a nord est di Caorle, in prossimità della costa, è stata tutta urbanizzata a scopo turistico.

Tavoletta IGM 1.25.000, levata nel 1892.

orse non rinnovabili e dovrebbero, perciò, essere fornite delle garanzie sulla loro futura presenza nel contesto territoriale.

Al limite, ove fosse superata la soglia della tollerabilità, il mantenimento di una quota di naturalità imporrebbe alla collettività dei costi crescenti per la sua conservazione.

È certo che lo scopo di salvaguardare le aree naturali ancora presenti non è il fine da raggiungere, ma al contrario queste dovrebbero divenire i punti di forza di una riorganizzazione territoriale completa, mettendo in relazione le esigenze della natura con la necessità, da sottoporre ad alternativa della produzione, o meglio, dello sviluppo negli anni futuri.

Lo schema di piano infraregionale del circondario di Rimini

Franco Tinti

L'insufficienza dei piani regolatori finalizzati al fenomeno turistico-balneare appare ogni giorno più evidente alla luce del ruolo (negativo e/o positivo) dell'interfaccia territoriale, di cui la costa è limite fisico rispetto alla risorsa mare.

L'integrazione con l'entroterra costituisce quindi un obiettivo non eludibile, anche in relazione ai "comportamenti" turistici nel post-industriale.

Lo Schema di Piano Infraregionale del circondario di Rimini, recentemente presentato, si inserisce entro il rinnovato quadro di pianificazione inaugurato con il primo Piano Territoriale Regionale e codificato con la legge regionale n. 36 dell'ottobre 1988. In questo quadro, lo Schema di P.I. costituisce premessa fondante del vero e proprio Piano Infraregionale, e come tale assume esso stesso finalità programmatiche sia rispetto alle tematiche territoriali che a quelle economiche; concorre, secondo una logica di "programmazione concertata" fra i vari livelli istituzionali, alla definizione delle strategie del Piano Territoriale Regionale; costituisce lo strumento di coordinamento e verifica della pianificazione di settore (dei trasporti, agricola, della rete distributiva, del turismo, dei parchi, ecc.) e della pianificazione urbanistica comunale (P.R.G.).

Lo Schema muove da una ricognizione sulle problematiche fondamentali in essere, riassunta in quattro "scenari interpretativi" (ambientale, socio-economico, insediativo e della mobilità) e fondata sostanzialmente sulla sola documentazione esistente (secondo una precisa indicazione metodologica della Regione), ed enuclea una serie di "obiettivi strategici" per l'evoluzione della realtà circondariale. Questi obiettivi vengono formulati sullo sfondo di talune considerazioni critiche sul ruolo che il Piano Territoriale Regionale assegna alla Romagna all'interno della regione e, in tale contesto, al Circondario di Rimini: di quest'ultimo, in particolare, sembrano sfuggire i forti connotati di snodo geografico ed economico di rango regionale e interregionale, posto proprio all'intersezione di due fondamentali direttrici delle comunicazioni e della struttura economica nazionale, quali sono la direttrice Emilia e la direttrice Adriatica, e il forte respiro delle politiche che in esso vanno di conseguenza attivate, anche alla luce dei notevolissimi dinamismi socio-economici che l'area presenta rispetto al più complessivo contesto regionale ed alle peculiari potenzialità insite nella condizione di area turistica di primario rango europeo.

ARGOMENTI E PROGETTI

I piani integrati

Il sistema degli obiettivi strategici si costruisce innanzitutto attorno al tema della tutela e valorizzazione delle risorse ambientali: l'ambiente come risorsa strategica per lo sviluppo trova nel Circondario di Rimini una evidenza emblematica, essendo il primo fattore di produzione per la stessa principale attività economica locale.

Gli obiettivi riferiti all'ambiente acquistano identità più nitida in relazione ai quattro fondamentali ambiti di omogeneità paesistico-ambientale e di fragilità del sistema fisico riconoscibili nel territorio circondariale (la pianura litoranea a dominante costruita, la pianura interna, la bassa collina, la media collina), fra loro interconnessi dai principali vettori fluviali del Marecchia, del Marano e del Conca. Proprio attorno a questi corsi d'acqua — ma con ampie propaggini anche nel settore collinare — vengono individuati altrettanti parchi di valenza circondariale e regionale (e potenzialmente interregionale), quali strumenti di reale congiunzione delle finalità di tutela e di valorizzazione delle risorse ambientali.

In questa stessa ottica, di tutela e valorizzazione, sono considerati l'arenile e i pochi varchi liberi nella conurbazione costiera, in quanto ultime valenze residue di caratterizzazione ambientale della pianura litoranea.





La riduzione dei molteplici fattori di rischio ambientale (subsidenza, inquinamento falde, ecc.), rappresenta l'obiettivo di fondo delle politiche ambientali per la pianura interna, e una maggiore integrazione e diversificazione delle fonti di approvvigionamento idrico, con un più massiccio ricorso alle acque di superficie, ne costituisce il presupposto imprescindibile.

La riaffermazione della centralità del turismo rappresenta l'enunciato di fondo per le strategie inerenti il sistema economico-produttivo circondariale. Riqualficazione, innovazione e diversificazione dell'offerta devono coinvolgere tutte le componenti in gioco: dal sistema delle attrezzature ricettive al sistema delle attrattive e dei servizi in senso lato. Si tratta di affiancare ai tradizionali flussi turistici a motivazione balneare (peraltro seriamente minati dalla drammatica "emergenza Adriatico") nuovi flussi orientati a forme di vero e proprio "turismo urbano", che in una realtà come quella circondariale possono contare su una serie di risorse già presenti, da valorizzare e potenziare ulteriormente (attrezzature fieristiche, congressuali, commerciali, culturali, valenze storiche e ambientali dell'entroterra, grandi attrezzature del divertimento, nautica).

Fondamentale appare la crescita di consapevolezza delle interdipendenze e della necessità di agire come sistema turistico integrato, in cui ogni località — dismettendo l'attitudine "imitativa" che ne ha caratterizzato il decollo e l'affermazione — punti a caratterizzarsi in termini "specialistici", mettendosi nel contempo "in




Quadro degli ambiti e degli elementi interessati dalle "azioni" necessarie per il raggiungimento degli obiettivi strategici.


Ambiti ed elementi interessati da particolari azioni di tutela delle risorse naturali e di potenziamento della qualità ambientale


-  Impianti di depurazione.
-  Impianto di incenerimento.
-  Discarica di 1° categoria per R.S.U..
-  Nuova discarica di 1° categoria per R.S.U..
-  Aree di particolare riferimento per pratiche colturali innovative e riduzione rischio ambientale.
-  Canale Emiliano Romagnolo.
-  Acquedotto di Romagna.
-  Biotopi di particolare importanza e aree di particolare interesse naturalistico.
-  Aree calanchive e principali aree boschive.
-  Aree collinari a potenzialità agronomica marginale.

Ambiti ed elementi interessati da particolari azioni di integrazione relazionale e funzionale


Ambiti di particolare concertazione interistituzionale:


-  con la Provincia di Pesaro, la Regione Marche e l'Assemblea dei Comuni per la programmazione dell'ambito territoriale Cesenate (il sistema urbano costiero e sua riqualificazione turistica; 1.2 relazioni lungo la direttrice Emilia);
-  con la Comunità Montana del Montefeltro, la Provincia di Pesaro e la Regione Marche (progetti integrati di direttrice, politica acque e parchi nella vallata del Marecchia e del Conca);
-  con la Repubblica di S. Marino (politica delle acque, dei parchi, di promozione, commercializzazione e movimentazione delle merci, dei trasporti e Università).


 Ambiti entro cui sviluppare azioni di coordinamento per la pianificazione e gestione urbanistica e per la dotazione dei servizi di base.


 Ambiti interessati da elevata mobilità, da organizzare anche mediante appositi strumenti di pianificazione (piano "metropolitano" e piani comunali del traffico).


 Linea ferroviaria di grande comunicazione confermata.

 Linee ferroviarie di grande comunicazione di previsione.

 Linee ferroviarie da riconvertire per la mobilità regionale e a carattere urbano (metropolitana costiera).


 Collegamento ferroviario Rimini-S.Marino e sua connessione alla metropolitana costiera.

 Linee interessate all'istituzione del Servizio Ferroviario Regionale (S.F.R.R.).

 Nuova stazione per i collegamenti di grande comunicazione (possibile alternativa a S. Arcangelo).


 Stazioni del S.F.R. e stazioni esistenti.

 Nuovo scalo merci.

 Asse polifunzionale delle grandi comunicazioni stradali e delle interconnessioni locali.

 Caselli autostradali.

 Viabilità primaria di interesse nazionale e regionale.

 Viabilità primaria di interesse interprovinciale e circondariale.

ARGOMENTI E PROGETTI
I piani integrati

- Viabilità locale primaria per l'interconnessione dei centri urbani dell'entroterra.
- Attuali S.S. Adriatica ed Emilia.
- S Area di sosta attrezzata per l'autotrasporto.
- Aeroporto.
- Porto di Rimini.

- . Aree del sistema insediativo costiero.
- 9. Consorzio per l'area industriale della Valconca.
- 10. Centro agroalimentare.
- 11. Teatro Galli.

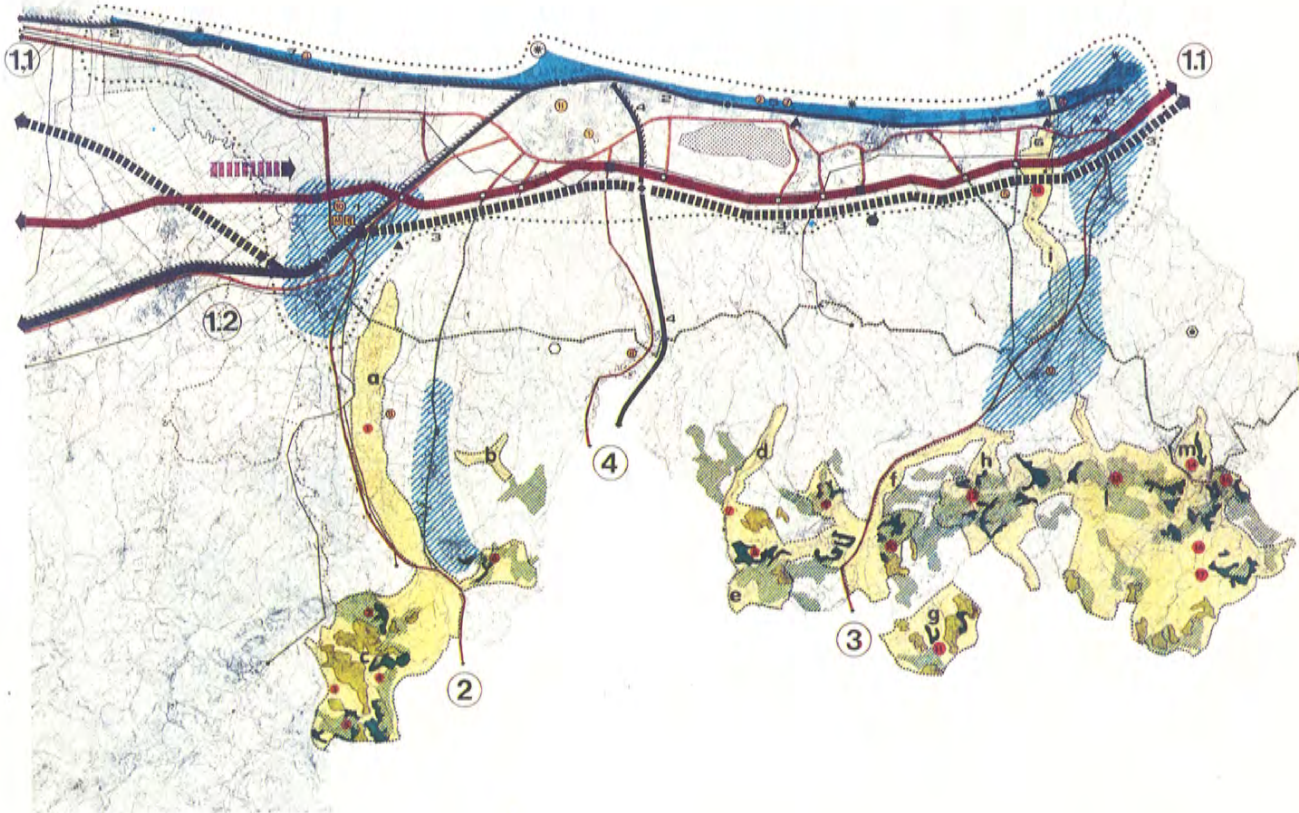
Interventi da localizzare nel quadro di successivi approfondimenti di pianificazione infraregionale: Nuova sede Fiera e creazione di un organismo per il coordinamento del sistema fieristico dell'area romagnola / Centri commerciali al dettaglio di livello regionale e infraregionale / Sede corso di Laurea in Economia del Turismo, da istituire.

Ambiti ed elementi interessati da particolari azioni di qualificazione del sistema insediativo e produttivo, del rango terziario della città regionale di Rimini e del sistema dell'offerta turistica

- ① ② 1. Centro Congressi Circondariale.
- 2. Centro servizi per le imprese turistiche.
- * . Porti turistici
- 3. Area delle colonie a Igea Marina.
- 4. "Centro Internazionale Le Navi" per turismo giovanile.
- 5. Autodromo.
- 6. Golf.
- 7. Centro scuola per attività sportive legate al mare.
- 8. Area commerciale integrata.

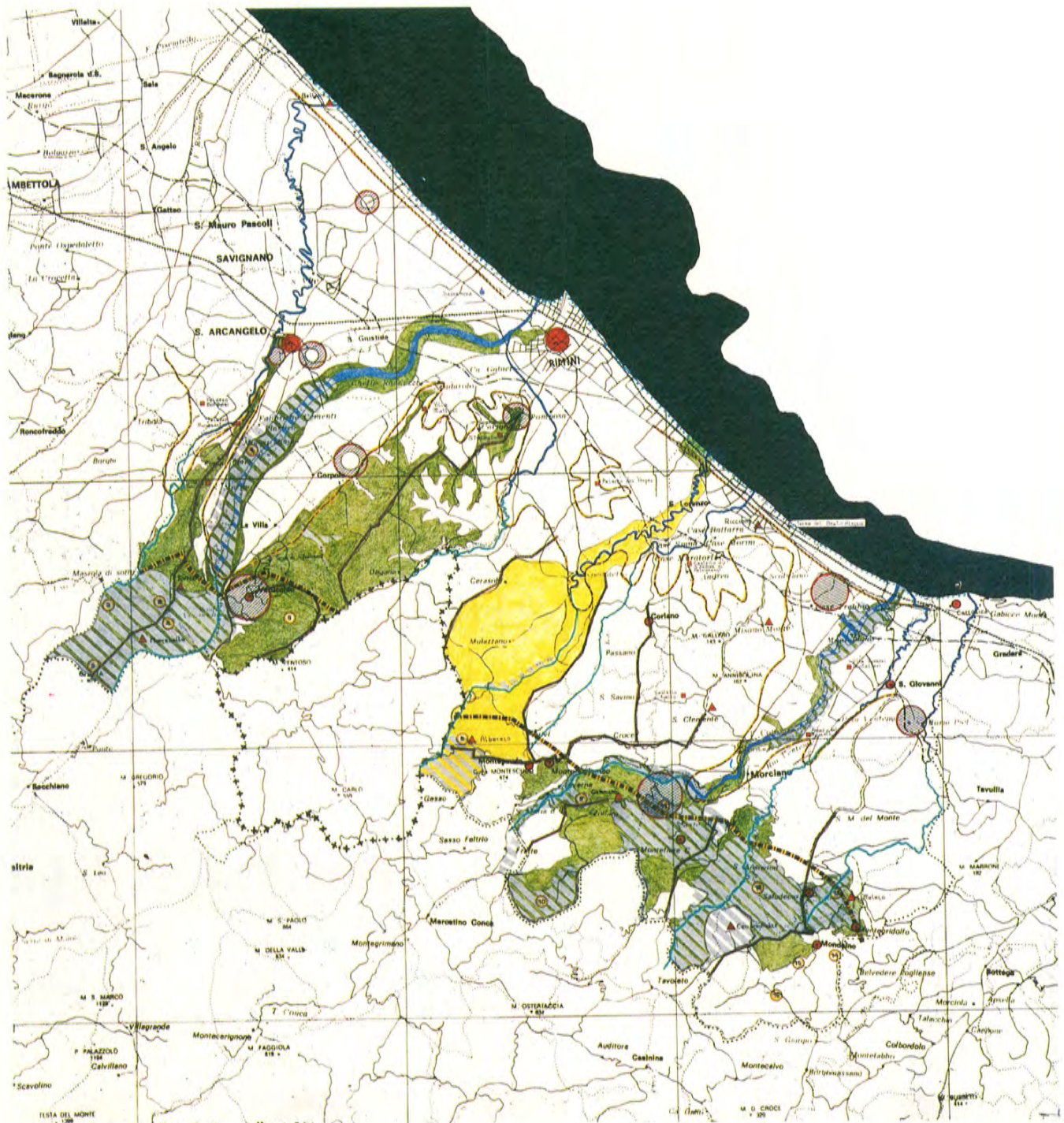
Ambiti interessabili da Progetti Territoriali Operativi (P.T.O.)

- 1. Nodo infrastrutturale e annonario di S. Arcangelo.
- 2. Servizio Ferroviario Regionale e trasporto urbano su ferro ("metropolitana costiera").
- 3. Grande corridoio plurimodale (asse polifunzionale, nuova ferrovia e relativa stazione).
- 4. Ferrovia Rimini-S. Marino.
- 5. Sistema delle aree alla foce del Marano.
- 6. Sistema foce del Conca - invaso del Conca - autodromo.
- 7. Sistema delle aree delle colonie a Igea Marina.



ARGOMENTI E PROGETTI
I piani integrati

Letture delle fondamentali valenze ed opzioni di carattere paesistico-ambientale sintetizzate nell'apposito "scenario ambientale".



ARGOMENTI E PROGETTI
I piani integrati

LEGENDA

	ARENILE
	LIMITE DI DEMARCAZIONE TRA AMBITO DI MEDIA E BASSA COLLINA
	LIMITE DI DEMARCAZIONE TRA AMBITO COLLINARE E PIANURA
	LIMITE DI DEMARCAZIONE TRA AMBITO DI PIANURA E COSTIERO
	TRATTI FLUVIALI PRIVI DI TERRAZZI SIGNIFICATIVI
	TRATTI FLUVIALI CONTORNATI DA AMPI TERRAZZI O INCISI IN CONOIDE
	AREE PRIMARIE DI TERMALISMO STORICO
	AREE DI INTERESSE IDROMINERALE STORICO
	PRINCIPALI CRINALI A FORTE VALENZA PAESAGGISTICA
	BIOTOPI DI PARTICOLARE IMPORTANZA
	EMERGENZE NATURALISTICHE
	AREA DI PRE-PARCO DEL PROGRAMMA REGIONALE
	AREA DI PARCO DEL PROGRAMMA REGIONALE
	AREA PROPOSTA A DESTINAZIONE PARCO IN SEDE LOCALE
	PRINCIPALI CENTRI STORICI
	CENTRI STORICI MINORI
	BORGHI E NUCLEI
	PRINCIPALI VILLE O PALAZZI DI PREGIO STORICO AMBIENTALE E RESTI DI CASTELLI
	ZONA ARCHEOLOGICA DI INTERESSE PRIMARIO (Sovrintendenza Regione Emilia - Romagna)
	PRINCIPALI ZONE DI INTERESSE ARCHEOLOGICO (proposte dal Circondario di Rimini)

rete" con le altre località per ricomporre alla scala dell'intero Circondario (e non solo) un quadro assai più variegato e insieme più qualificato dell'offerta.

Una maggiore dilatazione del fenomeno turistico anche nell'entroterra rappresenta un ulteriore obiettivo ricco di sinergie, e in questa direzione appare di particolare importanza la realizzazione, nell'ambito dei parchi territoriali, di circuiti fruitivi delle risorse naturalistiche e della rete dei piccoli centri storici della bassa e media collina, opportunamente integrati con l'offerta turistica costiera. Gli obiettivi relativi al turismo postulano un deciso salto di quantità e qualità nel campo dei servizi alle imprese turistiche, e l'attivazione a Rimini dell'Università di Romagna e del Centro Servizi per il turismo ne rappresentano un presupposto sempre più urgente. Lo sviluppo di questi servizi, nel contempo, pone le condizioni per un decollo di ruolo direzionale dell'area riminese nel campo di queste stesse attività, che potrebbe assumere una precisa valenza regionale in relazione alle particolari "economie di ambiente" che sotto questo profilo qui si possono cogliere.

Le opportunità di diversificazione che la struttura produttiva circondariale presenta vengono a loro volta valorizzate dallo Schema di P.I.. Gli obiettivi fondamentali in questa direzione si riconoscono nella qualificazione dell'industria (delle costruzioni e manifatturiera in particolare), della funzione commerciale grossista e dell'agricoltura (orticoltura, produzioni tipiche e specializzate), da sostenere con apposite iniziative ancora sul versante dei servizi alle imprese.

Per quanto concerne le politiche relative al sistema insediativo, lo Schema propone un'accezione evolutiva di quel concetto di "Città-Circondario" che, secondo la definizione sintetica di "sistema integrato di centri, senza gli svantaggi della grande città", ha costituito un preciso riferimento della programmazione locale nel corso degli anni ottanta.

L'accezione evolutiva è quella che recepisce quanto di connotazione metropolitana può essere attribuita alla Città-Circondario in base ad un'analisi aggiornata delle sue caratteristiche e dei fenomeni che si manifestano nel suo segmento costiero (dimensione fisica della conurbazione costiera, in ambito regionale seconda soltanto a quella bolognese; eccezionale intensità dell'impatto antropico estivo). La dimensione metropolitana del sistema insediativo è perseguita per quanto di positivo essa può significare sotto il profilo della qualificazione della rete complessiva dei servizi e per la sua particolare funzionalità alla crescita di forme di turismo urbano; nel contempo, si ritiene opportuno difendere il policentrismo sotteso al concetto di Città-Circondario, riconoscendo e facendo emergere al suo interno una gerarchia urbana che vede in Rimini il "polo ordinatore" dell'in-

ARGOMENTI E PROGETTI
I piani integrati

Sistema degli "obiettivi strategici" localizzabili, la cui individuazione costituisce la primaria finalità dello Schema di Piano Infraregionale.

Obiettivi di valorizzazione della gerarchia urbana e di qualificazione del sistema insediativo

- (A) Centro ordinatore di livello regionale ("Città regionale" di Rimini)
- (B) Centri integrativi primari
- (C) Altri centri integrativi
- (T) Centri specialistici a prevalente funzione turistica
-  Aree urbanizzate
-  Aree periurbane della conurbazione costiera
-  Aree defunzionalizzate o in via di defunzionalizzazione
-  Aree ad elevata centralità infrastrutturale
-  Centri storici di Rimini, S. Arcangelo, Verucchio
-  Centri storici della pianura
-  Centri e nuclei storici della media collina
-  Principali siti archeologici

obiettivi di integrazione relazionale e funzionale



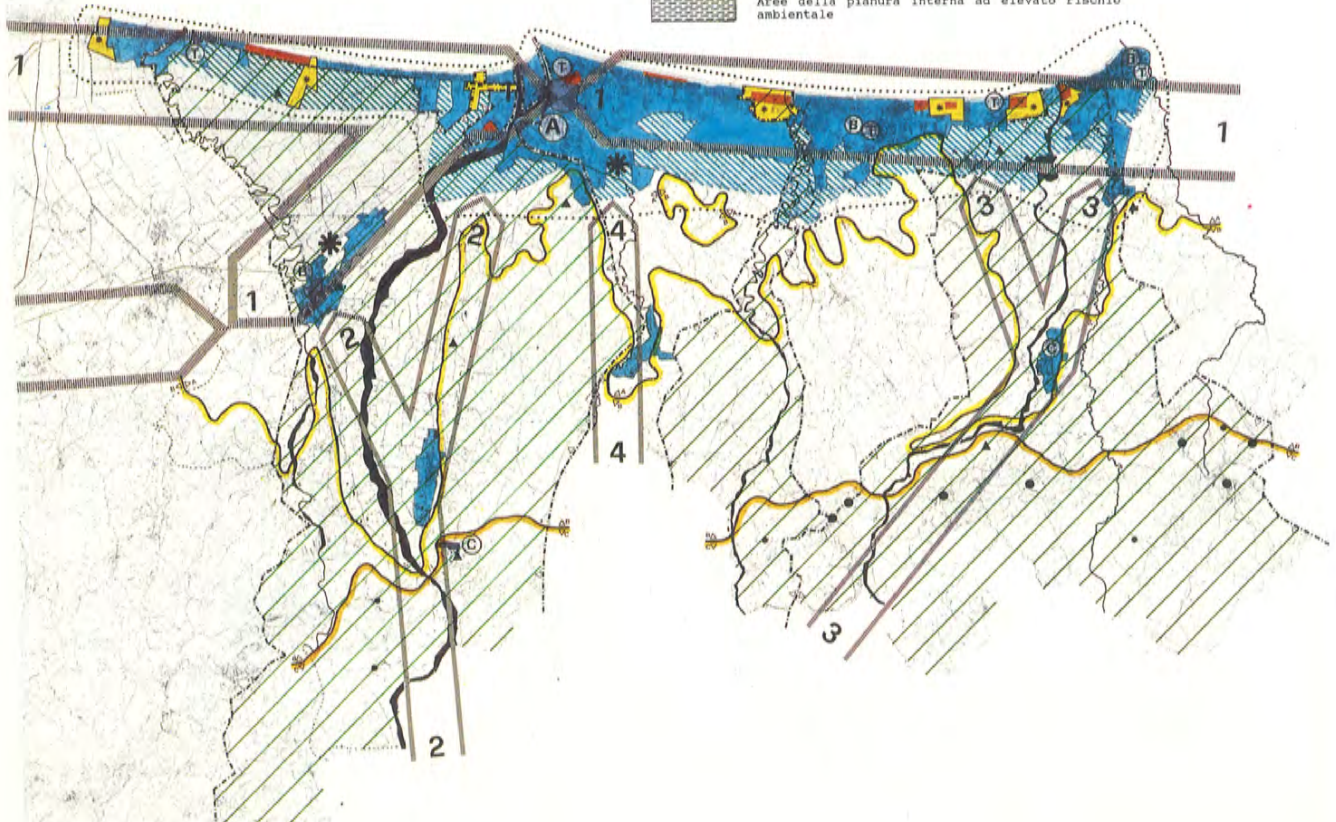
fra i centri del sistema insediativo costiero e fra questo e i centri della Via Emilia:
Direttrice della conurbazione costiera e del Polo di S. Arcangelo



fra i centri lungo le direttrici di vallata:
Direttrice della Val Marecchia (2), della Val Conca (3) e della Val d'Ausa (4)

Aree ed elementi interessati da particolari obiettivi di tutela e potenziamento della qualità ambientale

-  Aree della pianura litoranea a dominante costruita.
-  Aree della pianura interna
-  Aree della bassa collina
-  Aree della media collina
-  Arenile
-  Principali corsi d'acqua (Marecchia-Conca-Marano)
-  Altri corsi d'acqua (corridoi ecologici)
-  Aree di studio per politiche di parco
-  Principali discontinuità della trama insediativa della conurbazione costiera
-  Aree della pianura interna ad elevato rischio ambientale



ARGOMENTI E PROGETTI
I piani integrati

LEMATURA URBANA

- A Centro ordinatore di livello regionale
- B Centri integrativi di livello intermedio
- C Centri minori di supporto
- T Centri specialistici a prevalente funzione turistica

Consistenza demografica dei centri abitati (1981)



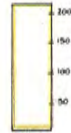
Dotazione di servizi di livello urbano territoriale (istruzione, sanità, cultura, sport)



Dotazione di servizi commerciali



Popolazione presente nel raggio di gravitazione di 30'



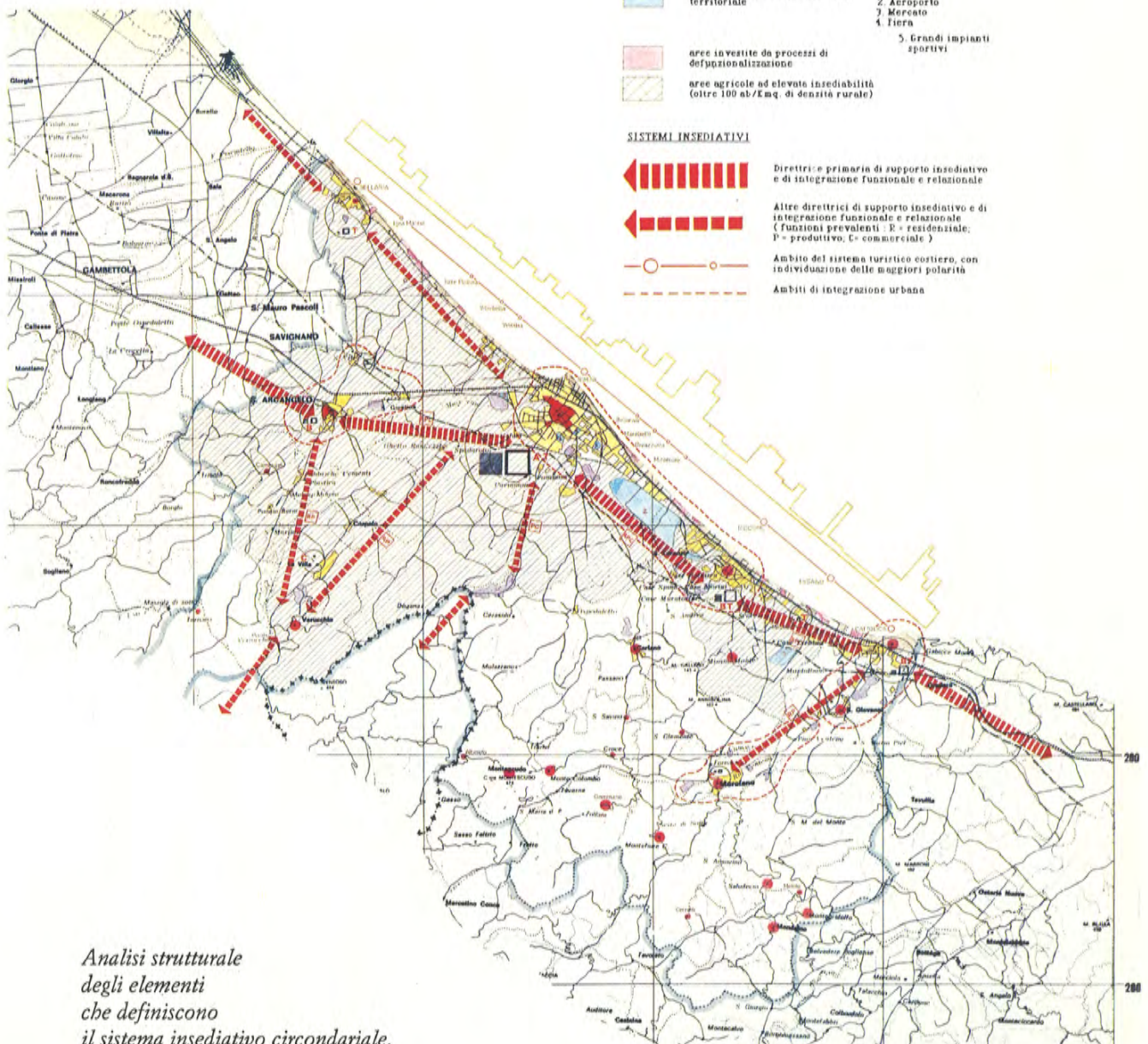
Densità letti alberghieri/ha

TESSUTI

- di antica formazione (centri storici maggiori)
- altri centri storici portanti del sistema insediativo
- centri e nuclei storici minori
- di recente formazione a prevalente funzione residenziale
- a prevalente funzione produttiva (industr. artigian. comm.)
- a prevalente funzione turistica
- principali attrezzature di livello territoriale
 - 1 Ospedale
 - 2 Aeroporto
 - 3 Mercato
 - 4 Fiera
 - 5 Grandi impianti sportivi
- aree investite da processi di defunzionalizzazione
- aree agricole ad elevate insediabilità (oltre 100 ab./E.mq. di densità rurale)

SISTEMI INSEDIATIVI

- Direttrici e primarie di supporto insediativo e di integrazione funzionale e relazionale
- Altre direttrici di supporto insediativo e di integrazione funzionale e relazionale (funzioni prevalenti: E - residenziale; P - produttiva; C - commerciale)
- Ambito del sistema turistico costiero, con individuazione delle maggiori polarità
- Ambiti di integrazione urbana










Analisi strutturale degli elementi che definiscono il sistema insediativo circondariale.

ARGOMENTI E PROGETTI
I piani integrati

*Caratterizzazione e analisi funzionale
della rete esistente
delle infrastrutture per la mobilità.*

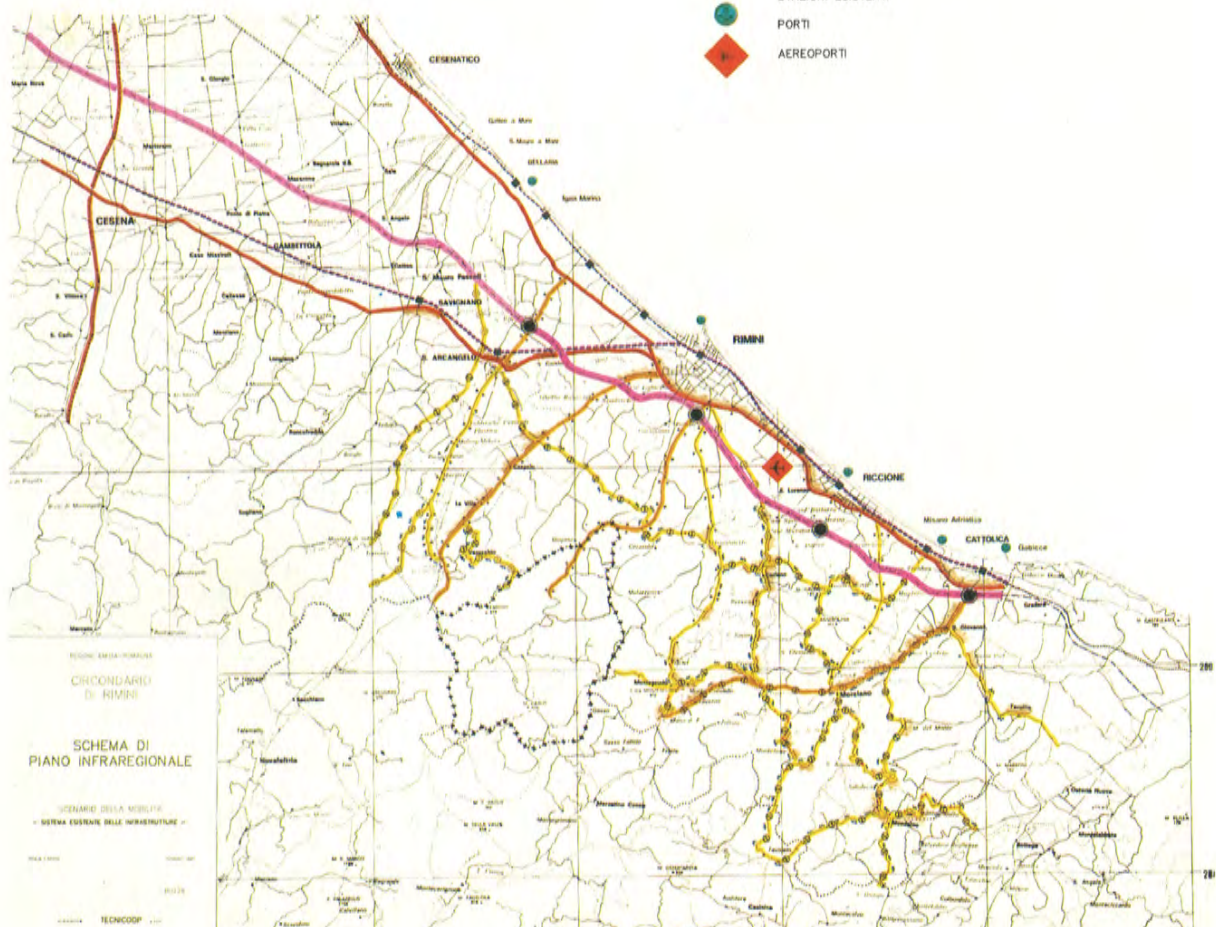
PRINCIPALI CARENZE DELLE INFRASTRUTTURE

RETE STRADALE

-  SEZIONE TRASVERSALE SCARSA
-  SEZIONE TRASVERSALE INSUFFICIENTE
-  SEZIONE TRASVERSALE CON LARGHEZZA DI CORSIA ACCETTABILE MA CON BANCHINE INSUFFICIENTI
-  TORTUOSITA' ACCENTUATA CON RAGGI DI CURVATURA MINIMI MOLTO PICCOLI
-  PENDENZA LONGITUDINALE MOLTO ELEVATA
-  PENDENZA LONGITUDINALE SUPERIORE AL MASSIMO PREVISTO DALLA NORMATIVA C.N.R. PER LA VIABILITA' EXTRAURBANA MA ENTRO LIMITI ANCORA ACCETTABILI
-  FRONTI STRADALI EDIFICATI

RETE FERROVIARIA

-  LIVELLI DI ATTREZZATURE INSUFFICIENTI
-  LIVELLI DI ATTREZZATURE CON CARENZE LIMITATE
-  ASSE POLIFUNZIONALE
-  VIABILITA' PRIMARIA DI INTERESSE REGIONALE E NAZIONALE
-  VIABILITA' PRIMARIA DI INTERESSE INTERPROVINCIALE E CIRCONDARIALE
-  VIABILITA' PRIMARIA DI INTERESSE LOCALE
-  CASELLO AUTOSTRADALE
-  RETE FERROVIARIA FONDAMENTALE
-  RETE FERROVIARIA COMPLEMENTARE
-  STAZIONI ESISTENTI
-  PORTI
-  AEREOPORTI



ARGOMENTI E PROGETTI
I piani integrati

tero sistema (con potenzialità che sotto questo profilo potrebbero in realtà estendersi a tutta la fascia urbana costiera dall'area ravennate a quella pesarese) e in Riccione, Santarcangelo e Cattolica i principali centri di supporto per l'erogazione dei "servizi rari" al territorio.

Oltre che sulla definizione di una gerarchia funzionale dei centri, lo Schema di P.I. si sofferma su una serie di indicazioni programmatiche per la qualificazione e lo sviluppo del sistema insediativo circondariale secondo uno schema a quattro direttrici, in cui la direttrice costiera è quella fondamentale sulla quale si attestano le tre direttrici di vallata del Marecchia, dell'Ausa (che ricorda il sistema costiero alla Repubblica di S. Marino) e del Conca.

L'esigenza di particolari azioni di riqualificazione urbana viene riconosciuta in tutte le direttrici, ma in particolare nella direttrice costiera, dove spiccano le tematiche del superamento della monofunzionalità dei settori "a mare", del recupero dei varchi liberi e dei grandi contenitori dismessi rappresentati dalle colonie, della riqualificazione e diversificazione delle attrezzature alberghiere, della riprogettazione urbana connessa alla riconversione di importanti infrastrutture viarie e ferroviarie, della riqualificazione del centro storico di Rimini.

Precise esigenze di stretto coordinamento e raccordo delle politiche urbanistiche e dei servizi si pongono anche per talune realtà urbane non (o non completamente) costiere: in particolare per quella di Cattolica-S. Giovanni in Marignano, che rappresenta il principale episodio di conurbazione protesa verso l'entroterra.

Se per il sistema urbano circondariale si deve parlare soprattutto di strategie di specializzazione dei centri, di integrazione e riqualificazione, per il sistema di relazione si pongono veri e propri obiettivi di potenziamento, essendo vistoso il deficit che il territorio circondariale sconta sotto questo profilo. Di cruciale importanza, sia ai fini trasportistici che per l'effetto di trascinamento di iniziative di riqualificazione urbana, risulta la conversione all'uso urbano e interurbano dell'attuale sede ferroviaria, con formazione di una vera e propria linea metropolitana ("metropolitana costiera") e conseguente realizzazione di un nuovo asse ferroviario a monte (e connessa stazione intercity) per i collegamenti di interesse nazionale, l'Alta Velocità e il trasporto merci. Ripristino della ferrovia Rimini-S. Marino, potenziamento dell'autostrada fino a Rimini sud, realizzazione della nuova statale Adriatica e suo raccordo con lo svincolo di Rimini Nord, qualificazione dell'aeroporto, sono altri fondamentali obiettivi che si pongono sul versante delle infrastrutture della mobilità.

Compito dello Schema di P.I. è anche quello di prefigurare, accanto al sistema degli obiettivi strategici per le varie politiche, l'attività di pianificazione circonda-

riale successiva alla formulazione dello stesso Schema di P.I., in una logica di pianificazione come "processo" e "per progetti" su cui si fonda la costruzione del vero e proprio Piano Infraregionale.

In questa direzione si evidenzia l'opportunità di approfondire con appositi "progetti integrati" gli obiettivi di assetto delle quattro direttrici che costituiscono le linee di forza dell'assetto insediativo e infrastrutturale circondariale. Accanto a questi viene enucleata una serie di problemi particolari, ma di grande rilievo strategico e complessità attuativa, che come tali potrebbero formare oggetto di specifici Progetti Territoriali Operativi (di cui alla specifica legislazione regionale): il nodo infrastrutturale e annonario di Santarcangelo, di primaria importanza per l'intera realtà circondariale; la metropolitana costiera; il grande corridoio di comunicazione plurimodale comprendente l'autostrada, la nuova statale Adriatica, il by-pass ferroviario della conurbazione costiera; il ripristino della ferrovia Rimini-S. Marino; il sistema delle aree alla foce del Marano; il sistema foce del Conca-invaso del Conca-autodromo e il sistema delle colonie a Igea Marina.

Gli adempimenti prioritari che le successive fasi di costruzione del Piano dovranno comunque affrontare, infine, sono individuati:

- a) nello studio di fattibilità della metropolitana costiera, con le connesse ipotesi di riassetto e riqualificazione delle aree urbane attraversate;
- b) nella definizione di indirizzi urbanistici per la riqualificazione delle zone turistico-ricettive;
- c) nello studio funzionale e organizzativo del nodo infrastrutturale di Santarcangelo;
- d) nella definizione dei criteri di sistemazione delle aree a confine fra Rimini e Riccione ("varco a mare" del Marano);
- e) nelle elaborazioni finalizzate all'istituzione dei Parchi del Marecchia e del Conca.

Lo Schema di Piano Infraregionale è stato elaborato dalla TECNICOOP S.c.r.l. in raccordo con la struttura tecnica del Comitato Circondariale di Rimini. Gruppo di lavoro della TECNICOOP:

Arch. Franco Tinti (Responsabile di progetto); Dott. Lucia Cannellini; Ing. Franco Di Biase; Dott. Paolo Trevisani; Dott. Fabio Tuniofi.

Collaboratori di settore:

Dott. Gianni Gurnari (scenario ambientale); Prof. Bruno Menegatti (scenario economico; l'industria); Ing. Ennio Menotti/Studio T.I. (scenario ambientale); Arch. Donato Monopoli/Cooprogetti (scenario ambientale); Arch. Edoardo Preger (scenario insediativo e della mobilità); Dott. Rossana Rossi (scenario ambientale).

Consulenza:

Dott. Riccardo Santolini (scenario ambientale)

Gruppo Tecnico del Comitato Circondariale:

Dott. Giancarlo Arlotti, Dott. Antonio Bentivegna, Dott. Augusto Bettruzzi, Arch. Domenico Elena, Ing. Enzo Finocchiaro, Dott. Fede Monti, Dott. Giampietro Pecci, Dott. Giampiero Rossi, Dott. Maurizio Temeroli.

Direzione di progetto:

Arch. Franco Tinti (Responsabile di progetto)

Arch. Domenico Elena (Referente Tecnico del Com.to Circ.le per lo Schema di P.I.)

Un territorio per il turismo: il Piano turistico della Puglia

Giuseppe Imbesi

Il "territorio del turismo"

La Puglia è da tempo una delle realtà economiche più interessanti dell'Italia centro-meridionale per il suo ruolo preminente nell'agricoltura, nell'industria (il suo sviluppo, avviato negli anni '60, ha prodotto effetti diffusivi al contrario di molte altre realtà meridionali) e per lo sviluppo delle attività commerciali e terziarie.

Una consistente domanda interna locale, ma soprattutto il favore della domanda esterna (per la collocazione strategica del suo territorio), hanno contribuito a far emergere negli anni '70 un'attività turistica, ormai competitiva con gli altri settori dell'economia regionale e che giuoca un ruolo a scala nazionale.

Questa situazione, per certi versi favorevole, come si rileva dagli andamenti delle presenze turistiche negli ultimi anni¹ è però molto aleatoria se la si confronta con i comportamenti dei soggetti imprenditoriali e gli usi che sono stati fatti delle risorse territoriali.

In entrambi i casi si rileva un'intrinseca debolezza del settore: i fattori di sfruttamento, nelle aziende così come sul territorio, hanno prevalso rispetto a quelli del "corretto" uso e quindi della valorizzazione del patrimonio fisso e dei beni ambientali. Non si evidenziano ancora segni, che pur sono ormai urgenti, di riorganizzazione funzionale più integrata tra gli operatori privati, né tra questi e gli enti locali: gli effetti di riverberazione produttiva e sociale (si pensi a quanto è avvenuto lungo la riviera romagnola) sono ancora molto limitati. Il diffondersi disordinato di lottizzazioni turistiche lungo la costa ha rappresentato una condizione quasi sempre estremamente negativa sia per la "perdita secca" di valore delle risorse più significative (il mare) che per la graduale privatizzazione delle spiagge.

A livello regionale il modello turistico configura caratteri contraddittori: alla prevalenza di interesse loca-

lizzativo verso la fascia costiera ha corrisposto una contrazione verso le fasce retrostanti e le aree interne, ricche invece di patrimonio fisso sociale ma soprattutto di testimonianze storiche. D'altra parte, le attrezzature ricettive di lusso o comunque di qualità superiore si presentano spesso distaccate dal territorio (se non in contrapposizione) e non in grado di rappresentare elementi di richiamo per un turismo sociale; la limitata accessibilità dalle direttrici di traffico nazionali ed internazionali (sono funzionanti in Puglia solo gli aeroporti di Bari e Brindisi) riduce il grado di utilizzazione delle stesse attrezzature ricettive. Queste sono carenti non tanto sotto il profilo quantitativo dei posti-letto quanto per la cattiva qualità del loro assortimento (alberghi di lusso, campings, seconde residenze) e delle relazioni con l'ambiente.

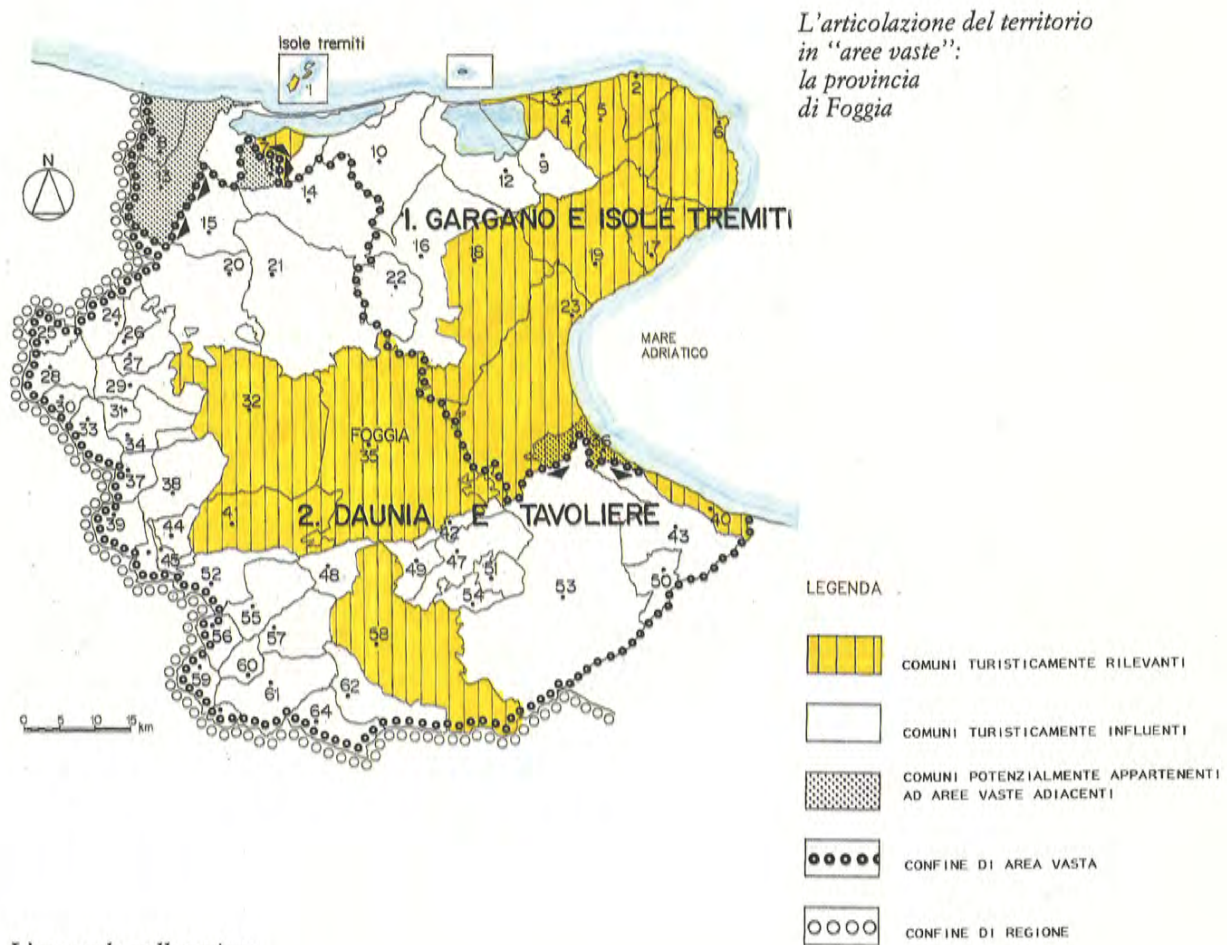
Di fronte alla possibilità di incremento della domanda, la mancanza di emergenze insediative e di punti di richiamo, utili a costruire l'"immagine" turistica della regione e delle sue parti più significative, l'uso distorto delle risorse, lo scarso impegno per il funzionamento delle attrezzature, l'inadeguatezza delle infrastrutture, rischiano di determinare nel medio e lungo periodo conseguenze negative per l'insorgere di incompatibilità e forme di congestione di cui non si può non tener conto.

Contrariamente ad altre situazioni meridionali (la Basilicata, il Molise, la stessa Calabria) per la Puglia non è possibile negare lo sviluppo degli altri settori produttivi né subordinare tout-court al turismo la riorganizzazione del sistema insediativo.

C'è da garantire la convivenza tra sedi di attività che si sono spesso sviluppate a danno dell'assetto (basta pensare agli insediamenti per la chimica); soprattutto c'è da compenetrare gli elementi di un sistema insediativo, che tende a riorganizzarsi su basi metropolitane, con il territorio per il turismo.

Le frequenti forme di sovrapposizione d'uso hanno condizionato i comportamenti dei soggetti pubblici e privati coinvolti nonché le stesse politiche territoriali e turistiche.

Queste ultime richiedono propri spazi: il complesso delle risorse turistiche ha una forte potenzialità d'impatto sul territorio secondo più schemi (dai sistemi "nodali" del turismo religioso, termale, urbano, a quelli per "percorsi" degli itinerari turistico-culturali, a quelli per "aree omogenee" del Gargano, del mare e dei trulli del Salento, ecc.), pur presentandosi a livelli di sviluppo molto differenziati. Nuovi spazi possono essere rinvenuti ma, stante la vivacità e la consistenza dell'armatura urbana e territoriale, il settore deve necessariamente saper determinare le più opportune forme di integrazione d'uso e divenire componente attiva del processo di riorganizzazione insediativa in atto.

ARGOMENTI E PROGETTI
I piani integrati

*L'anomala collocazione
del piano turistico
nella programmazione regionale*

All'interno di tale territorio è, quindi, difficile collocare "ordinatamente" un piano turistico tra gli strumenti della gestione e della programmazione.

Le più attente definizioni attribuiscono al turismo un carattere "trasversale" rispetto all'intera economia, tentando con ciò di cogliere la complessità delle relazioni con gli altri settori produttivi e la connessione tra gran parte delle politiche di regolamentazione e sviluppo di tali settori e quelle dirette per il turismo².

Anche il rapporto tra turismo e risorse territoriali non appare facilmente definibile all'interno degli schemi canonici dell'economia spaziale e della geografia urbana: sussiste una stretta interdipendenza d'uso e di fruizione con un ampio arco di risorse (dal sistema insediativo, ai beni culturali, storici ed ambientali); com'è noto, il settore alimenta la sua crescita proprio se c'è la capacità di mantenere "integri" i rapporti tra uomo e ambiente naturale o antropizzato che sia.

Le valenze localizzative, di territorialità, d'uso delle

risorse per il turismo sono di difficile attribuzione; le esigenze produttive del settore, richiedono, come le altre attività, il consumo del territorio ma, soprattutto, la sua conservazione. Le valutazioni sul consumo del territorio per il turismo riguardano la possibilità di trasformare l'assetto consolidato e l'ambiente naturale per la realizzazione di nuove opportunità ma anche il contrario, cioè l'esigenza di salvaguardarlo o oltranza in quanto materia prima e "ragione" della sua appetibilità. Inoltre tra turismo ed altre attività produttive non c'è sempre compatibilità.

Altri aspetti qualificano in modo "non convenzionale" i caratteri del piano turistico.

C'è uno stretto rapporto tra i soggetti *pubblici* e *privati* nel conformare l'offerta turistica (l'immagine turistica di un luogo), di fronte ad una estrema diversità e disomogeneità di comportamenti degli stessi soggetti per quanto attiene l'uso delle risorse.

Le molte dimensioni organizzative (internazionali,

ARGOMENTI E PROGETTI
I piani integrati

quanto attiene ai contenuti del piano turistico.

Infine, contrariamente ad altre regioni, in Puglia la redazione dei piani paesistici ex lege 431/85 (la scadenza di approvazione era prevista per il dicembre 1986) è stata avviata con notevole ritardo. Ciò con riflessi tutt'altro che marginali: mancando una "carta di riferimento delle compatibilità ambientali", il piano turistico ha dovuto mettere a punto una strategia d'attesa nei confronti di molte delle decisioni localizzative da assumere⁴.

*La centralità
degli aspetti ambientali:
riferimenti metodologici*

Il piano è stato quindi considerato come occasione per suggerire azioni e comportamenti settoriali per le diverse parti del territorio in modo strettamente correlato agli aspetti ambientali.

La valutazione delle compatibilità tra uso del "territorio per il turismo", possibili altri usi (complementari e/o alternativi) ed ambiente costituisce un nodo centrale dell'intera elaborazione ed uno degli obiettivi del piano.

In conseguenza la metodologia ha teso a correlare obiettivi e scelte di settore con gli indirizzi della politica economica regionale e a compenetrare le esigenze di conservazione dei valori del territorio con quelli della sua antropizzazione. In particolare il Piano ha voluto rappresentare uno schema di riferimento teso per:

- le valutazioni programmatiche di livello regionale,
- le scelte di organizzazione ed uso del territorio (soprattutto di livello locale);
- le valutazioni dell'impatto sul territorio e l'ambiente per gli interventi più significativi (centri integrati) o comunque più complessi (infrastrutture viarie, portuali, ecc.);
- le decisioni progettuali vere e proprie implicite sia nelle decisioni regionali che negli interventi (pubblici e privati) proposti a livello locale.

Si è così conformato un quadro conoscitivo della domanda turistica (un "questionario" sulle preferenze dei turisti ha dato luogo a valutazioni di ordine qualitativo), dell'offerta delle risorse territoriali impegnate (o impegnabili) direttamente e indirettamente e del loro presunto grado di reazione una volta ravvisati i possibili impieghi.

Un tale criterio è stato adottato per dotare l'apparato turistico pubblico pugliese di due strumenti.

Il primo è un vero e proprio sistema informativo, elastico ed estremamente disaggregato, costruito attraverso

la classificazione di un'ampia gamma di risorse per il turismo.

Accanto alle attrezzature per il pernottamento (dagli alberghi fino alla "seconda residenza"), si è rilevato un numero consistente di attrezzature specifiche per il turismo (impianti termali, per la balneazione, per la vela, porti turistici, ecc.), di attrezzature per l'assistenza e la promozione via via fino a molte delle attrezzature di servizio urbano che rappresentano il supporto essenziale anche per il turismo pugliese (dai servizi di ristorazione a quelli commerciali, alle attrezzature per lo sport e lo spettacolo).

Agli elementi "puntuali" ed "areali" si è affiancata la ricerca sulle "linee" di trasporto e sui nodi di interscambio (porti, aeroporti, ecc.), la cui presenza, pur a diversi livelli di efficienza e capacità di penetrazione nel territorio, è essenziale per lo svolgimento dell'attività turistica. Il quadro delle risorse diviene ancora più articolato e complesso se si pensa che quelle naturali, insediative, storico-artistiche e culturali, le cosiddette "attrattive", rappresentano, per numero ed estensione, un tessuto di "valori" non isolabile ma strettamente connesso ancor oggi alla vita della società pugliese.

Questo primo strumento, sotto forma di schedari costituisce, oltre che per l'Amministrazione regionale, un riferimento per gli operatori economici e per gli enti locali.

Il secondo strumento vuole essere un punto di riferimento organico per articolare le strategie di sviluppo sul territorio e le esigenze di livello infrastrutturale e di assetto.

Il quadro di assetto territoriale infrastrutturale e tipologico dello sviluppo turistico pugliese, dovrebbe rappresentare infatti non solo la base per le scelte di piano, ma l'ambito per l'individuazione dei problemi di intervento e per la valutazione dei relativi effetti.

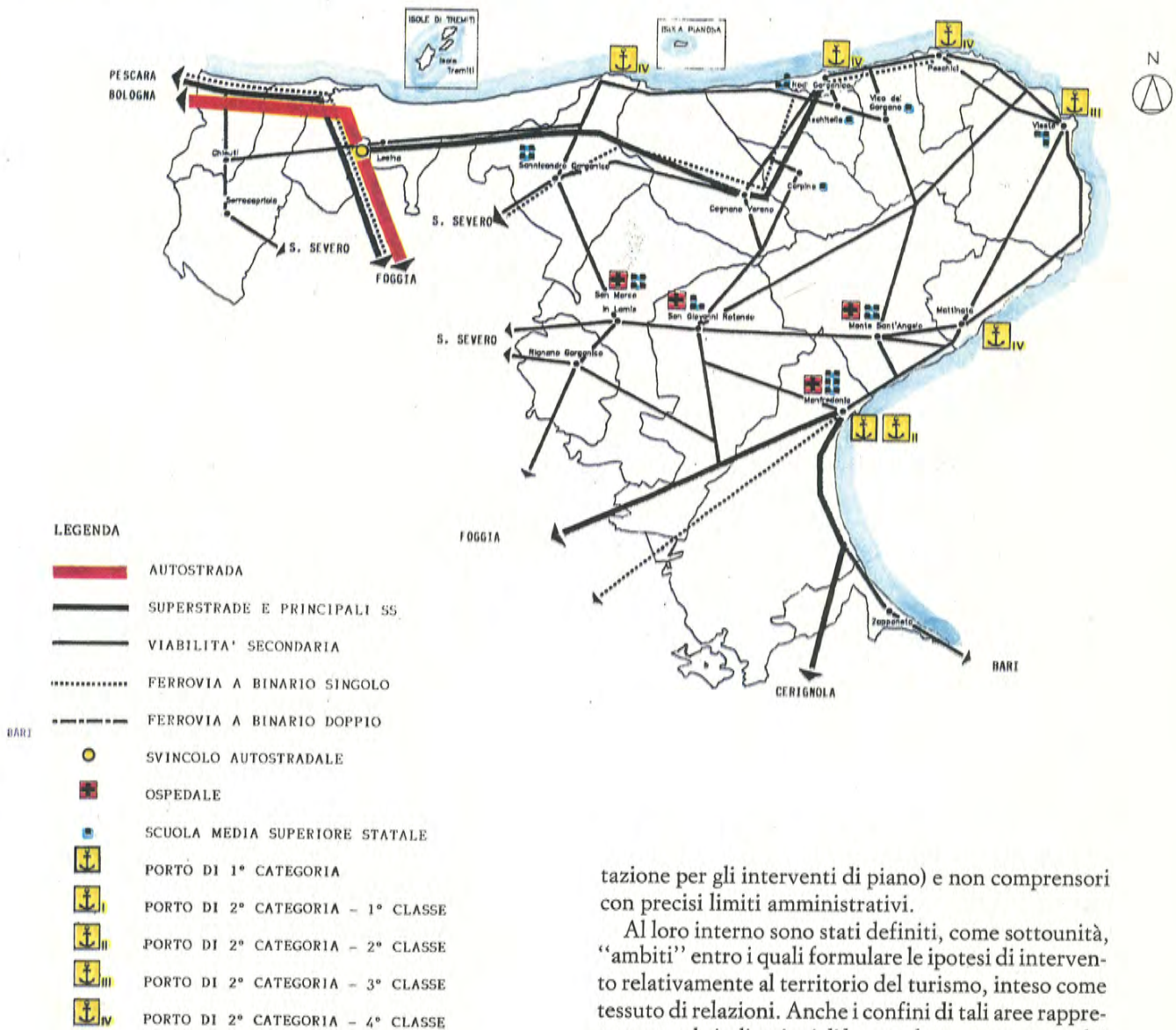
Accanto ad una serie di indicazioni di carattere normativo (profili giuridici degli strumenti di attuazione) e promozionali (strutture e indirizzi per l'attività di promozione turistica), le scelte strategiche sono state esplicitate proprio sul confronto tra domanda e offerta (e relativa potenzialità di incremento) articolato sul territorio.

*La griglia delle opzioni territoriali
e le direttrici di intervento*

Con questi presupposti, il *modello interpretativo* (il richiamato "territorio del turismo") è stato configurato suddividendo la Puglia in "aree vaste": aree di studio⁵ con propria fisionomia (quindi anche occasioni di valu-

ARGOMENTI E PROGETTI
I piani integrati

Le infrastrutture



tazione per gli interventi di piano) e non comprensori con precisi limiti amministrativi.

Al loro interno sono stati definiti, come sottounità, "ambiti" entro i quali formulare le ipotesi di intervento relativamente al territorio del turismo, inteso come tessuto di relazioni. Anche i confini di tali aree rappresentano solo indicazioni di lavoro che tengono conto dei fattori di analisi considerati; ne è conseguita una scansione del territorio regionale in parti entro cui come "griglia", sono rileggibili "tessuti" (aree di interesse turistico), "linee" (percorsi, itinerari), e "nodi" (centri turistici, attrezzature, risorse puntuali, ecc.).

La proiezione sul territorio delle diverse strategie è stata confermata come offerta non ancora territorializzata ma già precisata nei comportamenti e in grado di definire un chiaro riferimento di intervento per il medio periodo.

È così risultato prevalente il carattere urbanistico-territoriale delle scelte rispetto a quello tipologico-edilizio, anche se ancora a livello strategico e non ope-

ARGOMENTI E PROGETTI
I piani integrati

rativo. L'individuazione dei problemi è stato il momento preliminare della fase propositiva; nel "dibattito" che ha coinvolto, sotto diverse forme, forze sociali e politiche oltre che tecniche di settore sono emerse quali determinanti per lo sviluppo del settore il superamento di disfunzioni (tendenze irrazionali di comportamento di certi fenomeni territoriali, carenze ricettive, assenza di competitività, inadeguate dotazioni infrastrutturali, insufficiente livello di servizi) oltre che del degrado e della dequalificazione dell'ambiente naturale e antropizzato.

Alcuni condizionamenti sono apparsi subito evidenti non appena è affrontato il problema delle scelte tipologiche. Da una parte, rispetto all'offerta dispersa di alberghi, le maggiori imprese (come i tour operators) organizzano la domanda per gruppi di turisti richiedendo concentrazione dell'offerta, dall'altra l'esasperazione del modello concentrato rischia la pericolosa contrapposizione nei confronti delle strutture insediative preesistenti (residenze turistiche nei centri) e delle piccole e medie aziende innervate sul territorio⁶.

Si è evitata perciò l'individuazione di modelli insediativi "a priori" compenetrando scelte tipologiche con direttrici di sviluppo dell'offerta "turismo" che si richiamano sinteticamente:

- la creazione di punti speciali per l'insediamento integrato di imprese ricettive;
- il potenziamento della funzione e della funzionalità turistica dei centri storici;
- la realizzazione del "progetto speciale terme";
- l'attivazione di una serie di itinerari di irradiazione;
- il miglioramento qualitativo dell'offerta ricettiva nelle aree agricole con turismo diffuso e/o potenzialmente tale (agriturismo);
- la prestazione di servizi reali alle imprese ed al sistema turistico;
- il miglioramento della funzionalità turistica del sistema attraverso interventi sui servizi e sulle infrastrutture;
- il miglioramento della funzionalità e della rete di porti ed approdi turistici.

*L'adeguamento
dell'offerta ricettiva*

Partendo dall'esigenza di favorire la strutturazione di un modello insediativo attraverso alcune "polarità" già in essere, ma non ancora sufficienti dimensionalmente e per qualità, si sono ravvisati all'interno delle "aree vaste" alcuni ambiti di intervento⁷.

Il carattere tipologico e funzionale attribuito alla "griglia" ha consentito di precisare le qualità delle concentrazioni di attrezzature ricettive, le soglie dimensionali minime e massime opportune per garantire funzionalità ed efficienza oltre che fornire un quadro delle possibili modalità attuative e gestionali.

Nella proiezione territoriale, lo schema polare si precisa in relazione alle diverse situazioni, alle preesistenze ambientali ed urbane alle condizioni economico-produttive delle aziende già operanti nelle diverse realtà. Ma, far prendere corpo a tale schema significa anche individuare l'ambito di irradiazione, i collegamenti con gli altri centri e con le attrattive naturali e storico-culturali che caratterizzano le varie parti del territorio direttamente e indirettamente investite da processi localizzativi. In altri termini, significa valutare i riflessi (positivi e negativi) che provoca la sua realizzazione a livello di "ambito" e della stessa "area vasta"; nonché precisare i tipi di attrezzature di servizio e di supporto di cui deve poter fruire la relativa domanda non più per brevi periodi, ma entro archi temporali potenzialmente estesi all'intero anno.

È apparso così opportuno individuare quale tipologia base il "centro integrato" per attrezzature ricettive articolato rispetto a tre situazioni:

- ambienti non ancora investiti da edificazioni e particolarmente significativi ai fini della costruzione della rete turistica regionale;
- prossimità di località e centri ove esistono attrezzature turistiche, ma per le quali è opportuna la riorganizzazione e crescita per raggiungere soglie minime di funzionalità;
- centri storici, già interessati prevalentemente da attività turistiche con presenza di attrattive turistiche singolari, entro i quali migliorare la qualità della ricettività con piccole e medie aziende.

Il carattere definitorio delle strategie e delle tipologie di intervento non ha potuto che essere preliminare.

È però sembrato utile fornire le indicazioni in forma didascalica a livello urbanistico ed edilizio (una "guida" per le scelte operative) ed elencare alcuni interventi più importanti relativi all'adeguamento funzionale di infrastrutture viarie, porti ed approdi turistici.

ARGOMENTI E PROGETTI
I piani integrati

Il progetto pilota
Isole Tremiti

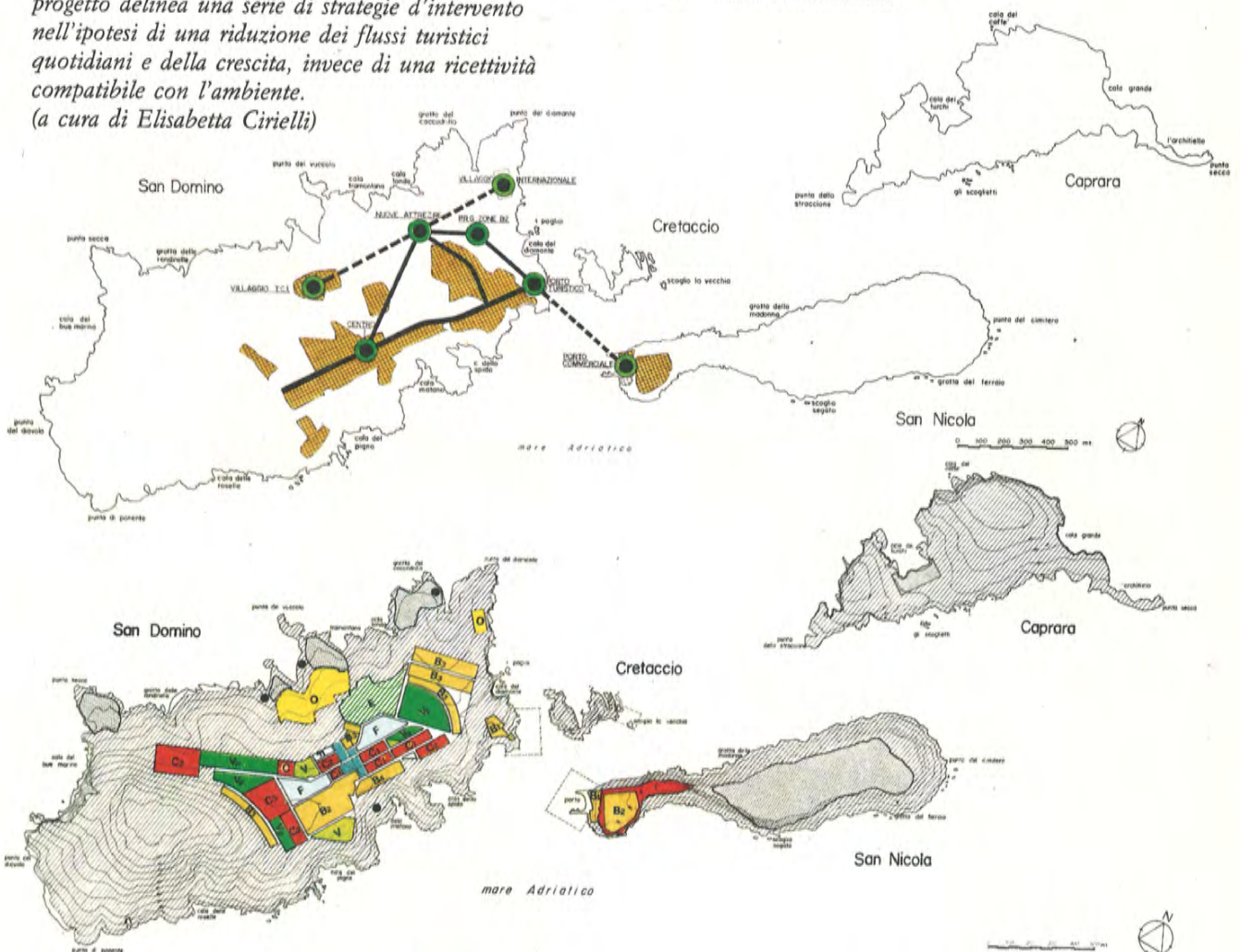
All'interno del piano turistico le isole Tremiti hanno rappresentato un "test" di verifica molto singolare: ai valori — unicità d'immagine, concentrazione di risorse ambientali e storiche, potenzialità massima della risorsa "mare", — fanno riscontro nell'uso attuale i rischi di degrado derivati dal consumo massiccio che si tende a fare dell'isola.

A seguito l'analisi dettagliata sulla domanda di turisti (attraverso interviste) e all'offerta delle risorse, il progetto delinea una serie di strategie d'intervento nell'ipotesi di una riduzione dei flussi turistici quotidiani e della crescita, invece di una ricettività compatibile con l'ambiente.

(a cura di Elisabetta Cirielli)

Le Isole Tremiti: il modello delle relazioni

-  AREA URBANIZZATA
-  POLO FUNZIONALE ESISTENTE
-  POLO FUNZIONALE PREVISTO
-  ASSE DI RELAZIONE PRIMARIO
-  ASSE DI RELAZIONE SECONDARIO
-  RELAZIONE POTENZIALE







Le indicazioni urbanistiche

-  AREE URBANE STORICAMENTE CONSOLIDATE
-  ZONE DI COMPLETAMENTO
-  AREE DI ESPANSIONE
-  VERDE PUBBLICO
-  VERDE PRIVATO
-  SPAZI PUBBLICI ATTREZZATI
-  SERVIZI
-  ZONE AGRICOLE
-  AREE DI PARTICOLARE VALORE PAESISTICO
-  PARCO ARCHEOLOGICO
-  CENTRO VELICO
-  AREA SOGGETTA AL P.P. DEL PORTO
-  CAMPING
-  SPIAGGE



ARGOMENTI E PROGETTI
I piani integrati

Gli interventi proposti



A MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITA'

-  CREAZIONE DEL PORTO TURISTICO
-  POTENZIAMENTO DELL'ACCESSIBILITA' ALLE SPIAGGE
-  PERCORSO SERVIZIO DI MINIBUS
-  PUNTI DI ATTRACCO PER IMBARCAZIONI E GOMMONI



B QUALIFICAZIONE DI ALCUNI PUNTI PER LE ATTREZZATURE DI SERVIZIO E DI SCAMBIO PER CONTRIBUIRE ALLA CREAZIONE DI MOMENTI DI ANIMAZIONE.

-  PUNTI DI SCAMBIO
-  SPIAGGE

C DISTRIBUZIONE DELLE DOTAZIONI RICETTIVE MEDIANTE UN MIGLIORAMENTO DEI CONTENITORI ATTUALI E LA REALIZZAZIONE DI NUOVE UNITA'.

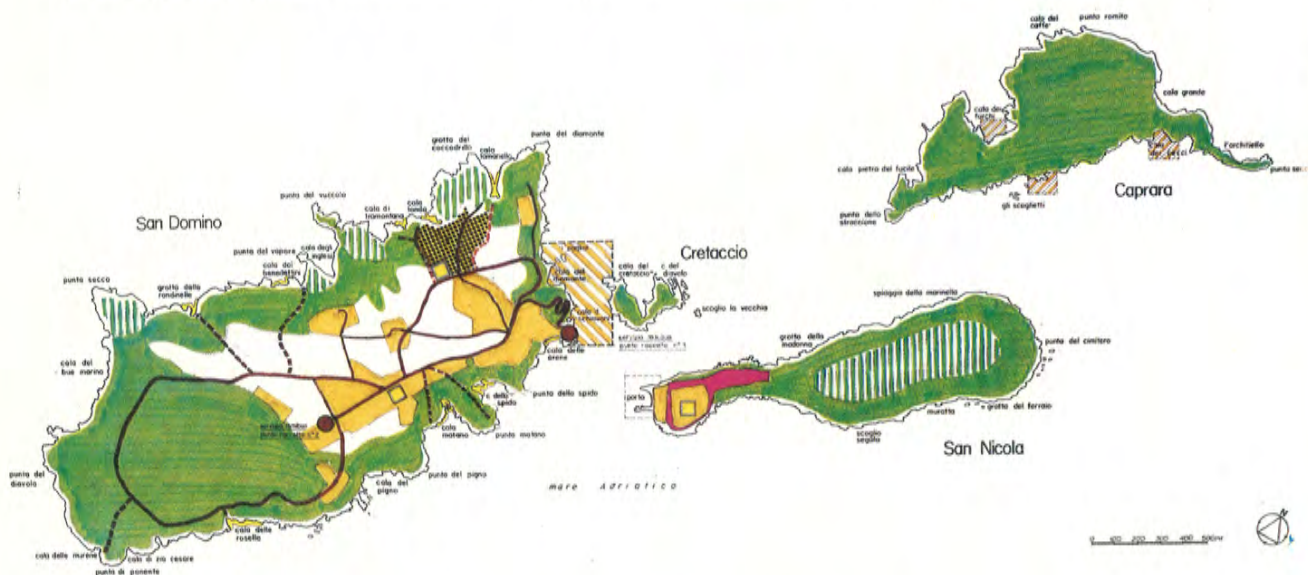
-  REALIZZAZIONE DI NUOVE ATTREZZATURE
-  MIGLIORAMENTO DEI CONTENITORI ATTUALI

D TUTELA DELL'AMBIENTE

-  TUTELA INTEGRALE
-  TUTELA E SALVAGUARDIA DEL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO

E RECUPERO E RISTRUTTURAZIONE CON EVENTUALE SOSTITUZIONE DI FUNZIONI

-  VALORIZZAZIONE DEL COMPLESSO MONUMENTALE



*Ambiti turistici
e strategie d'intervento*

Le altre strategie territoriali del piano turistico a livello locale e di ambito, sono state delineate a partire dalle correlazioni tra le varie caratteristiche ambientali e le domande d'intervento. Essi riguardano, da una parte, gli interventi integrativi previsti per una migliore funzionalità dei centri, della ricettività e delle attrezzature per il turismo e di supporto da ubicare nei centri urbani maggiori (capoluoghi di provincia e gli altri centri urbani più importanti), per la qualificazione funzionale di due forme turistiche, religiosa (S. Giovanni Rotondo e Monte S. Angelo) e termale (Progetto speciale terme), che caratterizzano l'immagine pugliese.

Un'ulteriore strategia è relativa ai centri direzionali. L'obiettivo è migliorare la qualità dei servizi reali alle imprese, creare un supporto diffuso a scala regionale

ARGOMENTI E PROGETTI
I piani integrati

per il sistema delle aziende e nel contempo favorire l'associazione sia per tramite degli enti pubblici territoriali che direttamente fra gli operatori.

Un primo passo sono stati i centri ricettivi pilota a carattere integrato (la decisione in merito ai primi due, localizzati nel Gargano e a Otranto, ha preceduto il Piano ed oggi sono entrambi in fase realizzativa), un terzo centro è stato previsto nella Valle d'Itria.

Per quanto riguarda l'ormai consistente patrimonio fisso sociale di residenze sia recenti (le lottizzazioni e le frange suburbane di seconde case) sia di formazione storica (le masserie e le altre tipologie della tradizione rurale), l'obiettivo del piano non è di consentire l'incremento di nuove edificazioni ma la riconversione (e/o l'ingresso) dell'esistente nel mercato turistico. La campagna pugliese è in grado di offrire una residenza temporanea diffusa in casali, masserie, ecc., oggi spesso in degrado; d'altra parte, una quota rilevante del patrimonio di seconde case rischia una precoce obsolescenza (come in altre parti d'Italia peraltro) se non si riesce a dotarlo adeguatamente (servizi locali di carattere urbano e condominiale) e a determinare una sufficiente accessibilità territoriale.

Il sistema degli itinerari turistico-culturali trova una sua logica non in suggestioni da "grand-tour", ma in circuiti di irradiazione nel territorio circostante alle "polarizzazioni" (e alla diffusione del patrimonio di seconde residenze) come successione di tappe entro le quali il turista ha attrattive diversificate; tendendo, così, alla moltiplicazione dell'offerta e a favorire forme di decongestionamento. Con ciò non si sono volute escludere né le esigenze proprie di alcune località molto significative nel panorama pugliese (quelle per il turismo "religioso", "termale", ecc.), né quelle di riconversione di alcune località coinvolte nelle correnti di transito (come per la Grecia e la Jugoslavia). Il miglioramento dei servizi urbani, della fruizione delle risorse culturali ed ambientali, la determinazione di nuove condizioni di accessibilità, ulteriori direttrici del Piano, sono state infine poste soprattutto come quadro di esigenze. Le specificità di carattere turistico sono state considerate, in quanto espresse dai singoli ambiti, come potenzialità per la ricostruzione del "territorio del turismo" cui si è fatto riferimento.

La soluzione dei relativi problemi può però derivare solo dall'integrazione con le politiche urbanistiche ed ambientali, da una parte, e i piani di settore, dall'altra. Nel piano, in conseguenza, essi sono solo enunciati, in quanto veicolo per la realizzazione di una "immagine" unitaria del turismo pugliese, indicati nella loro gravità ed urgenza, ma rinviati per le scelte alla dialettica e alla responsabilità dei diversi soggetti del piano.

Note

1 La "ricettività censita pugliese" è stata di 6 milioni di presenze nel 1985. Da un'analisi previsionale essa dovrebbe passare a circa 7 milioni nel 1990 e a 10 milioni nel 1995 con un tasso medio annuo di sviluppo del 5,4% e del 6,5% rispettivamente nei quinquenni 85/90 e 90/95.

2 Vedi i "Rapporti sul turismo italiano" redatti dal Centro di Studi Turistici di Firenze (1984, 1986) e le "Relazioni di base" della Terza Conferenza Nazionale del Turismo (Roma, febbraio 1987).

3 Cfr: E. BECHERI, G. IMBESI, A. MARTELLI, *Politiche di sviluppo del turismo*, Relazione di base alla Terza Conferenza Nazionale del Turismo, Roma 11/14-2 1987.

4 Operando in condizioni di supplenza si sono predisposti "schedari" dei vincoli ambientali, ex lege 431/85 art. 1, ed ex lege 1497/39, dei vincoli monumentali e architettonici, dei vincoli idrogeologici, dei vincoli militari della costa, ecc..

5 In particolare, sono state configurate le seguenti 11 "aree vaste": 1) "Gargano e isole Tremiti", 2) "Daunia e Tavoliere", 3) "Castelli normanni e Dolmen", 4) "Bari", 5) "Mare, Trulli e Grotte", 6) "Brindisi", 7) "Lecce", 8) "Costa d'Otranto", 9) "Riviera Jonica Salentina", 10) "Taranto", 11) "Castellaneta".

Tali aree sono poi divenute la base per la definizione delle Aziende di Promozione Turistica (Apt) recentemente varate dal Consiglio Regionale.

6 Il modello del villaggio turistico isolato, che aveva rappresentato una risposta alla domanda di concentrazione di posti letto, ha di fatto esaltato i rischi di emarginazione dell'imprenditoria locale e spesso conformato le cosiddette "cattedrali nel deserto" (il termine è improprio, forse, ma sempre efficace).

7 Nel Gargano, ad esempio si è ipotizzato un rafforzamento dell'area nord (vero e proprio ingresso alla Puglia), ove migliorare la qualità insediativa con attrezzature ricettive (1.500-2.000 p.l. e aziende di vario tipo) in grado di divenire convenienti sia per l'adeguamento dei servizi per l'ospitalità che per nuove infrastrutture portuali. Tra Peschici e Vieste, al contrario la "polarizzazione" è destinata a riconvertire e migliorare qualitativamente le molteplici aziende alberghiere e campeggistiche (oggi ancora spesso abusive). In altre aree invece ha prevalso l'ipotesi di rafforzare all'interno dei centri storici la ricettività, favorendo la riconversione edilizia e sviluppando programmi di miglioramento della qualità urbana (Otranto rappresenta un esempio significativo di tale tipo di proposta).

Il piano è stato sviluppato dal Centro Studi Turistici dell'Università di Perugia sotto la direzione del Prof. Giovanni Peroni. Le elaborazioni di carattere territoriale sono state coordinate dal Prof. Giuseppe ImbESI, vi hanno partecipato: l'Ing. Ferdinando Errigo per gli aspetti urbanistici; l'Ing. Domenico Di Paola della Swim Service per gli aspetti infrastrutturali; l'Arch. Antonio Renzulli per gli itinerari turistici e le emergenze culturali. Hanno inoltre collaborato gli Arch. R. Buono, R. Caputo, E. Cirielli, I. Piasco, M.T. Pilloton e, per gli aspetti geografici, il Prof. A. Catizzone. In parallelo è stato sviluppato un progetto speciale "Tremiti" come applicazione sperimentale della metodologia.

L'urbanizzazione della costa: confronto tra modelli

Paolo Giovannini

I modelli insediativi, sia "consolidati" che formati in tempi recenti, difficilmente — almeno nel nostro paese — possono considerarsi esenti da miopia progettuale. Il pubblico — a livello locale — ha avallato e/o favorito sperimentazioni prive di autentica innovatività e, tantomeno, di cultura ambientale; né, sino ad ora, piani di più largo respiro hanno invertito la tendenza alla frammentazione ed all'utilitarismo tattico, denominatori comuni agli interventi usualmente praticati.

L'intero sistema costiero italiano ha subito nel corso dei secoli un lungo e continuo processo di trasformazione, per effetto di fattori naturali e antropici. Tra i fattori antropici, di gran lunga più rilevanti sono quelli legati allo sviluppo degli insediamenti umani, fino al secolo scorso, prevalentemente nella forma di città e villaggi e, in anni a noi più vicini, anche nella forma di insediamenti specialistici di tipo industriale o turistico.

L'urbanizzazione delle aree costiere è stata via via facilitata da interventi di bonifica delle zone umide e, in epoche più recenti, dal disegno dei grandi sistemi infrastrutturali ferroviari e viari nazionali che correvano paralleli alle coste.

Dal dopoguerra fino agli anni '70, l'espansione nei centri turistici già affermati è avvenuta con successivi ampliamenti in aree parallele alla linea di costa, dando luogo, per saldature successive, ad una serie di urbanizzazioni continue che, in alcuni casi, hanno coinvolto alcune decine di chilometri di costa. Il modello insediativo "continuo", ha profondamente trasformato l'ambiente delle spiagge e pinete naturali, sostituendole con l'immagine spesso caotica e monotona delle località balneari.

Molte località turistiche hanno iniziato il loro sviluppo alla fine del secolo scorso, intorno a piccoli centri serviti da stazioni ferroviarie e attraversati dalle linee dorsali nazionali. La crescita di questi centri è avvenuta inizialmente secondo piani che salvaguardavano il carattere urbano degli insediamenti attraverso un preciso modello di viabilità, generalmente a scacchiera, con viali alberati lungomare e piazze attrezzate con verde. Gli edifici, formati in gran parte da ville e villini, erano allineati lungo i marciapiedi o disposti al centro del lotto e circondati da un giardino più o meno grande a seconda della distanza del lotto dal centro. Un esempio tipico di città turistica fondata agli inizi del secolo, è Marina di Pisa.

Nuovi modelli di insediamento nascono negli anni '60, nel tentativo dichiarato di dare risposte qua-

ARGOMENTI E PROGETTI

I modelli insediativi

lificate e differenziate alla crescente domanda turistica. Le offerte spaziano dagli insediamenti di nuova fondazione, di tipo puntuale, come Punta Ala, o di tipo comprensoriale, come nel caso della Costa Smeralda in Sardegna, fino ai grandi centri di vacanze, nelle forme delle città-albergo, dei villaggi turistici e dei mega campeggi.

Punta Ala e la Costa Smeralda offrono prevalentemente residenze e, in una percentuale minima, ricettività alberghiera. Ambedue puntano tutto sulla qualità dell'ambiente, naturale e costruito, e sulla specializzazione turistica, come qualità alternative al caos degli insediamenti costieri già affermati. Per ambedue gli interventi si può parlare di modelli di insediamento estensivi e specialistici, tuttavia le loro caratteristiche sono diverse.

Nella Costa Smeralda viene urbanizzato un vasto comprensorio comprendente zone interne, oltre alla fascia costiera. Nel modello originale gli insediamenti si organizzano in poli più intensivi intorno alle attrezzature a mare, come nel caso di Porto Cervo dove si ricerca uno scenario "urbano" con le abitazioni compatte intorno alla piazza dove si affacciano funzioni differenziate. Nelle aree più interne sono previsti nuclei attrezzati serviti da una strada di crinale dalla quale, attraverso percorsi a pettine, si scende verso i centri a mare. Questo modello, se realizzato, avrebbe evitato il continuum dell'edificato e

permesso un maggior rispetto dell'ambiente sia per quanto riguarda la salvaguardia del verde, sia per garantire il carattere pubblico degli accessi al mare. Ma nonostante la presenza di alcuni fattori potenzialmente positivi per la realizzazione del modello, come il fatto che la stessa società promotrice dell'intervento fosse proprietaria di gran parte dei terreni costieri, o la notevole capacità d'investimento della società stessa, o la generale convinzione della grande importanza che rivestivano gli aspetti qualitativi nei nuovi assetti urbanistico-ambientali, neanche questi fattori sono stati sufficienti a garantire la realizzazione del modello. Le ragioni economiche di una molteplicità di interessi tendenti, seppure per ragioni diverse, ad estendere a dismisura la quantità delle aree urbanizzabili, hanno avuto ancora una volta il sopravvento sul piano urbanistico che è rimasto una semplice proposta.

Punta Ala si configura, originariamente, come un insediamento specialistico di tipo estensivo, di ville, appartamenti e alberghi, sparsi nel verde, volutamente privo di ogni connotazione urbana in quanto deve realizzare un modello spaziale di anti-città che esalta il momento del privato rispetto a quello pubblico.

La crescita successiva, avvenuta con interventi additivi, senza produrre una revisione sostanziale del modello di pianificazione, ha portato alla rottura



ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi*Marina di Pisa**Viareggio.**L'espansione per fasce parallele alla costa*

dell'equilibrio iniziale realizzato nella piccola dimensione insediativa.

I problemi posti dalla nuova dimensione dell'insediamento confermano che le soluzioni che possono essere valide per poche migliaia di abitanti non lo sono più quando questi diventano diverse migliaia.

Il nuovo sviluppo imponeva la necessità di una pianificazione sostanzialmente di tipo urbano, più sofisticata e complessa di quella che era alla base della logica dell'originario "insediamento nel verde".

Dal punto di vista dell'organizzazione spaziale ri-

sultano più innovative certe soluzioni proposte nei "centri vacanze", insediamenti studiati per le necessità di un turismo industrializzato che non aspetta più il turista, ma lo incontra e lo alletta offrendogli non solo il letto e il cibo, ma un soggiorno diversificato. Questi centri sono caratterizzati da un'alta ricettività, potendo ospitare anche tre o quattromila turisti, dispongono di una rete autonoma di servizi e di un proprio sistema di approvvigionamento e sono in grado di organizzare il trasporto dei loro ospiti dal punto di partenza a quello di soggiorno e viceversa. Una delle realizzazioni di punta in questo campo sono le città-albergo, basate sul presupposto appunto che l'albergo, con la sua struttura tradizionale, non soddisfa più le esigenze turistiche moderne, estremamente diversificate.

La nuova struttura si scinde in un'unità articolata formata da luoghi differenziati per la residenza, i servizi, le sale conferenze e il centro shopping. Questi insediamenti, finché restano nelle dimensioni del "villaggio", riescono a realizzare forme spaziali adeguate al modo di vita che vogliono vendere e anche soluzioni tecniche d'avanguardia riguardo, per esempio, alla separazione della viabilità meccanizzata da quella pedonale, alla realizzazione di spazi pubblici vitali e ad una sufficiente e differenziata dotazione di attrezzature e servizi. Queste soluzioni troverebbero invece notevoli complicazioni tecniche e soprattutto finanziarie, allorché si dovesse superare la soglia della dimensione del villaggio che farebbe scattare problematiche risolvibili solo nella complessità della scala urbana.

Allora è questa la dimensione giusta degli investimenti nel settore turistico, dal momento che sembra quella più controllabile sia progettualmente che finanziariamente? Se guardiamo alle critiche che sono state mosse ai criteri ispiratori e alle realizzazioni dei centri di vacanze, la risposta non può essere positiva. Due sono le critiche generali che si possono fare. Una riguarda prevalentemente i centri turistici che, anche se di notevoli dimensioni e collocati in posizione strategica sul territorio nazionale, sono stati concepiti in una logica settoriale. Sono centri specialistici in larga misura sottoutilizzati per buona parte dell'anno e ancora una volta sovraffollati nel periodo delle vacanze. La seconda critica riguarda anche i villaggi che, insediati specialmente in zone sottosviluppate, rimangono delle isole, sia dal punto di vista sociale che economico, con scarsi effetti sul livello occupazionale e sull'economia circostante poiché la gran parte del personale specializzato e dei rifornimenti vengono soddisfatti da una offerta non locale.

ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

*Marina 'Baie des Anges'
Costa Azzurra*



*Marina nel Golfo di Marinella
Olbia*



*Hotel Villaggio
S. Sebastiano
Corsica*



ARGOMENTI E PROGETTI

I modelli insediativi

Queste critiche ci confermano che, anche in campo urbanistico, non esiste un modello astratto che garantisca un optimum di qualità e di equilibrio sociale ed economico in ogni situazione. Dovrebbe essere proprio compito dell'urbanistica non standardizzare le soluzioni, ma cogliere la diversità dei momenti e dei luoghi in cui essa deve operare per progettare quell'optimum di equilibrio che è qualcosa da ricercare non una volta per tutte, ma via via, in stretta relazione alla diversità dei contesti nei quali si opera.

La pianificazione turistica tra salvaguardia e sviluppo

Mentre il turismo assume dimensioni planetarie, si accentua, specialmente in alcuni paesi industrializzati come il nostro, lo scontro tra chi sostiene la necessità di allargare sempre più l'offerta e chi, in nome della tutela delle risorse paesaggistiche, vi si oppone. La situazione sembra però irrimediabilmente compromessa da quando alla prima posizione aderiscono non solo quelle forze economiche che attraverso la massima espansione dello sviluppo si assicurano la massimizzazione dei profitti, ma anche gli enti pubblici che così facendo pensano di massimizzare lo sviluppo in tutti i settori e quindi il benessere economico delle loro popolazioni.

Lo sviluppo del turismo di massa e l'estensione dell'obbligo di redigere lo strumento urbanistico a tutti i comuni, hanno determinato una folle corsa ad ottenere, attraverso i piani urbanistici locali, un indice su tutte le aree dotate direttamente o indirettamente di suscettività turistica. L'ammissione, da parte dei piani, di un possibile sfruttamento turistico, costituisce una garanzia per le eventuali future iniziative di lottizzazione e diventa un diritto inalienabile da rispettare nelle varie stesure dei piani successivi. Si stabilisce così un meccanismo perverso che spiega l'urbanizzazione estensiva di tante nostre aree turistiche e l'impossibilità di razionalizzare i modelli insediativi esistenti o di realizzarne di nuovi. Questa logica perversa produce il sovradimensionamento pauroso dell'offerta rispetto, non solo a qualsiasi previsione di domanda di breve e medio periodo, ma anche rispetto alle capacità edificatorie dei vari

soggetti investitori.

La pianificazione comunale è caratterizzata da una sorta di autarchia organizzativa e decisionale che spinge sempre più i comuni a pianificare guidati da un realismo acritico orientato da una visione tradizionale dello sviluppo, apparentemente la più facile da gestire in termini di consenso e di soddisfazione delle aspettative. Lo sviluppo è inteso meramente come crescita economica e moltiplicazione delle occasioni di profitto per gli operatori e la popolazione, mentre vengono sottovalutati quei beni fino ad oggi ritenuti di scarso valore economico, come l'ambiente, l'aria, l'acqua.

Il piano si costruisce partendo dalle strutture già realizzate e rispondendo alle pressioni per occupare, attraverso l'espansione, gli ambienti rurali o naturali più vicini, nella assenza di un ruolo attivo, programmatico e decisionale dell'ente pubblico nel configurare il modello programmatico. L'unico protagonista di questa pianificazione diventa l'insieme degli interessi economici già attivati dai modelli attuali. Un modello programmatico nuovo non può partire che dal rovesciamento di questa impostazione e della scala di valori che la sottende. Il punto di partenza deve essere ribaltato partendo dall'ambiente come risorsa complessiva di cui fanno parte a pieno titolo e non solo come supporto, anche quelle risorse fino ad oggi ritenute più povere economicamente perché, a torto, giudicate illimitate.

Questo rovesciamento di prospettive non offre spunti per una pianificazione solo vincolistica, come molti erroneamente pensano, ma, al contrario, offre elementi nuovi rispetto al tradizionale e limitato campo degli interessi speculativi. Consente infatti di formulare un modello capace di rispondere a finalità multiple che comprendono la tutela dell'ambiente, la sua trasformazione controllata a scopo produttivo e la conservazione dei beni storici e antropici degni di tutela. La nuova prospettiva culturale ha bisogno di un diverso rapporto tra i vari livelli istituzionali preposti al governo del territorio, in modo da far uscire i comuni dalla attuale situazione di autarchico isolamento, attraverso l'elaborazione di indicazioni programmatiche da parte degli enti pubblici di livello superiore che forniscano chiaramente un quadro generale di assetto del territorio e che definiscano i limiti entro i quali esercitare le competenze locali. Questo vuol dire superare l'attuale rapporto gerarchico che si esprime quasi esclusivamente attraverso il controllo burocratico sui piani adottati dai comuni e stabilire un rapporto attivo di collaborazione su tutto il complesso quadro pianificatorio alle varie scale.

Linee operative per un modello di sviluppo turistico degli ambiti di mare

Angela Poletti

*Caratteristiche del fenomeno turistico:
poliformità ed integrazione*

Il fenomeno della "vacanza" interessa circa il 46,0% della popolazione italiana, con una quota di persone superiore al 50% per la classe di età dai 30 ai 39 anni, discendente progressivamente andando verso le fasce più alte di età. Il numero medio di giornate trascorse in vacanza è di 21,5, praticamente concentrate ancora in un

unico periodo di vacanza nell'anno (1,1 periodi di vacanza all'anno).

La suddivisione nei tipi di alloggio vede una presenza rilevante di sistemazioni non commercializzate, quali l'alloggio privato in affitto (22,0%), l'abitazione propria (18,4%), l'abitazione di parenti e amici (26,1%).

La concentrazione di giornate di vacanza è massima nei mesi estivi; in particolare luglio e agosto, assorbono oltre l'80% di giornate, mentre i mesi tra gennaio e maggio assorbono soltanto il 4,1%; il mezzo di trasporto pubblico per raggiungere le località di vacanza è poco utilizzato a scapito dell'auto (propria o di parenti e amici)¹. La destinazione principale è il mare che assorbe il 61,5% delle giornate di vacanza.

All'interno del turismo marino si possono individuare differenti tipologie cui si associano gli ambiti nei quali la tipologia stessa trova espressione:

- turismo congressuale, convegnistico, dei meetings aziendali, in forte espansione a livello nazionale; non attuabile in tutte le località in quanto richiede strutture ricettive ed infrastrutture qualificate ed idonee, è un settore di estremo interesse per la qualità delle presenze, per l'effetto promozionale e per l'utilizzo di strutture ed infrastrutture in periodi di morbida;



ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi



- turismo scolastico, di target non economicamente elevato, ha un arco temporale che non si sovrappone agli altri tipi di turismo ed è dotato di una risonanza esterna notevole in quanto raggiunge le famiglie degli studenti;
- il turismo della terza età, in fase di notevole sviluppo quantitativo, è caratterizzato da una notevole richiesta di standards qualitativi, in specie nei servizi di base e nella fruizione ambientale; presenta un arco temporale che contribuisce ad allungare la stagione estiva;
- turismo di mare, in relazione ai periodi di ferie e di vacanze. Infine è necessario tener presente il turismo pendolare, determinato dall'attrazione dell'area turistica e dagli abitanti dei territori limitrofi.

La conoscenza del fenomeno turistico e delle tipologie tipiche consente di delineare lo scenario di sviluppo e di definire le strategie degli interventi per il futuro.

In questo senso si possono valorizzare le differenti vocazioni turistiche di un'area, allungare le stagionalità, diversificare l'offerta, in modo da esaltare la componente turistica nel contesto territoriale in modo positivo, tale da permettere l'elevazione della qualità del territorio stesso; in tal senso è opportuno prevenire la "svendita" degli immobili e di conseguenza del territorio, ed operare in modo che il turismo sia apportatore di risorse, in particolare economiche, e stimolatore di iniziative e di interventi autopropulsivi, ad integrazione dell'attività turistica e non a scapito di essa.

*Politica turistica
e gestione territoriale*

Da questo deriva l'essenzialità di una stretta interrelazione tra politica di sviluppo turistico, predisposizione delle infrastrutture ad esso connesse, pianificazione urbana e territoriale, salvaguardia ambientale.

Il prodotto turistico, infatti, è formato da più componenti, ciascuna delle quali comprende un aspetto materiale: ambiente e natura, ricettività e relativi servizi, caratteristiche delle spiagge, servizi alternativi (trasporti, organizzazione del tempo libero,...), insieme ai risvolti immateriali. Di conseguenza le variabili da considerare sono estremamente diversificate, ed hanno portato spesso all'esplicitazione di conflitti latenti, soprattutto nelle zone ad elevato sfruttamento quali quelle marine.

ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

Il territorio costituisce la materia prima del turismo, ed un suo uso non corretto finisce con il danneggiare l'attività turistica stessa.

Di conseguenza un efficace modello di sviluppo del turismo dovrebbe tenere in considerazione le seguenti necessità:

- salvaguardia "dell'ambiente turistico" inteso come territorio, contesto culturale e contesto sociale, in modo che sia disponibile anche al futuro;
- controllo coordinato degli insediamenti turistici²: l'equilibrio tra alberghi e strutture paralberghiere ed extralberghiere è estremamente importante per la vitalità di una zona turistica;
- integrazione tra le diverse attività economiche presenti nel contesto;
- polivalenza del modello in funzione dei segmenti differenziati di domanda;
- verifica del modello turistico prodotto e necessità della valutazione delle ricadute economiche e territoriali della sua realizzazione.



*I "caruggi" della costiera ligure
costituenti l'ambiente turistico*



Adeguamento delle strutture alle scelte programmatiche

Da tale ottica discendono gli indirizzi per la localizzazione delle strutture ricettive e sulla loro tipologia, le caratteristiche di tipo urbanistico, sanitario, di sicurezza e ambientali, i rapporti con la mobilità e i servizi socio-logici già presenti nell'intorno dell'area considerata.

La tendenza, soprattutto negli ambiti a più forte carico turistico, è quella di operare per una attenuazione dell'impatto spaziale del turismo, che si può realizzare concertando le iniziative e ponendo attenzione alle argomentazioni di tipo economico che condizionano la creazione di strutture ricettive.

L'investimento in alberghi presenta una elevata percentuale di costi fissi o semifissi ed inoltre:

- non vi è possibilità di flessibilità nell'offerta, che non è in grado di seguire la domanda che fluttua;
- richiede, per la gestione, una manodopera sempre più qualificata, in parte superflua nei periodi di bassa stagione;
- è altamente sensibile nei riguardi di fattori perturbanti di carattere esterno...

Il passato ha visto, di conseguenza, l'evoluzione da un modello basato sulla ricettività alberghiera, ad uno caratterizzato dallo sviluppo di altre tipologie, in particolare delle seconde case (da valori superiori al 50% di ricettività alberghiera negli anni '50, si è passati a valori prossimi addirittura al 10%).

ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

Dal punto di vista urbanistico le conseguenze a lungo termine di questo modello di sviluppo possono essere sintetizzate nelle seguenti:

- la bassa densità edilizia crea una esplosione dell'area urbanizzata nella quale le distanze non sono pedonabili, le macchine non possono essere proibite, la vitalità e l'animazione sono molto limitate a parte le poche settimane di punta;
- spesso gli ambiti più pregiati dal punto di vista ambientale e localizzativo vengono in questo modo ad essere occupati da utilizzatori privati spesso di provenienza esogena, con conseguente perdita della qualità iniziale del sito;

Tipica casa ligure



- la crescita edilizia per seconde case, disabitate per gran parte dell'anno (anche 11 mesi all'anno) non portano ritorni economici ed in particolare pochissime opportunità di lavoro.

Il presente ed il futuro devono necessariamente considerare la nascita o lo sviluppo di nuove modalità di gestione dell'edilizia esistente, seguendo diverse politiche di intervento:

- incentivi, per esempio fiscali, per i proprietari privati di unità immobiliari esistenti affinché le mettano a disposizione di organizzazioni turistiche, accrescendo il tasso di utilizzazione;

- favorendo l'investimento dei risparmi privati nel finanziamento degli alberghi secondo differenti modalità;
- promuovendo comunque iniziative ricettive ad elevato turn-over, in modo da elevare globalmente il grado di capacità ricettiva di un'area; tra queste si annovera la multiproprietà³.



Condomini a nuova forma di gestione

*Riflessi giuridici
dell'azzonamento
degli ambiti turistici*

Dal punto di vista della disciplina legislativa dell'urbanistica, le indicazioni sopra riportate attengono ad un corretto sviluppo territoriale, e non soltanto edilizio, ovvero ad una corretta localizzazione delle varie funzioni.

Nel caso tradizionale di aree propriamente turistiche (di mare), si prevede la definizione di zone turistiche a destinazione ammissibile comprensiva di: ospitalità turistica, commercio al minuto, spettacolo, cultura, ricreazione, autorimesse collettive, esposizioni temporanee e permanenti, e se litoranee: impianti ed attrezzature connesse ad attività portuali, sportive, alla balneazio-

ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

ne e al tempo libero, con esclusione della residenza permanente al di fuori di quella esistente.

La recente emanazione di normative connesse alla tutela ambientale ha promosso, a livello territoriale, la formazione di piani territoriali ⁴ in grado di influenzare pesantemente la futura potenzialità degli interventi, ma ad essi non è ancora stata conferita esecutività.

Nel caso in cui si operi mediante la costituzione di ambiti turistici con ricettività in multiproprietà, questi non si possono, in genere, assimilare nè ad ambiti di seconda casa, nè di strutture alberghiere tradizionali o residenziali, anche per l'esistenza di differenti tipi di multiproprietà ⁵.

In genere sotto il profilo funzionale la multiproprietà può essere considerata una seconda casa, assolvendo parzialmente alla funzione di struttura ricettiva in quanto consente un più alto numero di presenze rispetto al-

la tradizionale seconda casa; qualora si realizzi la mancata utilizzazione da parte dei titolari del diritto, si può peraltro considerare una attrezzatura di tipo alberghiero ⁶.

Non esistendo una organica disciplina della multiproprietà che permetta di qualificarla dal punto di vista urbanistico, è interessante riflettere su come le suddette considerazioni abbiano traduzione pratica in termini di azionamento di piano regolatore comunale.

La seconda casa organizzata secondo i modelli prevalenti di multiproprietà, ovvero l'inserimento della multiproprietà in zone destinate alla seconda casa, è senz'altro conforme al principio di economia del territorio, attuando una migliore utilizzazione delle infrastrutture connesse di servizio.

Questo è valido anche per la trasformazione in multiproprietà di attrezzature alberghiere di grossa ricet-

*Norme tecniche
di attuazione delle zone turistiche
e litoranee
del Comune di Sanremo*

Comune di Sanremo PIANO REGOLATORE GENERALE variante integrale		T1		T2	
ZONA T		DATI CARATTERISTICI AVANTI VALORE INDICATIVO		DATI CARATTERISTICI AVANTI VALORE INDICATIVO	
		DENOMINAZIONE: FOCE-C.SO REGINA IMPERATRICE		DENOMINAZIONE: TRE PONTI	
SUPERFICIE: Ha 22,7		SUPERFICIE: Ha		SUPERFICIE: Ha	
POPOLAZIONE INSEDIABILE: Ab. teor.		POPOLAZIONE INSEDIABILE: Ab. teor.		POPOLAZIONE INSEDIABILE: Ab. teor.	
PARAMETRI EDILIZIO URBANISTICI		NORMATIVA		NORMATIVA	
unità misura		A REGIME	TRANSITORIA	A REGIME	TRANSITORIA
Obbligo S.U.A.		(1)	(1)	(1)	(1)
Sup. Min. S.U.A.		SI	NO	SI	NO
Ind. Terr. = I _t mc/mq		ZONA		ZONA	-
Ind. Fond. = I _f mc/mq				1	
Alt. Max = H mt.				-	
N. Max. Piani Fuori Terra = N N				14,5	
Dist. Min. Fab. = D _f mt.				4	
Dist. min. con. proprietà = D _c mt.				H > 10	
Dist. min. ciglio strade pubbl. = D _s mt.				$\frac{H}{2} > 5$	
Sup. cop. = S _c mq				(2)	
Vol. Max = V mc				-	
Rap. Cop. max = R _c N				-	
Asservimento lotti non cont.		NO		NO	
Parch. privati $\begin{matrix} \text{res.} \\ \text{non} \end{matrix}$ mq/100 mc		5* (3)		5* (3)	
Note					
(1) Vedi art. 29 N.T.A.					
(2) Vedi punto 3 art. 9 D.M. 2.4.68					
(3) 1 posto macchina ogni 2 posti letto					
(*) La superficie minima complessiva viene stabilita in mq. 400,00.					

ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

Comune di Sanremo PIANO REGOLATORE GENERALE variante integrale	L1		L2		L3/5		L4	
	DATI CARATTERISTICI AVENTI VALORE INDICATIVO		DATI CARATTERISTICI AVENTI VALORE INDICATIVO		DATI CARATTERISTICI AVENTI VALORE INDIC.		DATI CARATTERISTICI AVENTI VALORE INDICATIVO	
ZONA L	DENOMINAZIONE: PORTO SOLE		DENOMINAZIONE: PORTO VECCHIO		DENOMINAZIONE: L3 FOCE LIDO L5 S. MARTINO BUSSANA		DENOMINAZIONE: PIAN DI POMA	
	SUPERFICIE Ha 15		SUPERFICIE Ha 9,0		SUPERFICIE Ha 30		SUPERFICIE Ha	
	POPOLAZIONE INSEDIABILE: Ab. teor.		POPOLAZIONE INSEDIABILE: Ab. teor.		POPOL. INSEDIABILE: Ab. teor.		POPOLAZIONE INSEDIABILE: Ab. teor.	
PARAMETRI EDILIZIO URBANISTICI	NORMATIVA		NORMATIVA		NORMATIVA		NORMATIVA	
	A REGIME	TRANSITORIA	A REGIME	TRANSITORIA	A REGIME	TRANSITORIA	A REGIME	TRANSITORIA
	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO
	ZONA		ZONA		ZONA		ZONA	
Obbligo S.U.A.								
Sup. Min. S.U.A.								
Ind. Terr. = I _t	mc/mq							
Ind. Fond. = I _f	mc/mq							
Alt. Max = H	mt.							
N. Max. Piani Fuori Terra = N	N							
Dist. Min. Fab. = D _f	mt.							
Dist. min. con. proprietà = D _c	mt.							
Dist. min. ciglio strade pubbl. = D _s	mt.							
Sup. cop. = S _c	mq							
Vol. Max = V	mc							
Rap. Cop. max = R _c	N							
Asservimento lotti non cont.								
Parch. privati $\begin{matrix} \text{res.} \\ \text{non} \end{matrix}$	mq/100 mc							

(1) Vedi art. 30 N.T.A.

tività, situate in zone di seconda casa; in assenza di domanda tali strutture non possono funzionare in termini di convenienza economica; la conversione in multiproprietà è senz'altro auspicabile invece del totale inutilizzo.

In quanto all'inserimento della multiproprietà in zona esclusivamente alberghiera, può essere opportunamente negata nella misura in cui vada ad inficiare il soddisfacimento di una domanda di ricettività alberghiera esistente e minima per l'economia globale delle iniziative in gioco.

È auspicabile una soluzione del problema calibrata ad hoc, anche in sede di revisione dei piani regolatori, tenendo presente la possibilità della costituzione di zone miste, alberghi tradizionali e multiproprietà, ad integrazione, con l'uso comune di alcuni servizi.

In tal caso, infatti, possono essere soddisfatte le istanze per la creazione di normali attrezzature alberghiere, la creazione di attrezzature in multiproprietà, "economiche" in termini di spazio, favorendo l'interesse privato ad assumere iniziative economiche praticabili.

Note

1 Cfr. ARITER, *Un modello di sviluppo turistico per la montagna lombarda*, Sondrio, 1989.

2 Si parla di insediamenti turistici, ma evidentemente il discorso andrebbe esteso all'intero ambito degli insediamenti urbanistici, in particolare prevedendo la valorizzazione, riutilizzazione, razionalizzazione e qualificazione dell'esistente, prima di prevedere la realizzazione di nuovi interventi.

3 La multiproprietà ha origine francese e risale alla seconda metà degli anni '60; è l'uso a turni di una determinata porzione di immobile per uno o più periodi di tempo predeterminati di ogni anno solare; cfr. F. TAMBORRINO, *Comprare e vendere in multiproprietà*, Pirola, Milano, 1988.

Ha avuto una certa diffusione anche extralegale; in Portogallo è vigente dal 1981 una apposita normativa che regola la materia; cfr. S. DIEZ, *La multiproprietà*, ISBA, Rovereto (Tn), 1988.

4 Si richiamano i piani territoriali paesistici ex lege 431/85.

5 Cfr. fonti di nota (3)

6 Cfr. Atti del Convegno "Turismo e multiproprietà, territorio e comunità locali", Marilleva (Tn), 1982.

Case al mare d'autore

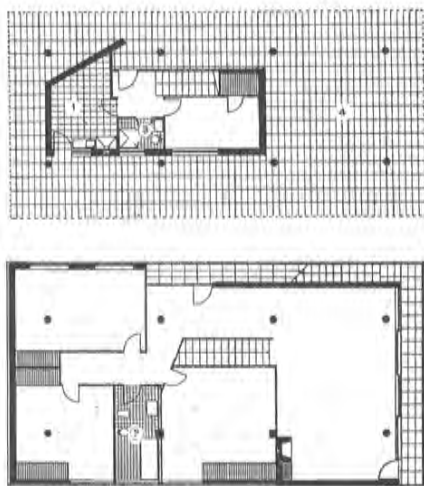
Paolo Belardi

“A primavera, andai a lavorare in una località a nord di Fregene, dove, a poca distanza dal fiumicello Arro-ne, un dentista di Roma, che amava il mare e la solitudine, voleva costruirsi una casetta sulla spiaggia. Era una località proprio deserta: mare, sabbia e macchie a perdita d'occhio”.

Difficile riconoscere nello squarcio pittorico ritagliato dal Moravia dei *Nuovi Racconti Romani* un litorale, quale quello del Maccarese, oggi malinconicamente stravol-

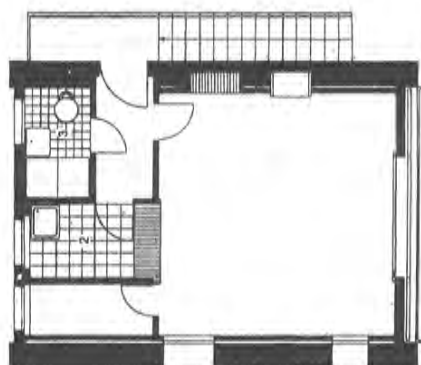
Fregene (Roma)

Villa in pineta
Prog.:
A. Luccichenti
e V. Monaco
Pianta del
piano terreno
e pianta del
piano primo



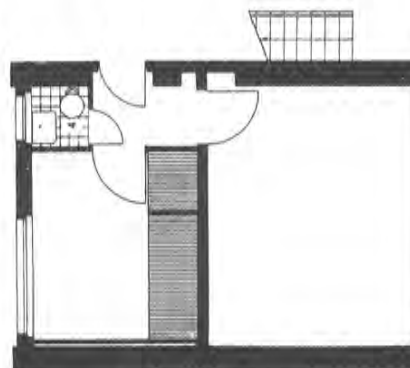
to da una agglomerazione turistica cresciuta secondo i più classici meccanismi speculativi; vale a dire in maniera caotica e con indici di fabbricabilità elevati. Così come a Fregene, laddove, in luogo di una pineta privata (per accedere alla quale la Banca d'Italia, fino a pochi decenni or sono proprietaria della stessa, riscuoteva un regolare pedaggio), ha preso forma la riproposizione in chiave balneare del quartiere Parioli.

Meno difficile, invece, riconoscere nel “dentista di Roma”, committente dell'abuso edilizio narrato da Moravia, il prototipo del professionista rampante dei primi anni Sessanta, smanioso di suffragare la propria immagine con l'agognata seconda casa al mare; insieme con l'automobile, vero e proprio *status-symbol* dell'epoca (chi non ricorda il compiacimento con cui un Alberto Sordi



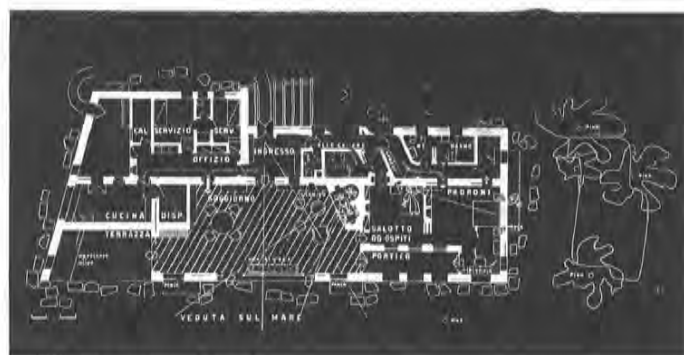
Marina di Massa

Villa in pineta
Prog.: P. Bottoni
Pianta
del piano terreno
del piano primo



gongolante, nel film *Amore mio aiutami*, magnifica agli amici della “Roma Bene” i vantaggi della sua villa, edificata direttamente sul litorale tirrenico).

Eppure, a fronte delle tante colate di cemento armato che, negli anni del “miracolo economico”, hanno finito con il deturpare irrimediabilmente anche i tratti più suggestivi delle nostre coste (vengono in mente, a memoria, i casi di Scalea, di Vieste, del Circeo, dell'Argentario), sussistono comunque numerosi esempi in cui,

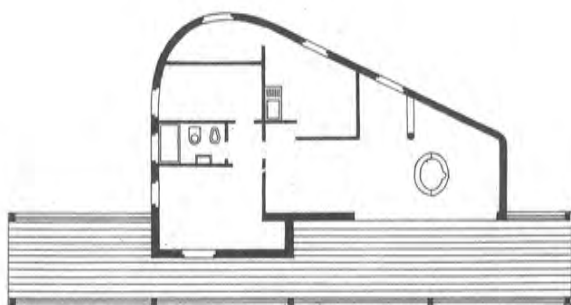


Bordighera (Im)

Villa Marchesano

Prog.: G. Ponti con: A. Fornaroli, E. Soncini — Pianta

ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi



Molinetti (Ge) - Villa Nebbia

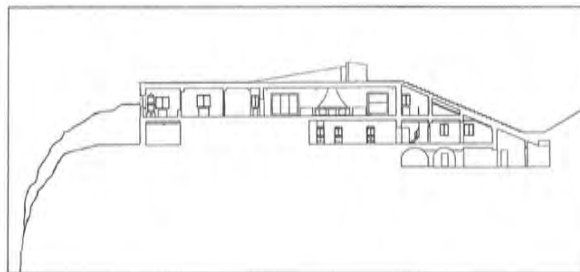
Prog.: L. Vietti

Pianta

contrariamente al convincimento comune, le nuove edificazioni sono riuscite ad inserirsi garbatamente nello *sky-line* costiero, talora addirittura avvalorandone i connotati paesaggistici.

Emblematica, al proposito, la vicenda di Punta Ala, un toponimo balzato agli onori delle cronache disciplinari intorno alla fine degli anni Cinquanta, in virtù di una massiccia operazione fondiaria finalizzata alla realizzazione di un centro balneare esclusivo, nei cui confronti si schierarono due partiti contrapposti: per l'uno Punta Ala rappresentava l'ennesima violenza sul territorio, per l'altro la dimostrazione di come, al contrario, un insediamento turistico fosse in grado di valorizzare un intero comprensorio. Tutto sommato, con il senno di poi, la questione appare sostanzialmente ridimensionata. Punta Ala, al di là degli evidenti limiti connessi con qualsiasi fenomeno di privatizzazione spinta, rien-

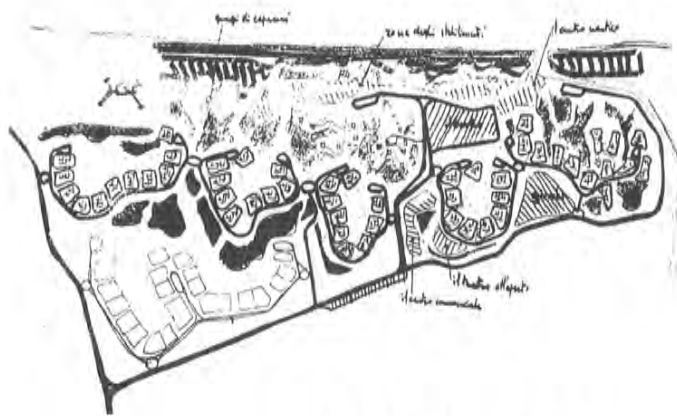
tra sicuramente nel novero delle speculazioni; ma, grazie all'intervento di progettisti impegnati (Walter Di Salvo, Ignazio Gardella, Ludovico Quaroni, ecc.), con esiti formali spesso pregevoli, che riescono a mediare esigenze funzionali e necessità mimetiche. Assolutamente in linea, peraltro, con una tradizione tutta italiana, pressoché ininterrotta, che, dalla sontuosa residenza estiva



*Capri (Na)
Villa Malaparte
Prog.: A. Libera
Sezione e veduta esterna
(d'epoca)*



ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

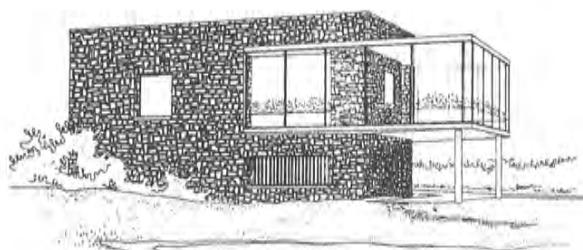
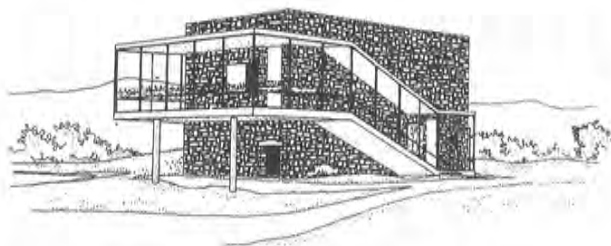


*Studi di Ludovico Quaroni
per l'urbanizzazione
della pineta di Donoratico (1956)*

di Plinio il Giovane sulle coste della Toscana ai villini in stile di Santa Maria di Leuca nel Salento, vuole la più completa integrazione fra artificio e natura. Basti pensare, pur limitandosi agli esiti di un movimento, quale quello razionalista, apparentemente indifferente alle suggestioni naturalistiche, alla disinvoltura con cui la splendida Villa Malaparte di Adalberto Libera, a Capri, corona lo scoglio di Punta Massullo.

Questa la fertile scia in cui, per l'appunto, si inserisce, all'inizio degli anni Sessanta, un nutrito elenco di case per le vacanze d'autore, firmate cioè da alcuni fra i più autorevoli esponenti della ricerca architettonica italiana contemporanea: Cini Boeri a La Maddalena, Giancarlo De Carlo a Bordighera, Vittorio De Feo ad Ansedonia, Vittorio Gregotti a Portofino, Paolo Portoghesi a Gaeta, Aldo Rossi ai Ronchi di Versilia. Neppure un maestro celebrato come Ludovico Quaroni si sottrae

al confronto con il tema turistico-balneare, aggiudicandosi nel 1956 (peraltro ex-aequo con il gruppo De Carlo) un Concorso ad inviti per l'urbanizzazione della pineta di Donoratico; un progetto sotto certi aspetti già anticipato da alcuni degli schizzi elaborati nei *carnets* della prigionia indiana e comunque successivamente approfondito in occasione della sistemazione del comparto "Il Gualdo" a Castiglione della Pescaia, in cui Quaroni, contravvenendo polemicamente a molte delle prescrizioni speculative contenute nel bando (non a caso "ispirato" dal proprietario-committente), distribuisce salomonicamente zone edificabili ed aree da sottoporre a salvaguardia ambientale. Dimostrando con l'occasione come un progetto di architettura, se condotto con competenza professionale, sia comunque in grado di rovesciare a proprio favore qualsiasi situazione; anche quelle apparentemente più insidiose e compromettenti.



Disegno di villa sul mare estratto dai Carnets di Ludovico Quaroni (1941-1945)

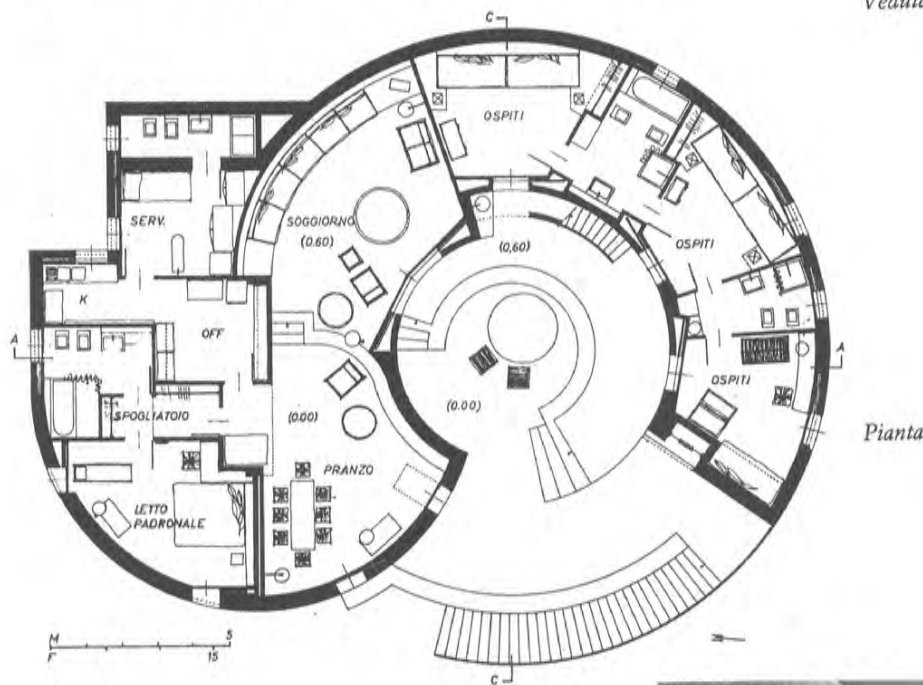
ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

**Casa per vacanze
a La Maddalena
Punta Cannone (Sassari)
1966/1967
Progetto: Cini Boeri**

L'edificio, sviluppato concentricamente intorno ad un patio centrale opportunamente protetto dai venti, si inserisce, tra le rocce naturali, lungo una ripida pendenza. Lo spazio interno è articolato in due settori, corrispondenti in pianta ad altrettante corone circolari: il primo riservato all'alloggio del nucleo familiare e comprendente i servizi generali, il secondo alle camere degli ospiti ed ai relativi servizi. L'inserimento nell'ambiente circostante, oltre che on un approccio sostanzialmente mimetico teso a contenere la presenza volumetrica, è perseguito con una scelta raffinata dei materiali, in particolare gli intonaci esterni (realizzati, senza pigmentazione, con granito locale macinato fine) e la copertura delle terrazze (in cemento bianco).



Veduta esterna



Pianta



Veduta del patio interno

ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

**Casa per vacanze
a Bordighera (Imperia)
1961/1966
Progetto: Giancarlo De Carlo
con: A. Mioni**

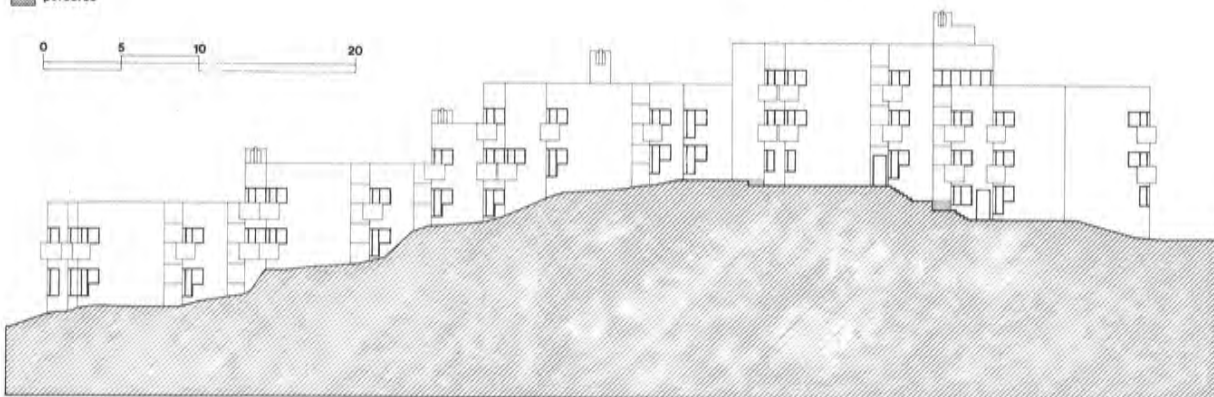
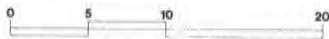
Elaborazione di un Concorso vinto all'inizio degli anni Sessanta, la casa per vacanze di Bordighera presenta un impianto a gradoni che anticipa molte fra le tematiche più ricorrenti nei progetti di Giancarlo De Carlo. L'organizzazione distributiva è infatti costituita dall'iterazione di alcuni nuclei-base (comprendenti gruppi di camere ad uno o due letti) attestati lungo unpercorso di spina che, diramandosi dal cuore dei servizi comuni, si amplia occasionalmente in piccoli spazi di soggiorno. L'articolazione dei nuclei, dettata da esigenze panoramiche, è complicata in sezione da una singolare copertura: un sistema di terrazze e giardini pensili che, unitamente al belvedere dei soggiorni, istituisce una passeggiata continua dalla sommità dell'edificio al verde circostante.



PIANTA A QUOTA $\pm 0,00$

LEGENDA

- 1 ingresso e hall
- 2 sale di soggiorno
- 3 amministrazione e direzione
- 4 lettura
- 5 cure fisiche
- 6 soggiorno di nucleo
- 7 alloggi:
 - A-camera singola
 - B-camera doppia
- 8 terrazza
- percorso



ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

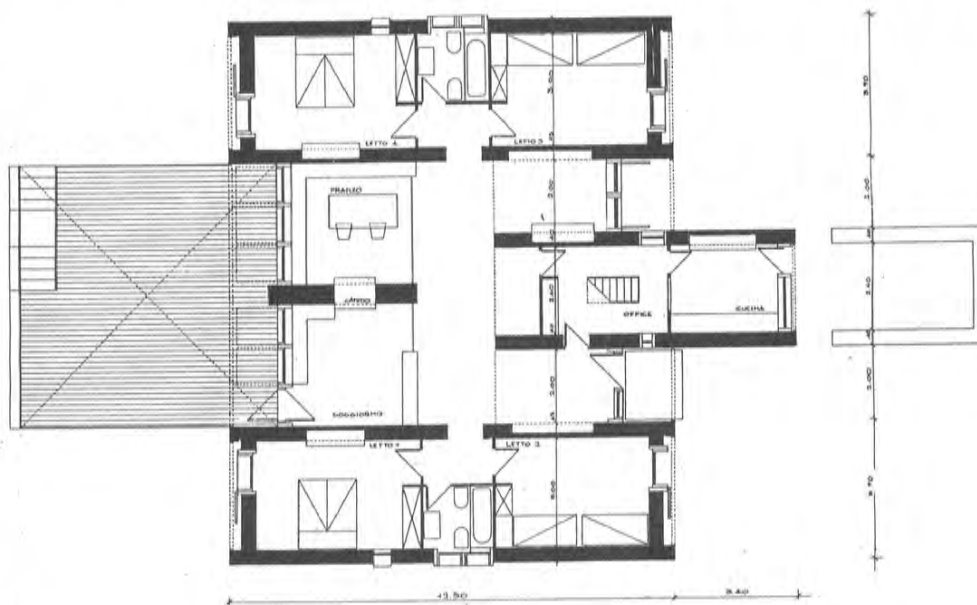


Vedute esterne

Villa Parrini
ad Ansedonia (Grosseto)
1963

Progetto: Vittorio De Feo
con: P. Reggiani

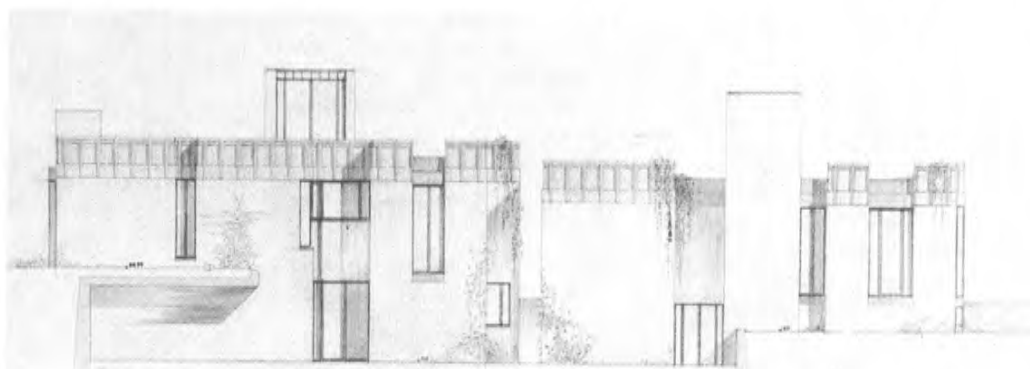
L'edificio, caratterizzato da un impianto simmetrico, è segnato in pianta da alcuni setti portanti che individuano tre fasce corrispondenti ad altrettante funzioni: ai lati due zone notte distinte (ciascuna costituita da due camere e relativo servizio) e, al centro, la zona giorno che, verso il mare, presenta un piccolo soppalco. L'inserimento ambientale è perseguito mediante l'adozione di tecnologie e materiali che rimandano alla tradizione costruttiva locale: murature in pietrame irregolare con giunti profondamente scarificati, infissi e portelloni in legno naturale, soglie in pietra arenaria.



Pianta



ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi



Prospetto nord

**Casa per due famiglie
a Portofino (Genova)
1961/1962**

**Progetto: Vittorio Gregotti
con: L. Meneghetti e G. Stoppino**

Il progetto, che si inserisce nell'ambito del "Piano Territoriale Paesistico" del promontorio di Portofino, è caratterizzato dal profilo gradonato che discende dall'andamento altimetrico irregolare del luogo. L'edificio, destinato all'uso di due famiglie

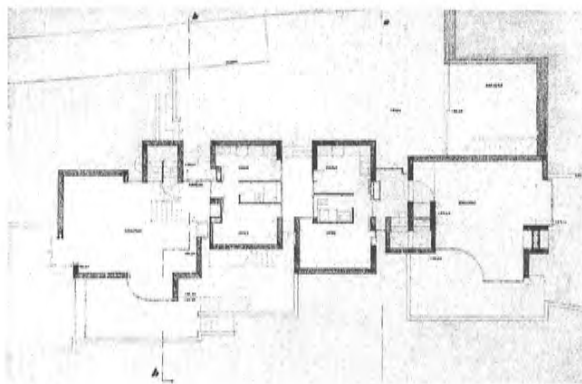
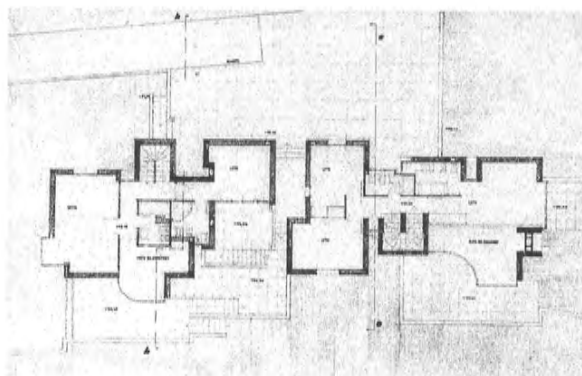
distinte ed organizzato secondo la tipologia duplex, presenta, in pianta, alcune pareti portanti in muratura che risvoltano a guscio; il passaggio tra i diversi "gusci strutturali" è mediato dall'inserimento di ampie vetrate che, verso il mare, fronteggiano la doppia altezza del soggiorno. Le pareti sono tutte previste intonacate in colore terra chiara, il coronamento-parapetto del terrazzo in lastre prefabbricate di graniglia martellinata ed i serramenti in legno verniciato verde.



Prospetto sud



Prospetto sul mare



Piante

ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

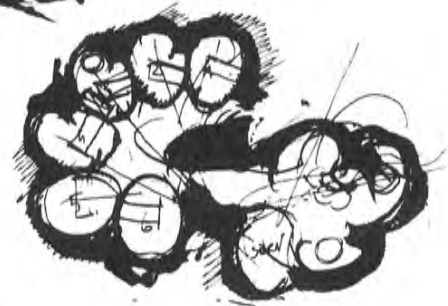
**Villa Bevilacqua
a Gaeta (Latina)
1966**

**Progetto: Paolo Portoghesi e V. Gigliotti
con: E. Guidoni, G. Palma, S. Sbarigia**

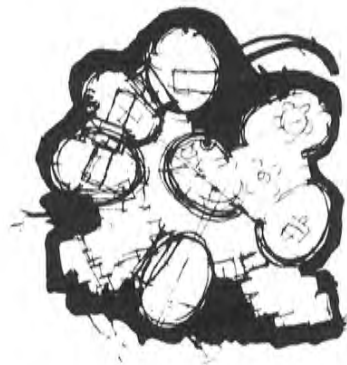
L'edificio è caratterizzato, in pianta, dall'intreccio di due strutture distinte. La prima, costituita da setti curvilinei in calcestruzzo armato faccia vista, definisce altrettante cellule contrapposte che inglobano, al proprio interno, il soggiorno centrale e le zone notte; la seconda, costituita da pareti ortogonali in mattoni, individua disimpegni e spazi di servizio. Il collegamento tra i diversi livelli è realizzato mediante una scala elicoidale, mentre la copertura, a gradoni, trova riscontro nel disegno delle pavimentazioni interne e mette in relazione il nuovo intervento con lo scenario naturale del promontorio di Fontania.



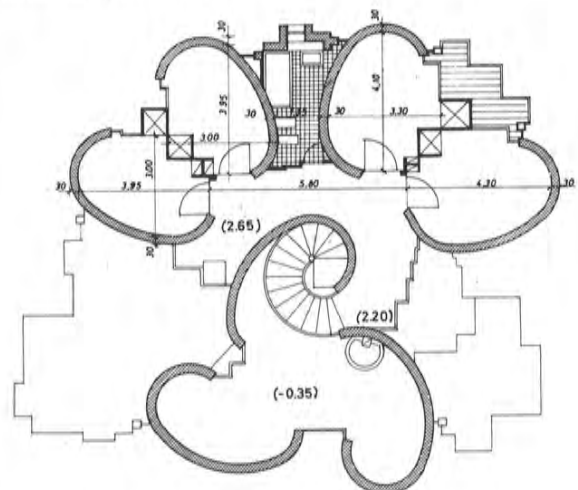
Studi
preliminari



Veduta esterna



Pianta del primo piano.



ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

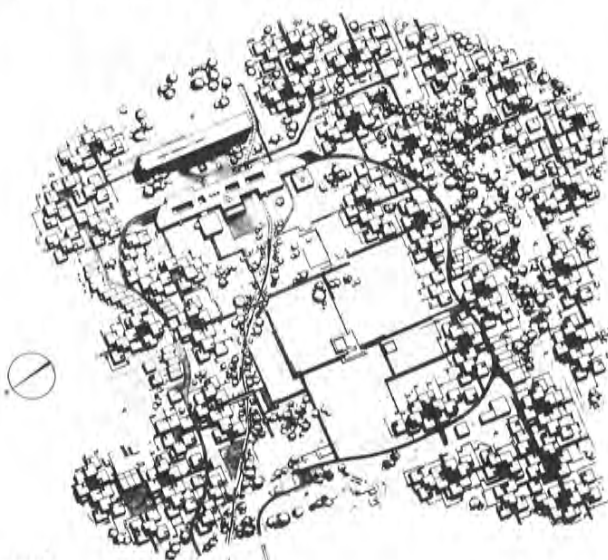
*Insedimento turistico
"Il Gualdo"
a Castiglione della Pescaia (Grosseto)
1962*

*Progetto: Ludovico Quaroni
con: G. Esposito, R. Maestro, S. Paoli, A. Ponis*

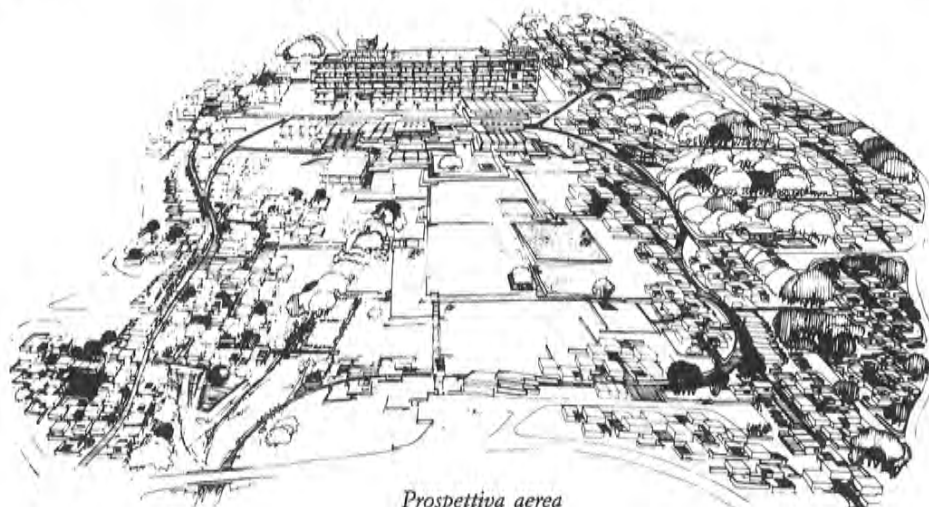
Progettato su incarico della Società "Punta Ala S.p.a.", il comparto "Il Gualdo" a Castiglione della Pescaia è organizzato mediante la giustapposizione, nell'area più esterna, di alcuni nuclei base, costituiti da otto-dieci cellule, disposti intorno a piccole corti comuni; salvaguardando al contempo l'habitat naturale al centro dell'insediamento. L'architettura delle abitazioni, grazie soprattutto al rigoroso meccanismo giuridico attivato per l'occasione (la vendita del terreno viene associata a quella del progetto esecutivo, vincolando rigidamente servitù condominiali, prospetti e finiture, ma consentendo variazioni distributive interne) è caratterizzata da una sorprendente omogeneità, che trova forza espressiva nel singolare connubio linguistico tra lessivo razionalista e spunti vernacolari.



Vedute delle residenze



Planimetria generale



Prospettiva aerea

ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

**Casa per vacanze
a Marina dei Ronchi (Massa Carrara)
1960
Progetto: Aldo Rossi
con: L. Ferrari**

La casa per vacanze a Marina dei Ronchi, profondamente manomessa negli ultimi anni, costituisce il primo progetto realizzato da Aldo Rossi e presenta un impianto volumetrico che, al contempo, chiama in causa motivi prorazionalisti e neoplastici. Quasi nascosto rispetto alla rete di vialetti pedonali che penetrano la fitta pineta circostante, l'edificio, articolato su livelli sovrapposti, comprende due appartamenti, resi autonomi mediante ingressi indipendenti. L'accesso al piano superiore, ove trova collocazione la zona notte, avviene mediante una scala esterna, completamente in marmo bianco di Carrara, che, avvitandosi intorno all'angolo nord, conduce al solario di copertura. Unica concessione alla tradizione architettonica locale, la finitura delle pareti esterne, realizzata con intonaco di calce bianca.



Vedute esterne

Le trasformazioni funzionali delle strutture ricettive: Riccione, un caso paradigmatico

Giovanni Manaresi

Come ogni attività imprenditoriale le aziende alberghiere sono in necessaria e continua evoluzione, ed essendo la conformazione della struttura ricettiva intrinsecamente connessa sia alla quantità di servizi producibili sia alla qualità del prodotto offerto, il rapporto con

gli strumenti urbanistici assume un ruolo determinante per le prospettive di sviluppo delle aziende stesse e del territorio su cui insistono. Tale considerazione di carattere generale assume un rilievo maggiore nelle aree in cui l'industria del turismo ha un ruolo portante nell'economia locale. Tra queste la riviera romagnola, un *continuum* edificato con centri rilevanti come Rimini e Riccione, costituisce l'esempio probante dell'asserzione iniziale.

Negli ultimi anni si è assistito ad un sostanziale mutamento della domanda turistica che si esprime in tempi di permanenza più brevi e scaglionati nel corso dell'anno, nel desiderio di diversificare la vacanza soggiornando in luoghi differenti e, usufruendo dei sempre più numerosi *tour operator*, visitare Paesi stranieri alla ricerca di esperienze, culture e paesaggi alternativi. A ciò si aggiunge il degrado del mare Adriatico cui viene imputata la tendenza alla diminuzione delle presenze che, nell'estate del 1989, hanno raggiunto minimi un tempo inimmaginabili.

Il quadro di profonde trasformazioni, sommariamen-

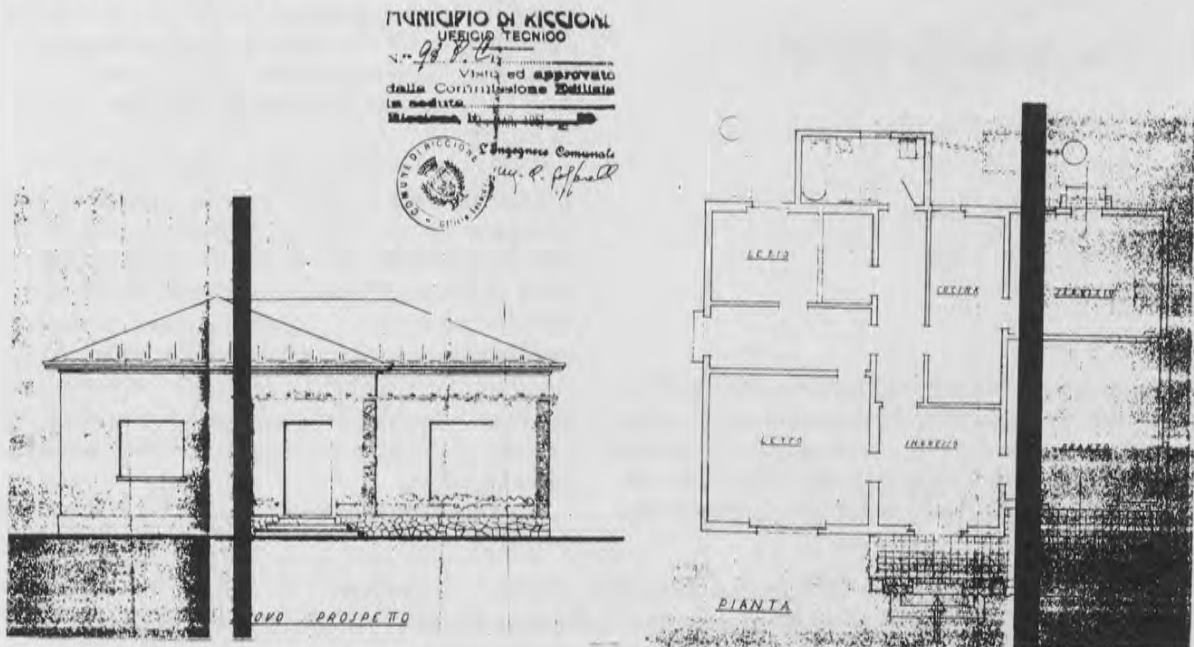
Veduta aerea di Riccione. Emerge la "consistenza" dell'offerta turistica: densità edilizia elevatissima e volumi imponenti a ridosso della spiaggia.



(Cartolina postale - Plurigraf, Nami).

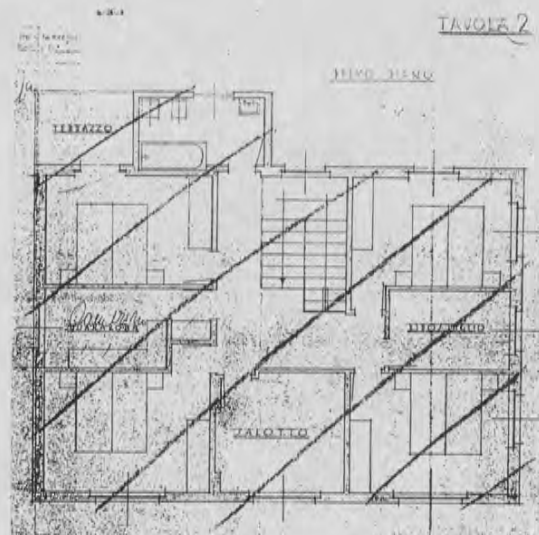
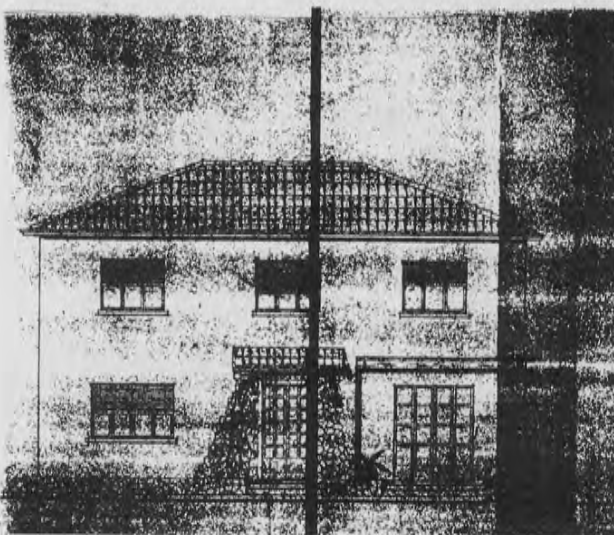
ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

La formazione
del patrimonio immobiliare alberghiero:
un esempio significativo



1951

"Sistemazione ed ampliamento di una casa ad uso civile abitazione di piani uno e vani uno"

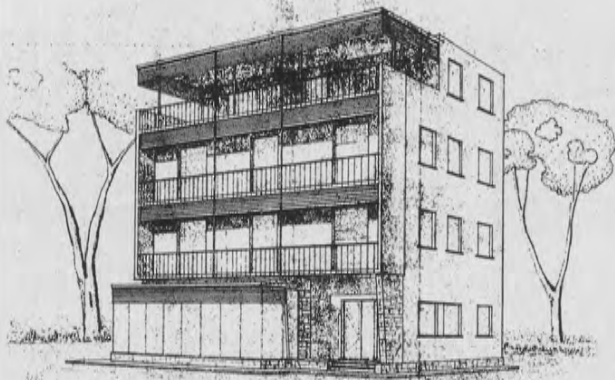
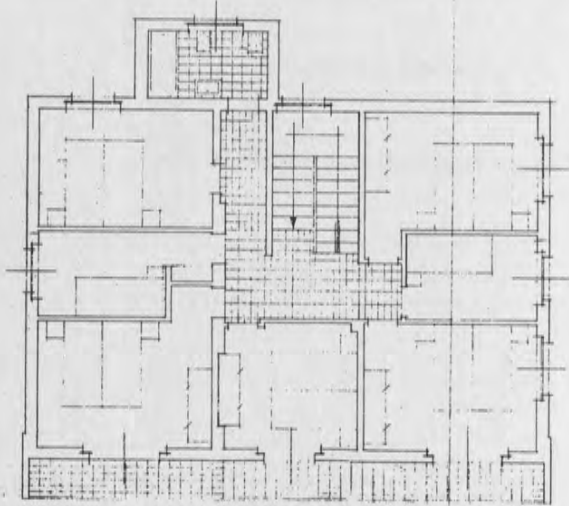
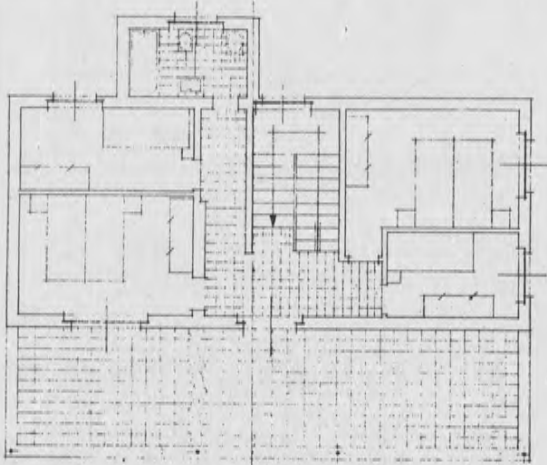


1953

"Sopraelevazione di un fabbricato ad uso civile abitazione"

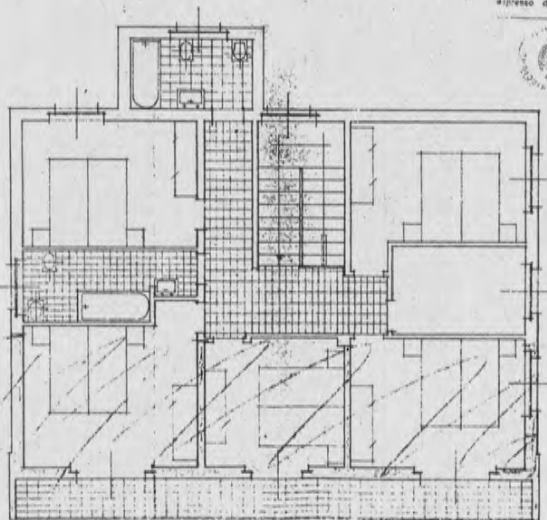
Dato il numero di posti letto (otto) e la conformazione planimetrica del livello aggiunto è presumibile che l'intervento fosse volto ad esercitare un'attività di tipo ricettivo, come ad esempio l'affittacamere

ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi



1956

“Ampliamento e sopraelevazione di un fabbricato ad uso pensione”. Si registra l'ufficiale cambiamento di destinazione d'uso. Il fabbricato si accresce di due livelli (complessivi 30 posti letto) e per ciascuno di essi vi è un unico bagno comune

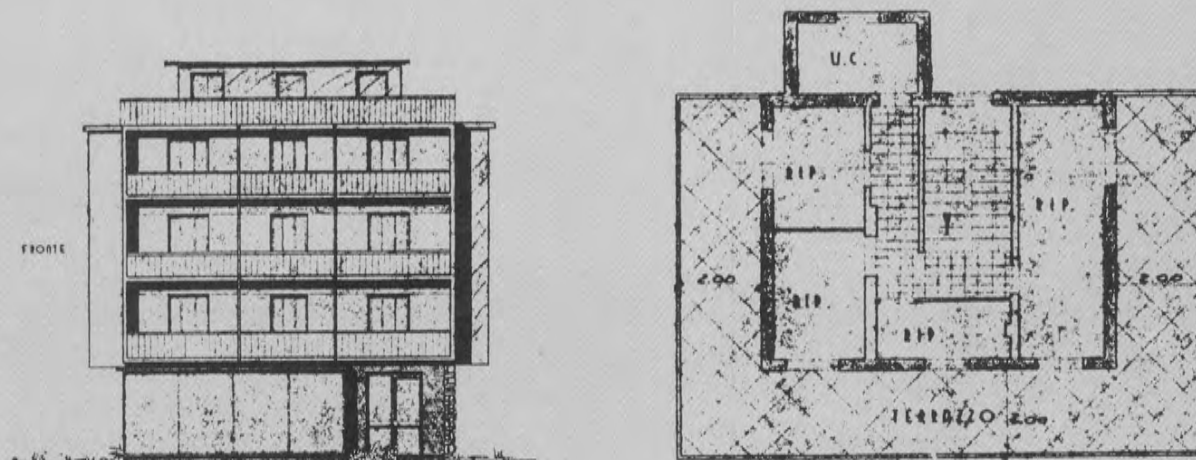


UFFI
Prat. Costit.
Aggravio a
espresso dalla



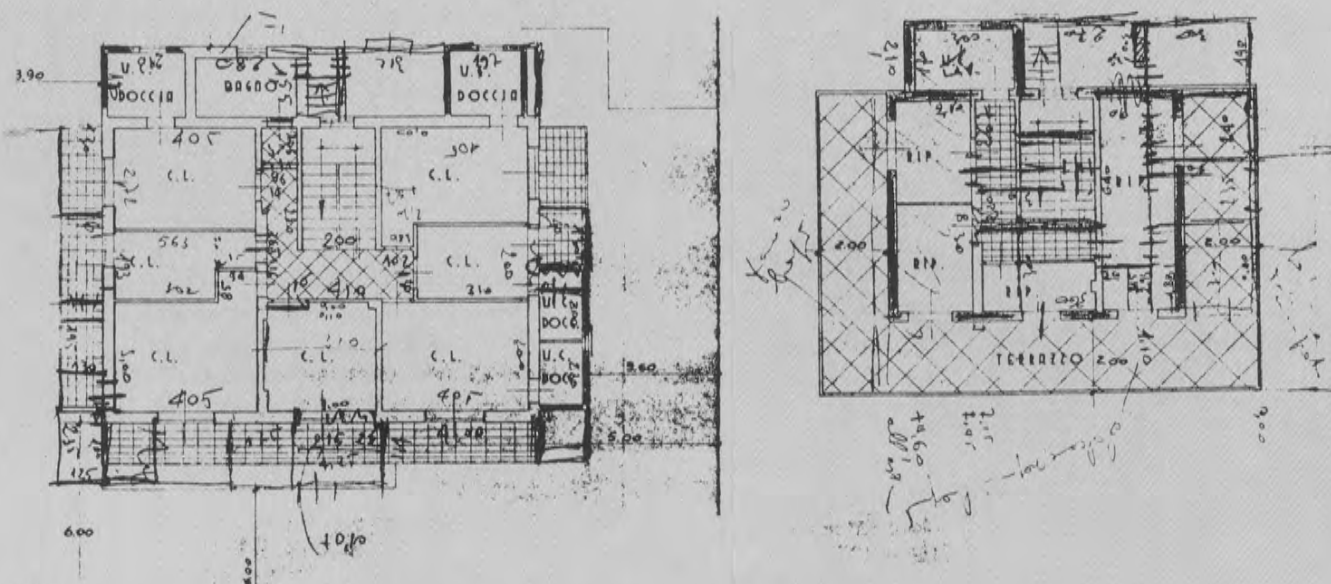
1957

“Sanatoria per l'avvenuto completamento del terzo piano mediante l'aumento di tre vani”. L'intervento comporta l'aumento di 4 posti letto e la realizzazione di un bagno in comune suppletivo



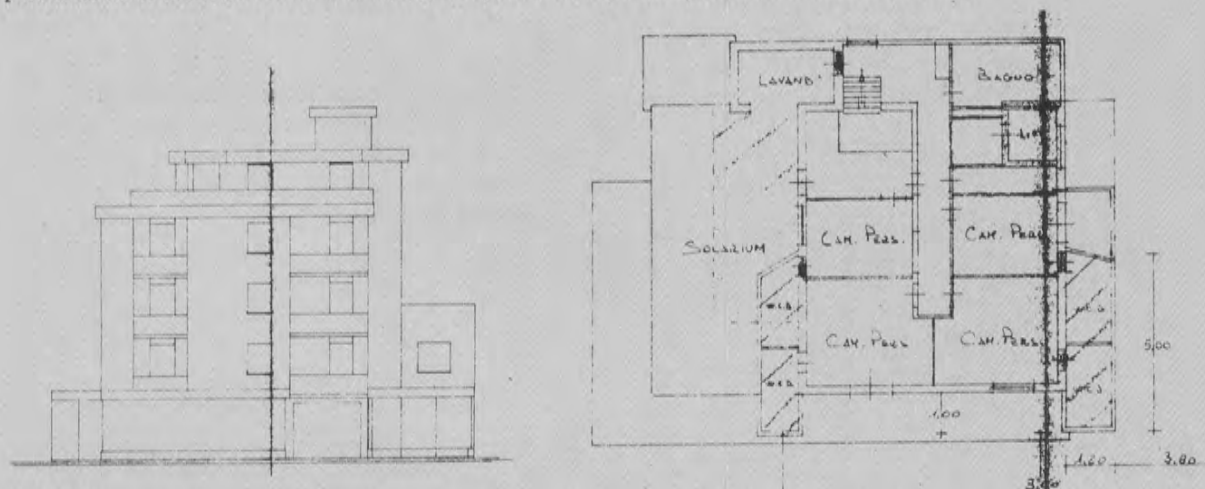
1964

"Costruzione di servizi igienico-sanitari e del piano attico della consistenza di n. 4 vani ad uso ripostigli".
 La licenza di costruzione dispone che "prima dell'inizio dei lavori dovrà essere demolito l'accessorio", ossia un locale ai bordi del lotto e in prossimità del fabbricato



1964

Questo disegno riporta la medesima data del precedente ma è "corretto" (incrementato) con schizzi e appunti. I servizi vengono costruiti in adiacenza a due fronti, viene esternamente ampliato il soggiorno e, permanendo il suddetto locale accessorio, il rapporto di copertura fondiaria si avvicina ad uno.



1974 (?)

"Costruzione di ascensore e servizi igienici". I servizi igienici in questione riguardano i ripostigli dell'attico che nel frattempo sono diventati le camere per il personale.

ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

caratteristiche che la destinazione alberghiera deve possedere sia sul piano economico-produttivo dei servizi offerti sia sul piano tipologico-edilizio.

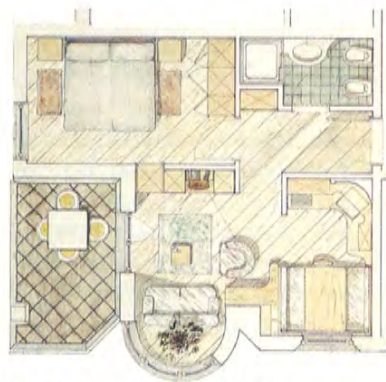
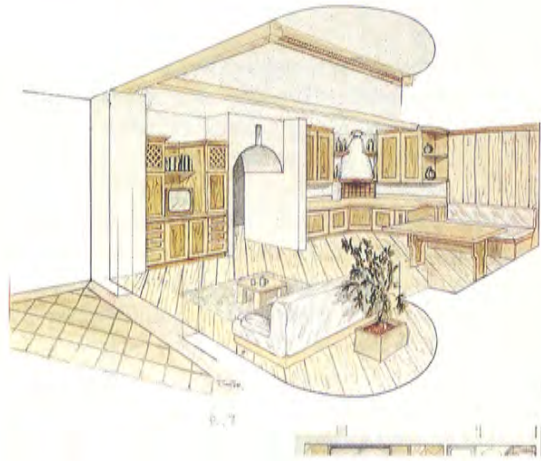
Per meglio comprendere lo stato attuale e per poter individuare alcuni possibili scenari è forse opportuno ripercorrere, seppure molto brevemente, le tappe che, dal dopoguerra ad oggi, hanno portato alla formazione dell'attuale patrimonio immobiliare in cui si esercita l'attività ricettiva. Così si è delimitato il campo di ricerca alla realtà ricchione di cui essa costituisce un caso paradigmatico, ricco di interessanti spunti di riflessione sui possibili indirizzi di tale trasformazione.

È negli anni '50 e '60 che si colloca il maggior "numero di nascite" di alberghi¹ per i quali però spesso la destinazione d'uso non coincide con la costruzione dell'edificio in quanto molti di essi sono il frutto di trasformazioni di edifici preesistenti. In questi casi l'analisi degli interventi di ristrutturazione rivela in modo chiaro la continua evoluzione, caratteristica peculiare delle strutture ricettive. Dapprima il numero di camere e soprattutto il numero di posti letto distingueva gli esercizi: gli spazi comuni erano ridotti al minimo indispensabile per la somministrazione dei pasti, e ciascun livello era dotato di un unico bagno in comune. In epoche successive, gli interventi erano finalizzati a incrementare la qualità dell'offerta mediante la destinazione di spazi più ampi per le zone di soggiorno e la realizzazione di servizi igienici annessi alle camere. Queste opere spesso assumevano il carattere di radicali ristrutturazioni ed avvenivano non solo su edifici che precedentemente avevano avuto una destinazione d'uso diversa, ma anche su fabbricati costruiti o ristrutturati pochi anni prima. In tal modo si è giunti ad una progressiva saturazione dei sia pur elevati indici di utilizzazione fondiaria.

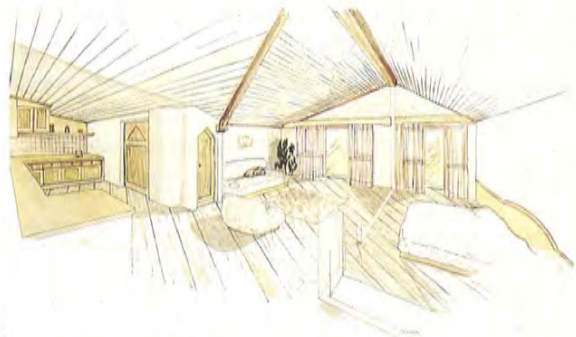
Le continue trasformazioni delle strutture ricettive della costa romagnola denotano un significativo tasso di reinvestimento nell'impresa degli utili di esercizio, fenomeno legato evidentemente alle caratteristiche occupazionali del settore: i famigliari addetti negli esercizi alberghieri variano da poco meno del 40% in alta stagione fino a oltre il 53% nei mesi di maggio, giugno e settembre².

Come si è detto precedentemente, le condizioni al contorno sono mutate, instaurando problematiche gestionali cui solo limitatamente è possibile far fronte con investimenti finalizzati ad una riqualificazione dell'offerta turistica alberghiera. Pertanto è necessario ipotizzare orientamenti normativi volti a diversificare la ricettività, superando il vincolo di destinazione alberghiera.

La "legge quadro per il turismo", 17 maggio 1983, n. 217, stabiliva che le Regioni, con specifiche leggi e mediante un adeguamento degli strumenti urbanistici



*Tipologia suite 4 posti letto.
Ogni suite è dotata di riscaldamento autonomo,
TV color, telefono, frigo-bar,
armadio per attrezzi sportivi, garage.
(Da un depliant pubblicitario).*



*Piante e vedute prospettiche
di due "suite" in multiproprietà
(da un depliant pubblicitario).*

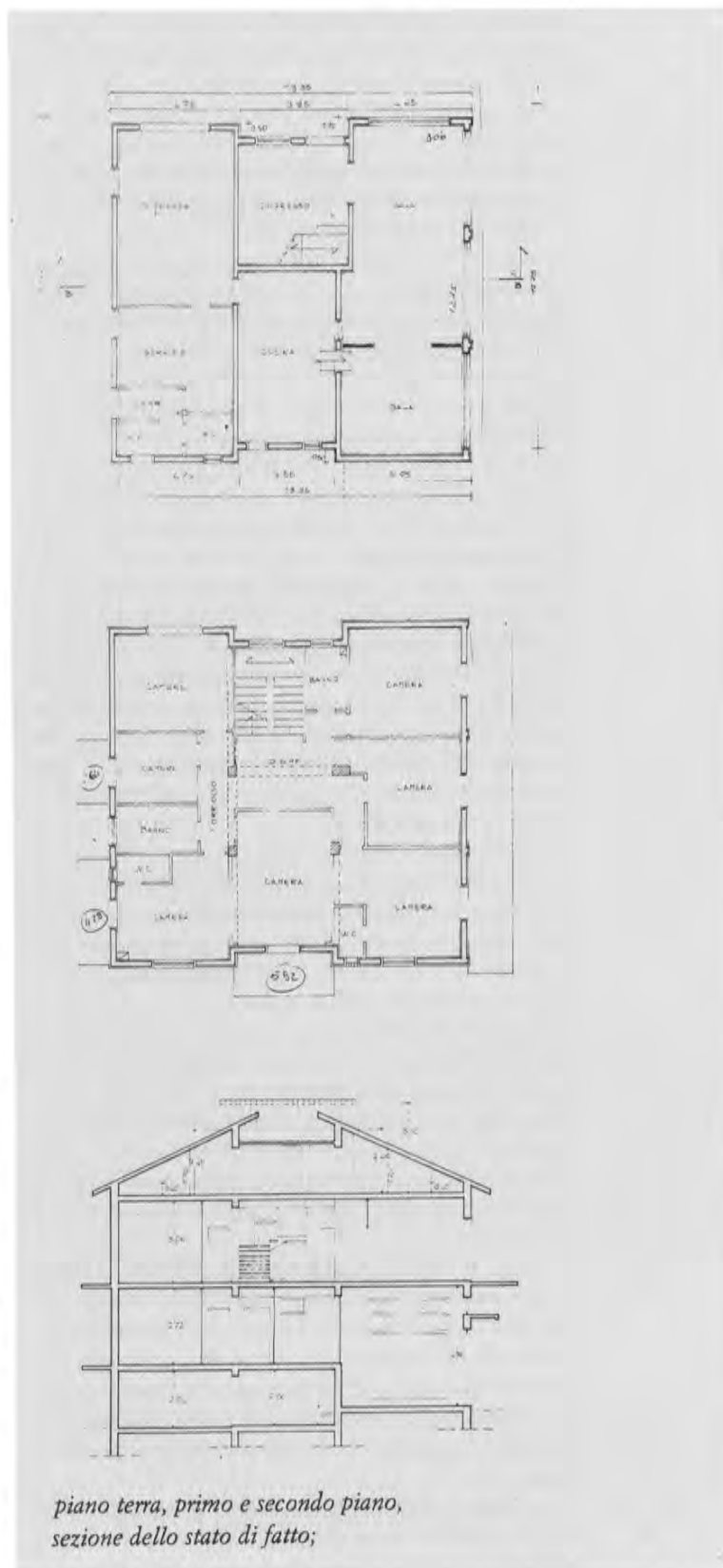
ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi

te delineato, presuppone una revisione del modello di offerta turistica balneare fondata su aziende alberghiere piccole e medie, spesso a gestione familiare, che avevano costituito l'ossatura portante di tutto il comparto produttivo negli scorsi decenni. Il punto cruciale del processo di riqualificazione e diversificazione consiste sostanzialmente nel vincolo di destinazione d'uso e nelle dei Comuni finalizzato ad individuare le aree destinate agli insediamenti turistici produttivi, sottoponesse a vincolo di destinazione le strutture ricettive. L'interesse degli Enti Locali ed in particolare delle Amministrazioni comunali a conservare il vincolo di destinazione risponde sia a finalità sociali e di pubblico interesse, sia all'opportunità di ricavare mediante la tassa di soggiorno un maggior gettito fiscale, sia a motivi commerciali dovuti ad un ampliamento relativo del mercato locale determinato dal continuo ricambio delle presenze turistiche.

Questa impostazione dirigitica e vincolistica ha evidenziato i suoi limiti dapprima nelle località turistiche "esclusive". Infatti i grandi complessi alberghieri, per l'incremento del costo del personale, l'incertezza delle prenotazioni e comunque il limitato periodo di presenze assicurate, hanno individuato nel contratto di multiproprietà l'occasione per eludere il vincolo e risolvere le difficoltà economiche. In sostanza il fabbricato viene ristrutturato in modo da sostituire le singole camere con appartamenti più o meno grandi ("suite"), peraltro senza l'uso di cucina, che vengono riservati per determinati periodi dell'anno ad acquirenti che acquistano tale diritto "con rogito notarile".

Naturalmente il prezzo risulta molto vantaggioso, l'operazione soddisfa l'ambizione di "possedere" una seconda o terza abitazione in luoghi di villeggiatura prestigiosi e, di converso, garantisce al proprietario/gestore un predeterminato numero di presenze. Inoltre i "servizi condominiali" (ristorante, pulizia e riassetto della camera, ecc.) di cui usufruisce l'acquirente risultano attraenti per la comodità del servizio ma gravano sul costo del soggiorno così da renderlo paragonabile a quello dell'albergo³.

Le restrittive norme urbanistiche, che contraddistinguono queste località "esclusive", hanno condizionato il mercato immobiliare innalzandone smisuratamente i prezzi così che gli attuali comportamenti sociali prevalenti (status symbol, propensione al consumo, ecc.) hanno decretato un discreto successo alla proposta immobiliare e turistica della multiproprietà. Ma la restrizione connessa all'impossibilità di gestire autonomamente la scelta e la durata del periodo di soggiorno ha indotto a prospettare ulteriori forme di contratto dirette a realizzare l'alto valore degli immobili mediante trasformazioni che assecondano l'interesse dei gestori e/o pro-



prietari: la società, proprietaria del complesso, vende le unità alberghiere garantendone il godimento esclusivo, gratuito, incondizionato e perpetuo come quote millesimali del complesso alberghiero stesso. Quest'ultimo tipo di compravendita presenta evidenti notevoli vantaggi rispetto alla multiproprietà ma anche rischi notevoli. Basta ad esempio considerare che, in caso di liquidazione coatta della società, si perderebbe la quota millesimale e quindi il diritto di usufruire dell'alloggio acquistato.

L'esame comparativo con altre realtà turistiche, anche se diverse da quelle della costa romagnola, evidenzia come un processo di riqualificazione e riconversione, fondato su principi di elusione di norme vincolistiche, presenti limiti di cui, prima o poi, il mercato terra conto. È quindi necessario che le norme siano sufficientemente elastiche perché, nel rispetto degli orientamenti programmatici dell'Amministrazione, si determini un ventaglio di possibilità di intervento in cui l'imprenditore turistico e/o immobiliare, a seconda delle specifiche condizioni e situazioni, possa agire con efficacia.

Le proposte e il quadro normativo dell'ultimo P.R.G. del Comune di Riccione⁴ assumono quest'ultima impostazione. Riconoscendo la necessità di differenziare le tipologie ricettive e innovando le formule classiche della pensione e dell'albergo, si propone un riesame del ruolo che può svolgere oggi la seconda casa. Si prevede la possibilità di trasformare l'azienda alberghiera tradizionale, ed in particolare quella in forma di piccole unità produttive definite "marginali", in un complesso a destinazione residenziale. Si prevedono, altresì, interventi di tipo associato, "area programma", finalizzati a dotare gli alberghi di standards qualitativi più elevati mediante l'incremento degli spazi verdi all'aperto e la realizzazione di servizi comuni aventi carattere consortile e interalberghiero (campi da tennis, piscine, ecc.). Si tratta cioè di realizzare le economie di scala per accedere a innovative modalità di gestione dell'ospitalità.

Sulla base dei dati disponibili al marzo 1990, forniti dall'Ufficio Tecnico Comunale, l'interesse degli operatori si è finora principalmente rivolto alla possibilità di riconversione funzionale: il piano individuava circa cinquanta "alberghi marginali" e successivamente, in virtù di una ordinanza del Sindaco che attribuiva a chi ne avesse fatto richiesta la suddetta classificazione urbanistica, tale numero si è elevato fino a circa cento unità⁵. Certamente, il degrado del mare Adriatico ha avuto un effetto catalizzante sui processi di riqualificazione e di revisione del modello turistico balneare. Dal punto di vista legislativo è stato presentato un progetto di legge regionale⁽⁶⁾ in cui si dispone che "la rimozione del vincolo ... può essere autorizzata ... quando sia dimostrata, con idonea documentazione, la non conve-

nienza economica della gestione della struttura ricettiva" (art. 2, comma 2). Si precisa inoltre che "per le strutture alberghiere aventi capacità ricettive inferiori a 20 camere, situate nei Comuni costieri della riviera emiliano-romagnola, ... la non convenienza economica della gestione si intende dimostrata in considerazione dello stato di crisi del settore in conseguenza dei gravi fenomeni di eutrofizzazione del mare. In questo caso il Comune ... può autorizzare la modifica della destinazione d'uso degli immobili ... a condizione che detti immobili siano trasformati ... in pertinenze e in strutture di servizio di altre aziende alberghiere oppure in complessi residenziali abitativi ..." (art. 2, comma 5).

La riconversione funzionale delle strutture ricettive costituisce, inoltre, l'occasione per un'incentivazione economico-produttiva dal punto di vista immobiliare in cui, come sempre, il sistema di norme urbanistiche gioca un ruolo determinante nella misura in cui riesce ad assicurare il determinarsi di situazioni utili e necessarie ad un intervento privato efficace.

In conclusione, l'industria turistica sta vivendo una fase di profonda trasformazione, in particolare nel settore balneare; è terminata la grandiosa stagione del turismo di massa, creata dal nulla grazie alla diffusissima iniziativa e capacità imprenditoriale di soggetti aventi ridottissime possibilità finanziarie. È indubbio che la fisionomia del nuovo turismo balneare non è ancora definita, è certo però che il rinnovamento dovrà essere incoraggiato con crediti agevolati, liberalizzazione del regime dei prezzi e con una revisione complessiva della legge quadro sul turismo.

Si ringrazia l'Ufficio Tecnico del Comune di Riccione per la cortese disponibilità nel fornire l'interessante documentazione iconografica.

Note

1 Più precisamente il 44% tra il 1951 e il 1960 e il 38% tra il 1961 e il 1970; il 4% prima del 1940, il 6% negli anni '40 e il rimanente 7,8% dopo il 1971. Tali valori sono desunti dall'*Indagine conoscitiva sull'apparato alberghiero*, a cura di Tecnicoop Bologna, marzo 1983, p. 67; allegato alla Variante del P.R.G. del Comune di Riccione, elaborata nel 1984.

2 Tecnicoop, *Indagine conoscitiva sull'apparato alberghiero*, cit., p. 53.

3 Per un approfondimento a carattere pratico-operativo si veda F. Tamborrino, *Comprare e vendere in multiproprietà*, Milano, Pirola, 1988.

4 Il P.R.G., redatto dal prof. ing. G. Crocioni e dall'arch. F. Tinti (Tecnicoop) nel 1984, è stato approvato dalla Giunta Regionale con delibera n. 5391 del 10/11/1987 e delibera n. 564 del 23/2/1988.

5 È da notare che, a seguito dell'ordinanza del sindaco furono approntate circa novanta richieste, ma di queste quasi un terzo riguardavano immobili già classificati come "marginali".

6 Progetto di legge d'iniziativa della giunta regionale: "Disciplina del vincolo di destinazione delle aziende ricettive in Emilia-Romagna", pubblicato sul *Supplemento speciale del bollettino ufficiale* della Regione Emilia-Romagna, n. 436 del 2/3/1990.

Un villaggio turistico come una frontiera

Antonio Monaco

L'ipotesi progettuale ha origine dall'opportunità di realizzare nella spiaggia di Bibione (Ve) un intervento insediativo di completamento su un'area di circa 75.000 mq. il cui assetto è in buona parte già definito dal "Centro Mercato" del prof. arch. Gianugo Polesello.

L'intervento è caratterizzato da forti vincoli normativi e dalla necessità di offrire un'immagine innovativa rispetto ai tipi edilizi impiegati di consueto, responsabili di un quadro urbano in gran parte deludente.

Le strutture previste devono ospitare al piano terreno magazzini, spazi di vendita, impianti di interesse comune e pubblici servizi; al primo piano residenze turistiche.

Il terreno è servito dalla strada che corre lungo il margine meridionale del sistema vallivo che caratterizza la penisola di Bibione con direzione Est-Ovest e serve i diversi insediamenti dipartendosi dalla viabilità di accesso fino a Porto Baseleghe.

Il sito non ha subito profondi processi di trasformazione e conserva ancora a nord dell'asse viario sopraccitato l'aspetto ambientale caratterizzato da valli da pesca e aree palustri.

La superficie considerata dell'intervento è di circa 23.000 mq. dei quali 4.500 sono rigorosamente destinati a verde a conferma dell'allineamento di fronte edilizio del centro mercato che costituisce un dato di progetto.

La normativa ammette per i corpi di fabbrica un'altezza massima di 7 ml., una percentuale di area scoperta del 30% e un indice massimo di fabbricabilità pari a 1,5 mc/mq.

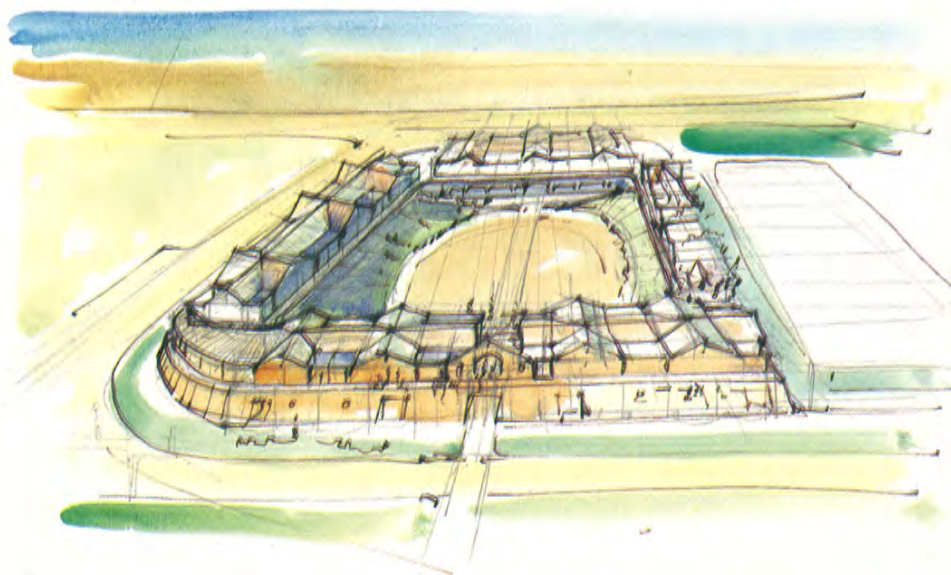
I vincoli dettati dalla normativa e la netta separazione delle destinazioni tra il piano terra e il piano superiore han suggerito l'idea di una soluzione che esprime in modo sensibile questa aggettivazione.

La residenza è perciò vista come una ariosa tendopoli eretta su un piano basamentale rappresentato dal primo orizzontamento.

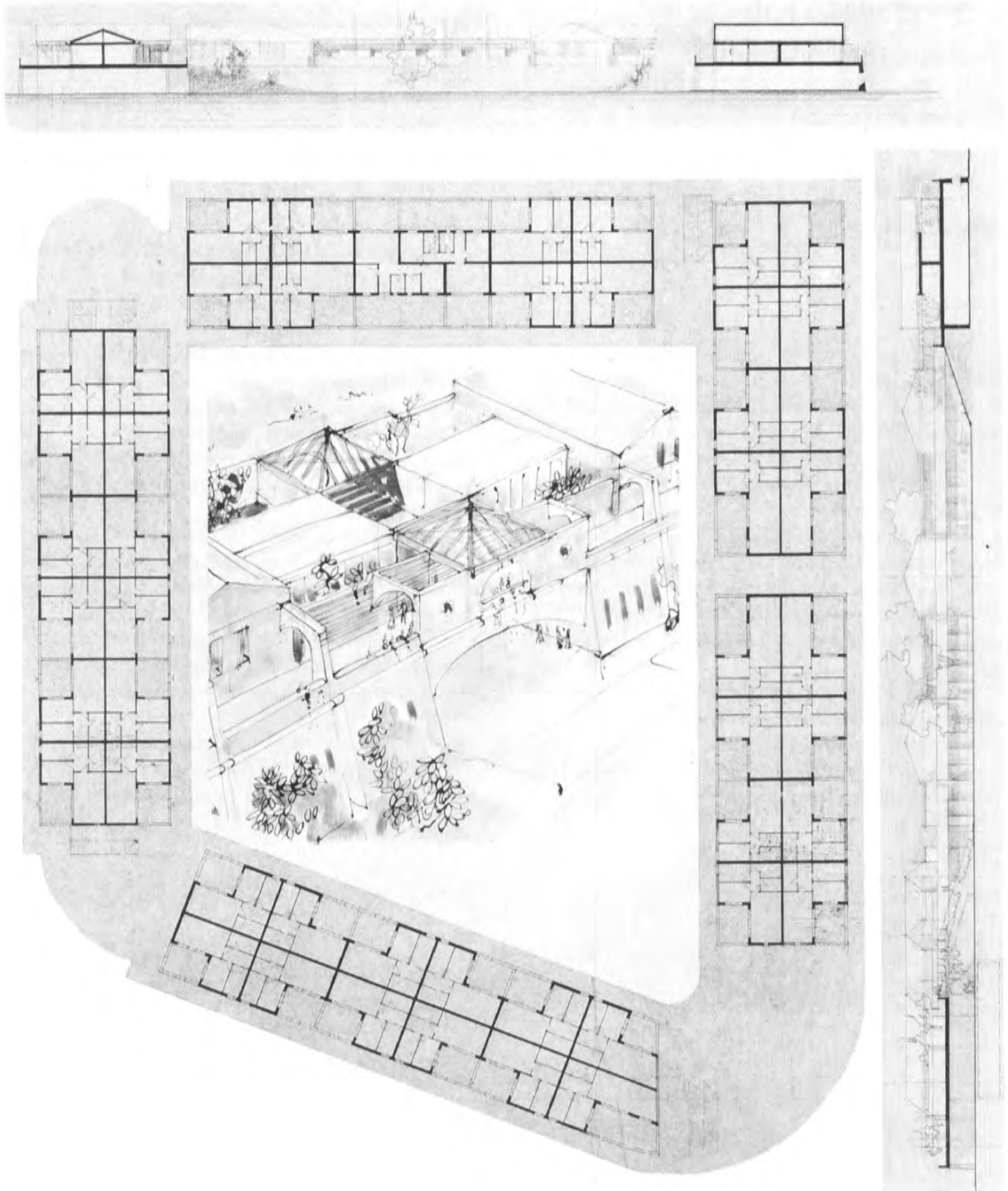
Quest'ultimo, interamente destinato alla pedonalità, esprime anche fisicamente il concetto del percorso di ronda di una cinta muraria, viepiù accentuata dalla scarpata della parete esterna.

In tal modo la distinzione normativa imposta dalle funzioni diverse per i due piani distinti viene accentuata sotto l'aspetto formale e tipologico come intenzione progettuale.

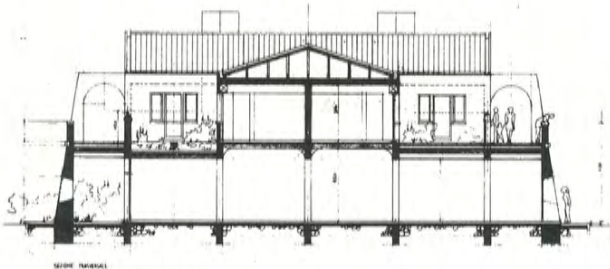
Non si vuol proporre un organismo chiuso su se stesso come per affrancarsi dalla povertà, del più generale evento urbano sviluppatosi disordinatamente nel tren-



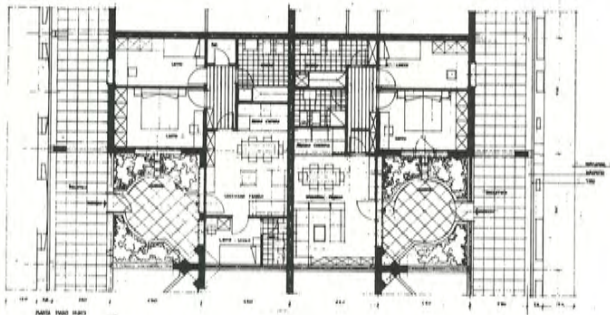
ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi



ARGOMENTI E PROGETTI
I modelli insediativi



Sezione trasversale



Pianta primo piano

tennio 1960-90 ma una base fisica e concettuale che definisce con estrema chiarezza l'offensiva dell'edificato sull'ambiente.

Le piazzole d'angolo sono pensate come punti di osservazione privilegiati sulle vicine valli e le unità residenziali come bastioni disposti in modo da affermare

un principio d'ordine formale e da lasciare al margine esterno confusione e degrado.

Questa frontiera censura l'orizzonte indefinito dell'ammassamento tipologico cresciuto disordinatamente ed è fortemente motivata al recupero dell'integrità degli spazi promossi dalle diverse destinazioni.

L'intera struttura costituisce un nucleo esattamente configurato e riconoscibile con spazi ben definiti che potrà essere integrato da altri nuclei anche distinti tra loro ma opportunamente inseriti nella sequenza ambientale.

Gli accessi sono disposti agli angoli del complesso e in corrispondenza all'asse principale e sono segnalati formalmente come "porte" ricavate nella piattaforma di base.

La quantità residenziale è costituita da cinquantadue elementi ad elle, tutti provvisti di recinto privato, addossati gli uni agli altri a formare gruppi di quattro unità che si ripetono in modo ritmico.

L'ipotesi progettuale non vuol essere riduttiva nei confronti dei costumi balneari e dell'attitudine alla comunicazione più libera e immediata.

Essa vuole però cogliere gli aspetti più fruttuosi di un momento di riposo, vuol essere una metafora della quiete e del ripensamento, un frammento di antico o un'ansia di futuro non placata dalla qualità di un patrimonio edilizio ormai logoro, un'immagine di materiali e colori sospesi tra terra e acqua.



Le colonie marine: un patrimonio da salvare

Francesca Franchini

Le "colonie" marine rappresentano — per la loro "marginalità" ai centri di vita — le residue "pause" naturali nei litorali della Romagna e della Versilia. L'"occasione" di riutilizzo — magari sotto l'egida del "desiderio del meglio" — è molto ghiotta, sia per il privato che per il pubblico.

In un'ottica strategica la conservazione delle aree ancora libere e la cautela negli interventi di ristrutturazione sembrano costituire un imperativo categorico.

La conurbazione sviluppatasi nel Litorale Romagnolo si trova a dover adeguare alle esigenze attuali il modello turistico tradizionale, cercando soluzioni per una trasformazione del territorio, da considerarsi non più come "sprawl" edificato ed edificabile in modo indiscriminato (rispetto alla compatibilità) ma come "risorsa" da salvaguardare.

La richiesta preminente del turismo post-industriale è la natura nel "comfort".

Emerge di conseguenza la necessità di una valorizzazione dei residui dell'ambiente naturale; le Colonie possono essere l'occasione "giusta" sia per le opportunità offerte dai contenitori, per il verde e per l'arenile a loro connesso.

Per tali caratteristiche possono essere considerate anche come "trait d'union" tra la costa e l'entroterra.

Può forse essere utile qualche cenno "storico".

Le Colonie costruite nell'800 avevano lo scopo di assistere e curare persone con malattie contagiose.

Gli Ospizi Marini e i Sanatori venivano edificati nelle aree di confine dei Comuni, marginali quindi rispetto ai centri urbani.

Fra gli Ospizi sorti nella Riviera Romagnola, fra il 1870 e il 1912, si possono citare il Matteucci (1870) a Rimini (demolito), il Martinelli-Amati (1877) a Riccione, sulla cui area è stato costruito in seguito il Grand Hotel, il Romagnolo (1881), il Bresciano (1891), il Mancini-Barilaj a Riccione, tutti e tre in seguito demoliti.

Agli albori del '900 vennero create le prime Colonie con funzione assistenziale; per le stesse i regolamenti dell'epoca prevedevano una classificazione guidata da criteri medici con la suddivisione delle Colonie a ricovero permanente, temporaneo e Colonie marine (tenendo conto anche delle localizzazioni orografiche).

Successivamente, negli anni '20 vennero istituite Organizzazioni Assistenziali, ad esempio l'ONMI (Opera Nazionale Maternità Infanzia 1928), che provvide a Colonie specifiche per la profilassi antitubercolare dell'infanzia.

Le Colonie diurne, temporanee ed elioterapiche, sono degli anni '30; così classificate con il "Regolamento

ARGOMENTI E PROGETTI
Le colonie marine

delle Colonie estive" (a cura del PNF) del 1935.

Nei primi anni della II Guerra Mondiale vennero costruite Colonie diurne utilizzate come centri di propaganda ed educazione igienica, mentre le Colonie temporanee avevano funzione di ricovero infantile, di ospedale, di alloggi militari e depositi.

Durante la smisurata "crescita" edilizia degli anni '50-'60 furono edificate — nei litorali — moltissime Colonie di Proprietà privata (con dimensioni ridotte rispetto alle Colonie pre-belliche), disseminate peraltro in una moltitudine di spazi.

Bisogna arrivare agli anni '70 per una radicale revisione nelle destinazioni d'uso delle Colonie marine (che si trasformano in centri ricreativi e/o in occasioni di espansione turistico-balneare alberghi ecc.). Sovente queste operazioni hanno prodotto la saturazione dello spazio ancora disponibile lungo la costa.

Negli anni '70-'80 il sociale, per l'aumentato livello di vita, aveva "conquistato" le zone centrali, creando il boom delle pensioni e piccoli alberghi a gestione familiare; le Colonie perdevano in tal modo, almeno in parte, la loro funzione.

Attualmente la valorizzazione della natura è il tema latente — e dominante — in una riqualificazione turistica. La domanda richiede un ambiente "naturale", ma, nello stesso tempo, attrezzato.

Da ciò può desumersi la credibilità di una ipotesi di rivisitazione delle Colonie (collocate nel verde residuo

del litorale), come contenitori in grado di soddisfare — almeno parzialmente — i requisiti per la trasformazione. La situazione attuale relativa alle Colonie ancora esistenti lungo la Costa Romagnola (Cattolica-Ravenna) è sintetizzata nelle tabelle che seguono.

*Le colonie marine della costa romagnola.
Analisi delle proprietà
e destinazioni d'uso*

Sotto il profilo storico l'unica testimonianza ottocentesca sulla Costa Romagnola è costituita dalla Colonia Burgo di Riccione, peraltro, completamente ristrutturata negli anni '50.

Del primo ventennio del 1900, si possono annoverare tre Colonie sull'arenile a Sud di Rimini; l'unica attualmente non utilizzata è la Colonia Murri, oggetto di un concorso per la ristrutturazione e l'utilizzo. Fra il '20 e il '30, a Rimini, furono costruite due Colonie sull'arenile, a Nord e a Sud della città; a Cesenatico, negli stessi anni sono state costruite le prime Colonie ai confini della città, localizzate generalmente lungo l'arenile (ad eccezione della Colonia "Opera Bonomelli").

Da Cattolica a Ravenna, nel decennio successivo, sono state costruite 26 Colonie per la maggior parte sull'arenile, di cui circa la metà situate fra Rimini e Riccione (ma alcune anche nell'interno).

Appartengono a questi anni le Colonie più qualificate architettonicamente, tanto da ritenere che le migliori esemplificazioni siano da collocarsi in questo periodo.

Questi complessi hanno dimensioni notevoli e sono ricchi di spazi all'aperto. Negli anni post-bellici si è verificata una stasi nella costruzione delle Colonie (circa il 40% rispetto al decennio precedente). Il "boom" vero e proprio è degli anni '50-'70, periodo in cui si è realizzato il maggior numero di Colonie distribuite tra Cattolica, Cervia e Ravenna (localizzate in prevalenza sul lungomare, sull'arenile e nell'interno dei paesi). Al fine di fornire un quadro dell'argomento sono stati analizzati alcuni elementi significativi: superfici coperte, scoperte e volumi.

Le Colonie nella costiera da Cattolica a Ravenna hanno disponibili circa 1.500.000 mq. di area verde e arenile e circa 2.500.000 mc. rivisitabili, sia a fini turistico-ecologici che ad attrezzature necessarie per la popolazione.

L'analisi delle collocazioni: arenili - lungomare - interno, porta ad una più approfondita visuale per definire in dettaglio le nuove possibili destinazioni.

Analizzando il problema anche sotto il profilo delle Proprietà delle Colonie stesse, si evidenzia:

*Localizzazione delle colonie
nei comuni da Cattolica a Ravenna*

Località	N°	%
Cattolica	4	1.65
Misano	10	4.11
Riccione	24	9.88
Rimini	14	5.76
Bellaria/Igea Marina	40	16.46
S. Mauro	4	1.65
Gatteo	6	2.47
Cesenatico	73	30.04
Cervia	66	27.16
Ravenna	2	0.82
Totale	243	100.00

“Le Navi”

ex colonia XXVIII ottobre



Veduta d'insieme
della Colonia “Le Navi”

1934

Stato iniziale

Anno di costruzione: 1932

Ubicazione:

Cattolica; il complesso è delimitato a Nord dal fiume Conca, a Sud dal fiume Ventena, a Est dal mare e ad Ovest dalla Ferrovia

N° posti letto: 1100

Proprietà:

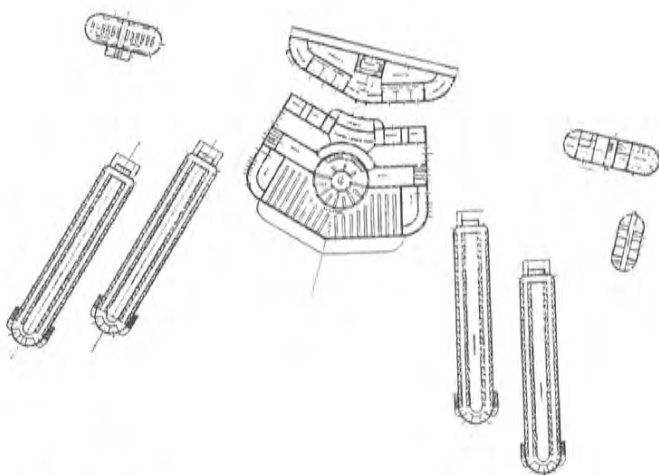
Fondazione Figli degli Italiani all'estero

Destinazione d'uso:

Colonia, Ospedale militare, ecc.

Progettista:

Arch. Clemente Busiri Vici



Planimetria generale



Veduta dei dormitori

Tipologia edilizia:

Struttura a padiglioni. Otto padiglioni isolati di cui uno centrale (nave ammiraglia), 4 affiancati a 2 a 2 in posizione divergente rispetto all'edificio centrale, più altri tre edifici adibiti a servizi.

Tipologia strutturale:

Tutta la struttura è in c.a.

Fondazioni su sabbia con carico inferiore a 1 kg./cm². Le fondazioni sono formate da travi continue e travi di collegamento. La muratura portante termina con degli elementi in parte a sbalzo, in parte (verso l'interno) appoggiati su due pilastri sagomati. La parte esterna a sbalzo porta sull'estremità la muratura d'ambito e la relativa copertura. Le pareti e le coperture hanno intercapedini ventilate.

Note: La Colonia “Le Navi” si differenzia dalle altre per la particolare configurazione riprodotte, nel suo complesso, la morfologia di una flotta di navi. Il riferimento al contesto culturale del tempo è evidente soprattutto nel primo stralcio dell'opera (4 siluri) comprendente la flotta navale in c.a. collocata in formazione attorno alla nave ammiraglia (la quale, vista dall'alto, richiama la forma di un aereo), disposta come nell'atto di salpare. La disposizione planimetrica generale è simmetrica, mentre l'organizzazione funzionale interna dipende dall'idea della “nave”. In conclusione si tratta del trasferimento di una progettazione navale in architettura. A monte di ciò si deduce che l'indotto architettonico supera il problema funzionale per dare rilievo all'aspetto scenografico con l'ispirazione a modelli di riferimento contemporanei di quegli anni, quali sono i transatlantici e gli aeroplani. Proprio per questo, l'opera, per i caratteri di assoluta modernità può essere considerata un'opera neofuturista.

Il secondo stralcio dell'opera ('34-'35) non mette in chiara evidenza il riferimento navale, sia nella disposizione planimetrica che nella figuratività esterna degli edifici, ma esalta la funzionalità, facendo notare il rapporto tra pieni e vuoti percettibile soprattutto nell'edificio con scale esterne elicoidali. Gli interni di questi ultimi edifici mantengono intatto l'iniziale modello navale, con un effetto meno convincente rispetto ai precedenti.



Riuso

Superficie scoperta: 54.700 mq.

Superficie coperta: 7.900 mq.

Volume: 50.000 mc.

Aumento volume: —

N° posti letto: 500

Proprietà:

Regione Emilia Romagna

Progettista:

Arch. Lamberto Panizza (Servizio Provveditorato Regione Emilia Romagna)

Destinazione d'uso:

All'interno del Piano Poliennale degli interventi della Regione Emilia Romagna figura il progetto "Tempo Libero", nel quale è prevista l'iniziativa "Spazio ai Giovani" volta a favorire interventi di carattere culturale, ricreativo e sportivo per i giovani.

È previsto l'intervento destinato a sviluppare gli scambi internazionali giovanili concordati dal Ministero degli Affari Esteri che nell'ambito di tale progetto è stato gestito con convenzione stipulata tra i Comuni di Bologna, Modena e Cattolica in accordo con l'Assessorato Cultura, Sport e Tempo Libero della Regione Emilia Romagna.

Interventi:

Intervento edilizio diretto.

Ristrutturazione interna, Manutenzione straordinaria e Arredo (creazione di camere e non più camerate con tramezzature mobili). Ripristino gallerie passanti e scale esterne con le tecnologie degli anni '30.

Note: Il progetto di riuso non altera in alcun modo la struttura e i volumi del fabbricato. Questo intervento sta a dimostrare come questi contenitori possono essere utilizzati ai giorni nostri senza peraltro alterare i manufatti architettonici e nello stesso tempo senza congelarli ma rendendoli vivi e attuali.

Parte del complesso "Le Navi" è stato ridotto negli anni '60, nonostante ciò, l'area scoperta rimasta è ancora sufficiente per le attrezzature sportive attuali.



Veduta d'insieme del salone ex dormitorio



Veduta della scala esterna di uno dei dormitori

“Colonia Ferrarese”
ex Ospizio Marino Balbo



Stato iniziale

Anno di costruzione: 1932

Ubicazione:

Cattolica; il complesso è delimitato a Est dall'arenile, a Ovest dal lungomare, a Nord dal torrente Ventena e a Sud dalla fascia edificata

N° posti letto: —

Proprietà:

Federazione dei Fasci di Combattimento della Provincia di Ferrara

Destinazione d'uso: Ospizio e Colonia

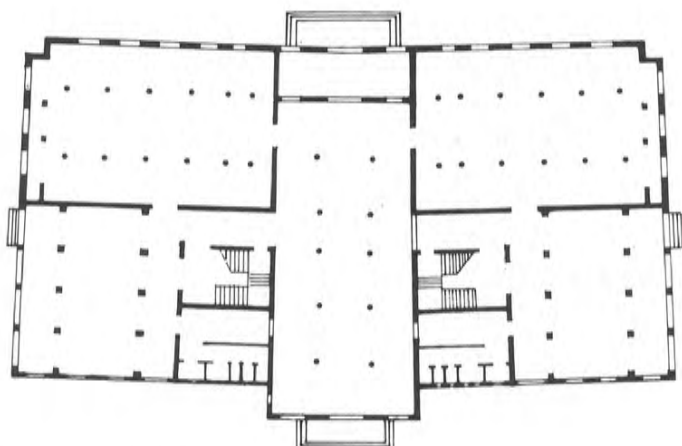
Progettista: Ing. Giorgio Gandini

Tipologia edilizia:

Struttura compatta a 3 blocchi di cui uno, il centrale, è leggermente rialzato rispetto ai 2 laterali. Simmetria, monumentalità, verticalismo accentuato delle finestrate ad arco a tutto sesto, ispirazione metafisica (De Chirico)

Tipologia strutturale:

Tutta la struttura è in c.a. su maglia di pilastri



Veduta prospetto lungo l'arenile



Riuso

Superficie scoperta: 11.408 mq.

Superficie coperta: 1.810 mq.

Volume: 22.859 mc.

Aumento volume: —

N° posti letto: —

Proprietà: Comune di Cattolica

Progettisti:

Realizzato da un Gruppo di Studio: Arch. i Stefano Bubani, Maurizio Castelvetro, Francesco Carabi, Corrado Curti, Gianfranco Giovagnoli, Giovanna Mulazzani. Il Consiglio Comunale di Cattolica in data 28.12.1988 n. 422 ha deliberato un bando di concorso per la sistemazione dell'area denominata "Colonia Ferrarese" con attrezzature compatibili con il P.R.G.; a tale proposito le N.T.A. del P.R.G.V. di Cattolica indicano la zona come "Zona G2": spazi pubblici destinati alle attività collettive, al verde pubblico, ai parcheggi ed in particolare ad attività turistiche.

Destinazione d'uso:

Area giochi, Caffé Concerto al Piano Terra.

1° Piano, Attività Hotel Grouping (sale multiuso - self-service)

2° Piano, Centro della salute.

Interventi:

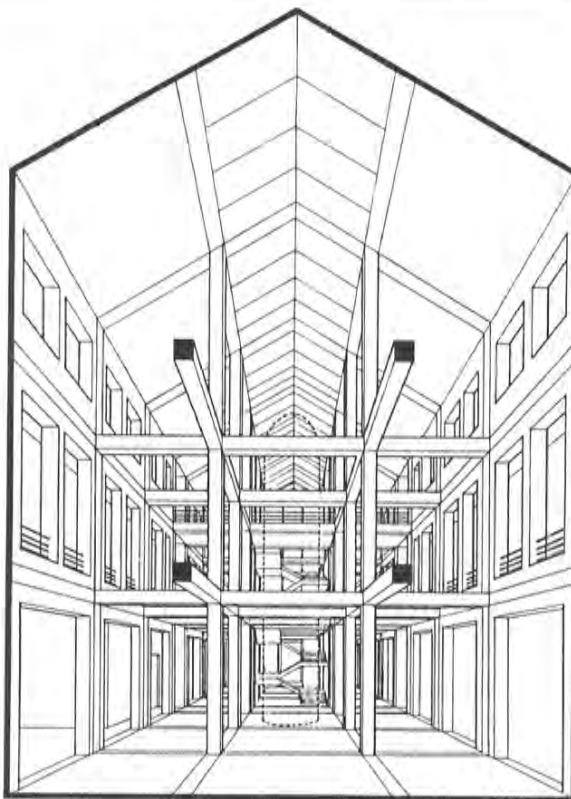
Il Progetto di recupero consiste nel riutilizzo per usi turistici e ricreativi della Colonia.

Il Progetto di recupero si basa sul concetto di centralità e di simmetria.

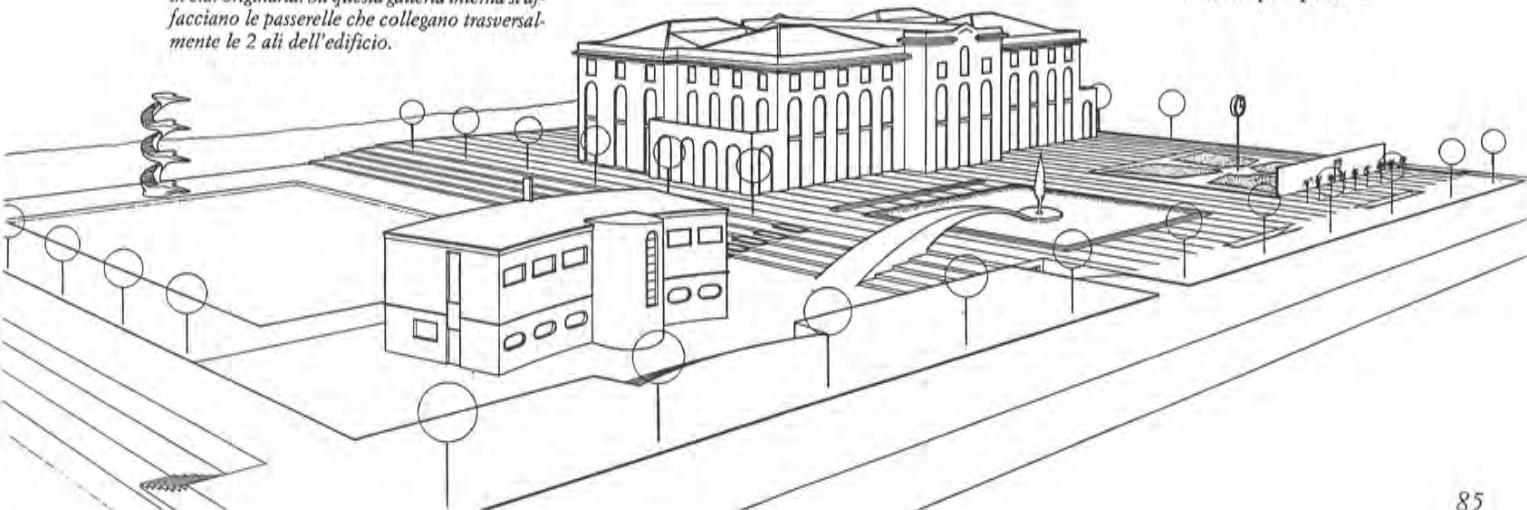
L'asse perpendicolare al mare attraversa l'edificio diventando l'asse principale dei percorsi pedonali relativi all'intera area. Lungo la piazza prospiciente il fabbricato si trovano elementi di gioco e di sorpresa secondo un'ottica "manierista" che esalta la dinamica.

Sotto la piazza verrà costruito un parcheggio. Una consistente parte dell'intera area esterna viene destinata a piscina.

L'edificio colonia si configura come una galleria pubblica sulla quale si aprono servizi privati. Il Progetto di recupero dell'edificio non è un progetto di restauro filologico ma una interpretazione dello "spirito" dell'edificio stesso. Il vano centrale del fabbricato viene liberato dai solai a tutta altezza lasciando in vista la struttura in c.a. originaria. Su questa galleria interna si affacciano le passerelle che collegano trasversalmente le 2 ali dell'edificio.



Veduta prospettica





Veduta prospetto principale - 1936

Stato iniziale

Anno di costruzione: 1936

Ubicazione:

Riccione, il complesso è delimitato a Sud-ovest dalla Ferrovia, a Nord-est dall'arenile, a Est da Viale Angeloni e a Ovest da Viale Manfroni

N° posti letto: 300

Proprietà:

Soc. An. Stabilimenti Dalmine

Destinazione d'uso:

Colonia estiva per i figli dei dipendenti della Soc. Dalmine

Progettista: Ing. Giovanni Greppi

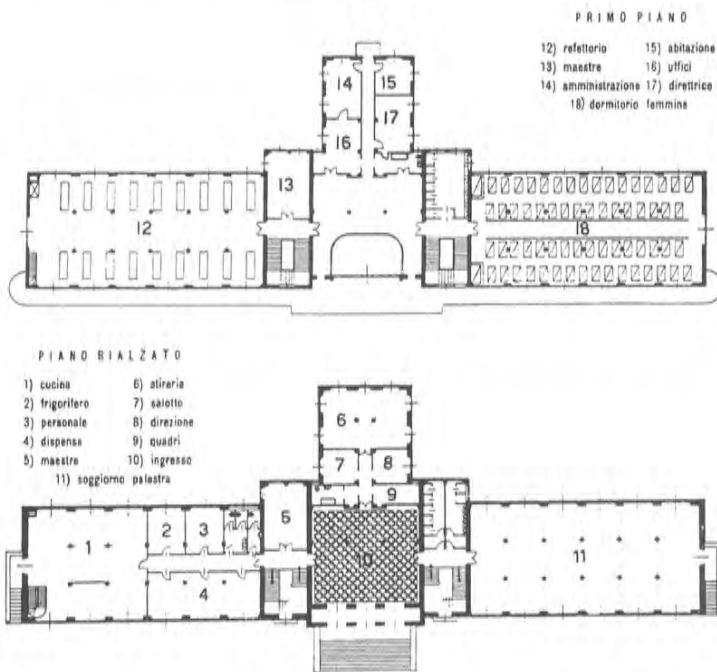
Tipologia edilizia:

Struttura a padiglioni. Il complesso è costituito da 5 fabbricati; l'edificio principale si sviluppa parallelamente all'arenile ed è composto da un corpo centrale più elevato che contiene un vestibolo necessario per favorire il ricambio d'aria. Ai lati di questo vestibolo si trovano 2 blocchi verticali, contenenti i dormitori e i servizi di ristorazione, collegati al corpo centrale con le scale e il gruppo di servizi igienici a disposizione di ogni blocco.

Ci sono inoltre dei padiglioni staccati adibiti a locali di servizio e isolamento. Negli anni '60, per aumentare la capacità ricettiva, sono stati costruiti a ridosso dell'edificio principale altri 2 blocchi. Il blocco principale risponde ai canoni razionalisti; infatti è rigidamente simmetrico, le finestrate sono a nastro, i blocchi scala e i servizi sono ben definiti anche all'esterno, in quanto c'è una corrispondenza tra la planimetria e l'alzato dell'edificio stesso.

Tipologia strutturale:

La struttura è in c.a. con pilastri interni in acciaio.



Veduta prospetto principale - 1958

Colonia "Murri"
ex Ospizio Marino Provinciale Bolognese



Veduta prospetto Sud



Veduta prospetto Nord

Stato iniziale

Anno di costruzione: 1912

Ubicazione:

Rimini; il complesso è delimitato a Nord dall'arenile, e a Sud dalla Ferrovia

N° posti letto: 400

Proprietà: Opere Pie di Bologna

Destinazione d'uso: Ospizio per la cura delle malattie contagiose

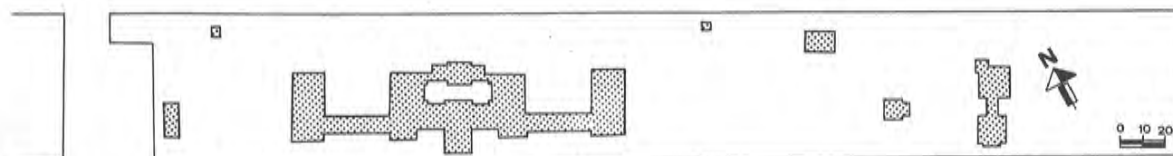
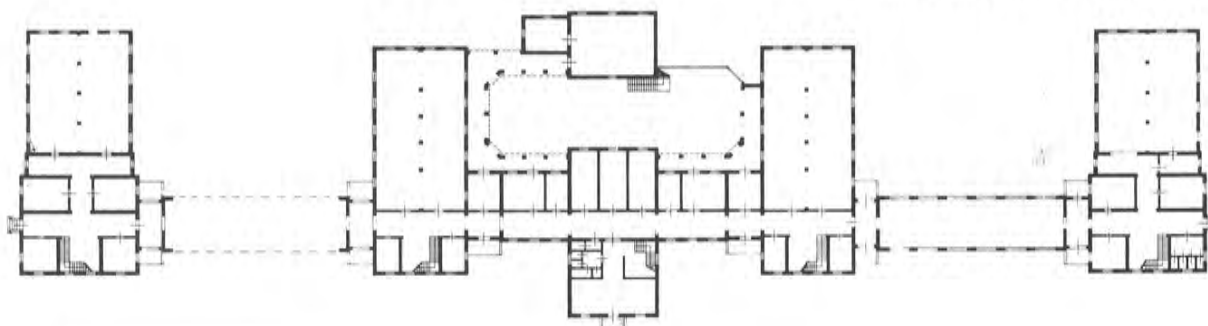
Progettista: Ing. Giulio Marcovigi

Tipologia edilizia:

Schema a padiglioni perpendicolari al mare, uniti da corpi longitudinali di collegamento che delimitano spazi aperti verso il mare.

Tipologia strutturale:

Le fondazioni sono in calcestruzzo eseguito con malta di calce idraulica e ghiaia. Le murature esterne sono in mattoni e legante eseguito con malta di calce idraulica; hanno uno spessore di tre teste, in realtà sono composte di due murature parallele a 1 testa, intramezzate da un'intercapedine e ammassate con laterizi di lunghezza uguale allo spessore della parete. Questi laterizi sono stati prima trattati in un bagno di catrame per evitare fenomeni di umidità. I solai sono generalmente in c.a. composti da solette e travi, mentre alcuni hanno la camera d'aria in laterizio. Il tetto è composto di capriate in legno con tavelloni e tegole alla marsigliese.



Pianta piano terra e planimetria generale

Riuso

Superficie scoperta: 32.972 mq.

Superficie coperta: 3.242 mq.

Volume: 48.184 mc.

Aumento volume:

114.000 mc di cui 69.500 mc. della Murri ristrutturata, 12.700 mc. di parco acquatico coperto, 32.000 mc. di parcheggio coperto.

N° posti letto: —

Proprietà: Comune di Rimini

Progettisti:

Valdadige Capogruppo - Verona

Studio tecnico Ass.to - Verona

(Arch. Giorgio Ugolini)

ARTECO - Verona - (Arch. Luciano Canna)

Gruppo Istrice - Rimini

Arch. Maurizio Piccioni, Arch. Stefano Matteoni

Destinazione d'uso:

Attività commerciali, aree polivalenti, parco balneare coperto e scoperto, parcheggio coperto per 600 auto.

Interventi:

Conservazione delle strutture esistenti. Ricostruzione del collegamento abbattuto nell'ultima guerra.

Previsione di un parcheggio ricavato attraverso l'innalzamento della quota di campagna a 3.50 ml.

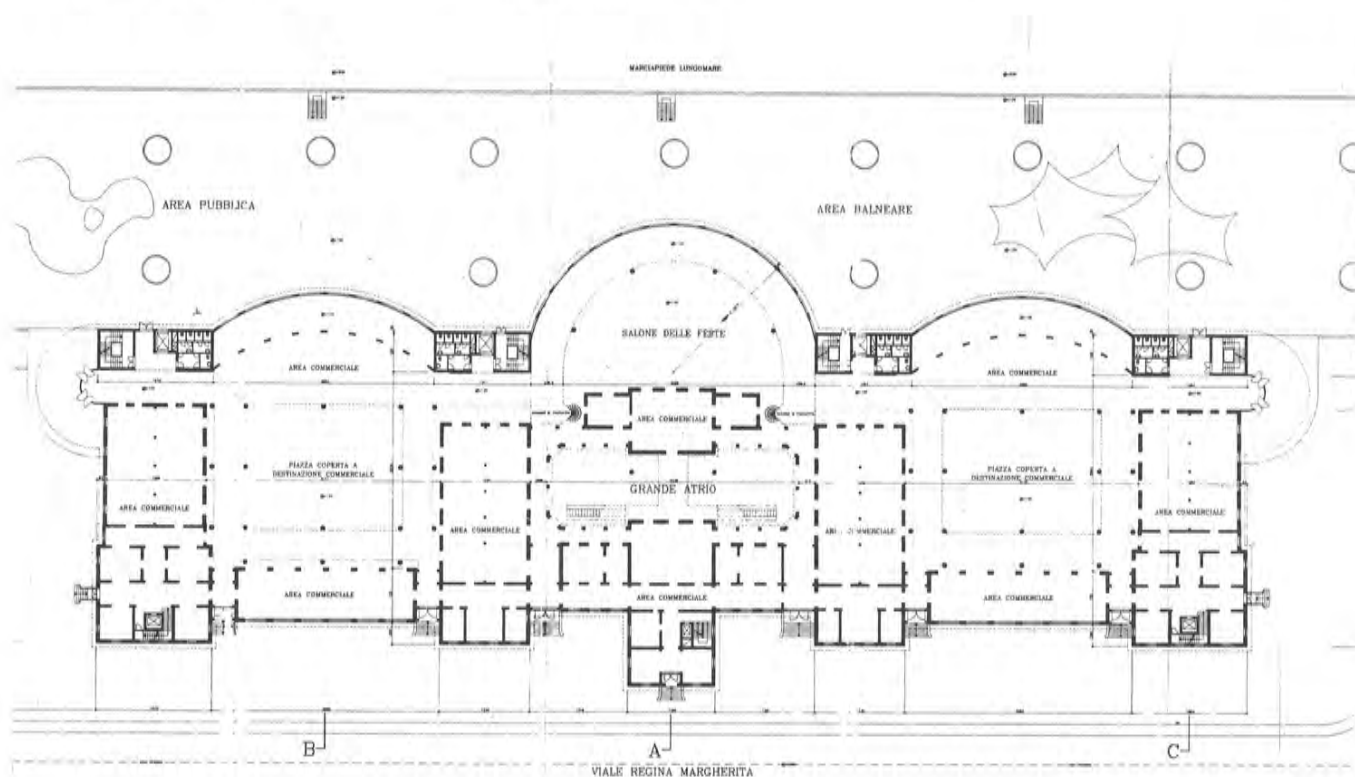
Rivistazione del progetto a mare della colonia con la chiusura e la copertura delle corti (per realizzare ampi atri coperti simili alle strutture commerciali degli shopping-centers dove si affacciano al 1° livello ampi volumi interrati).

Realizzazione di un parco acquatico in parte coperto.

A conseguenza di tutto ciò ne deriva un prospetto a monte che rispetta lo sky-line originario e un fronte a mare completamente modificato dalla variazione di quota a zero e dal riempimento delle corti. Inoltre è prevista una sopraelevazione dei corpi centrali e la previsione di un 3° piano che non sembra risolvere il nuovo assetto formale e tipologico del complesso.



Veduta aerea



Planivolumetrico

Colonia "Forlivese" ex Colonia A. Mussolini

Stato iniziale

Anno di costruzione: 1930

Ubicazione:

Rimini; il complesso è delimitato a Nord dal mare, a Ovest dalla Colonia Stella Maris, a Est dalla Colonia Enel e a Sud dal lungomare.

N° posti letto: —

Proprietà:

Federazione dei Fasci di Combattimento di Forlì

Destinazione d'uso: Colonia

Progettista: Ing. A. Fuzzi

Tipologia edilizia:

Struttura a padiglioni a modulo tripartito. Il complesso consta di 3 padiglioni collegati tra loro per mezzo di corridoi. Il fronte verso il mare presenta delle corti interne.

Tipologia strutturale:

La struttura è in c.a.



Veduta Nord

Riuso

Superficie scoperta: 12.804 mq.

Superficie coperta: 3.102 mq.

Volume: 34.271 mc.

Aumento Volume: —

N° posti letto: —

Proprietà: Regione Emilia-Romagna

Destinazione d'uso:

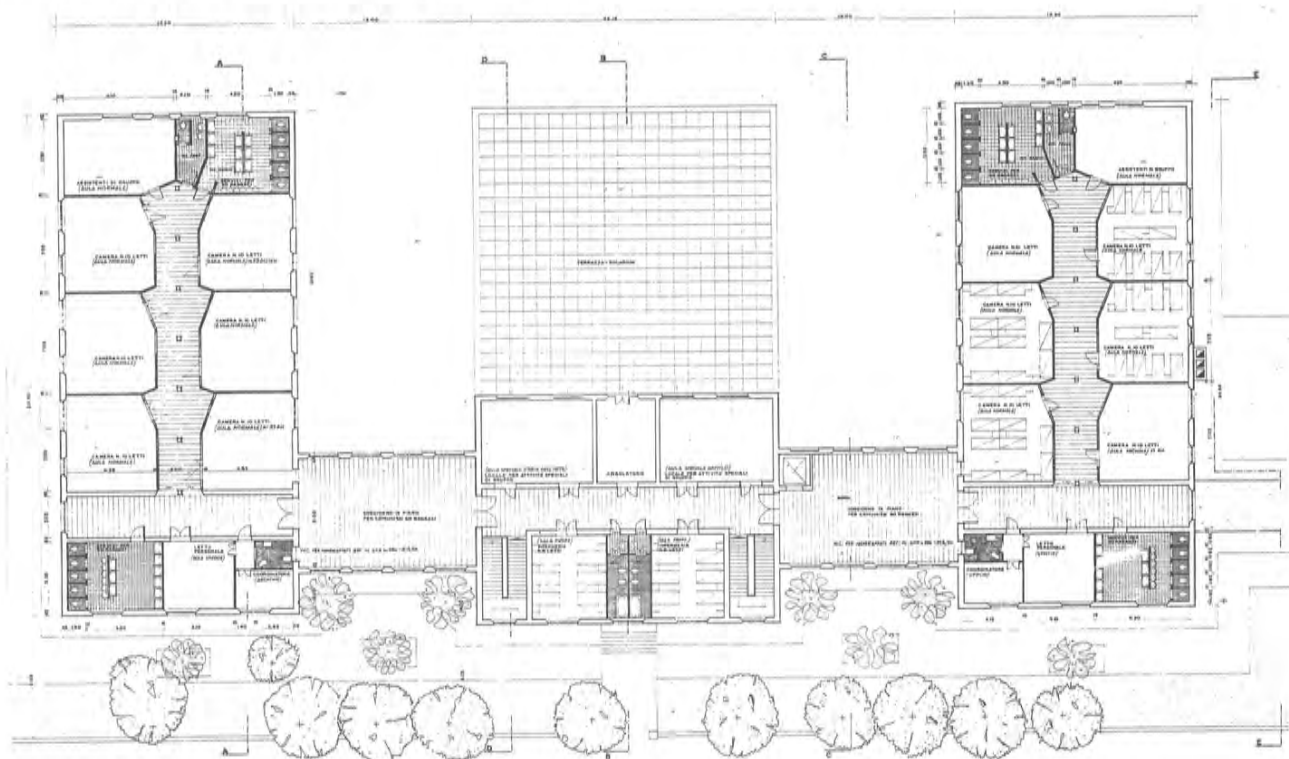
Sede dell'Istituto Tecnico Statale per il Turismo "Marco Polo"

Interventi:

Recupero dei partiti architettonici e decorativi. Le uniche trasformazioni riguardano l'organizzazione distributiva interna attraverso la ripartizione in aule delle camerate.



Veduta Sud



Pianta utilizzo

ARGOMENTI E PROGETTI
Le colonie marine*Analisi delle proprietà*

Proprietà	N°	%
Privata	121	49.79
Enti religiosi	49	20.17
Provincia	10	4.12
Regione Emilia Romagna	8	3.29
Comuni	33	13.58
Enti Statali	20	8.23
Demanio	2	0.82
Totale	243	100.00

Sintesi delle destinazioni d'uso attuali

Destinazione	N°
Colonie	156
Nessuna utilizzazione	58
Scuole/Istituto	10
Uso Commerciale	2
Depositi	1
Stazioni metereologiche	1
Centri turistici	2
Appartamenti estivi	1
Case di civile abitazione	1
Alberghi	4
D.U. - Colonia/Albergo	1
D.U. - Colonia/Scuola	5
D.U. - Deposito/Abitazione	1
Totale	243

Tenendo presente che il numero complessivo delle Colonie è pari a 243 unità, emerge che il 76.13% è tutt'ora utilizzato, mentre il rimanente 23.87% non è utilizzato in alcun modo.

Mettendo in relazione le Colonie non utilizzate e le proprietà, si nota che su 121 Colonie di proprietà privata, 39 non sono utilizzate (32,23%); delle 49 Colonie di Enti religiosi, 4 non sono utilizzate (8.16%); di quelle della Provincia, su 10 solo 1 non è utilizzata (10%); delle 8 della Regione, 2 non sono utilizzate

(25%); delle 33 Colonie del Comune, 10 non sono utilizzate, vale a dire il 30.30%; le Colonie di Enti Statali sono 20, 2 delle quali non sono utilizzate, cioè il 10%; il Demanio ha 2 Colonie tutt'ora in funzione.

Le Colonie in stato di abbandono sono per la maggior parte quelle situate sul lungomare (56.37%), in percentuale inferiore (30.04%) sull'arenile, ed in minima parte (13.99%) all'interno.

Le Colonie non utilizzate sono soprattutto di Proprietà Privata e di Consorzi Comunali; i motivi per cui si è verificato questo fenomeno sono imputabili alla maggiore redditività offerta dagli alberghi negli anni '60-'80 ed al cambiamento di politica assistenziale effettuato dai vari Comuni.

Il riuso delle colonie marine

Il tema del riuso delle Colonie è un tema molto scottante in quanto, da un lato, dà la possibilità di mettere mano a quelle poche "oasi" rimaste lungo la costa, dall'altro, preme la richiesta dell'industria turistica, basata — ora — soprattutto sulla "valorizzazione della natura", senza rinunciare ai comforts ma anzi, potenziandoli.

Le Colonie sono state trascurate per decenni (avendo perso la loro funzione originaria); dall'analisi è peraltro emerso che queste strutture sono ancora per la maggior parte valide e funzionanti proprio come Colonie (63%), mentre le strutture alberghiere, in quest'ultimo anno, hanno subito un calo notevole (8% a Rimini).

Da questo fatto, importante, si deduce che questi complessi hanno necessità di un riesame delle potenzialità architettonico-ambientali, avanti di prospettare ipotesi di nuove destinazioni d'uso.

Il riuso dovrebbe comunque prendere in considerazione due punti:

1. Rivalorizzazione di questi edifici testimoniali di un'epoca ben definita, sia attraverso un maggior controllo sulla qualità dei manufatti da parte degli organi competenti, prima di far effettuare demolizioni (come è accaduto per alcune Colonie: vedi la Trento a Igea Marina e la Dante a Cervia), sia attraverso salvaguardia e recupero di questi edifici con normativa ad hoc mante-

ARGOMENTI E PROGETTI
Le colonie marine

nendo, per quanto possibile, intatte le strutture.

2. La salvaguardia del verde di pertinenza e dell'arenile delle Colonie stesse.

Bisogna tener presente che i complessi colonie-verde-arenile fungono da polmoni lungo la costa che — se pur fragili e asfittici — continuano ad essere utilizzati, laddove possibile, come corridoi di collegamento con l'entroterra. L'ultimo strumento urbanistico della Regione Emilia Romagna (il P.T.P.R.) definisce un programma-quadro di valorizzazione delle Colonie sia come zone di riqualificazione della costa e dell'arenile, sia come testimonianze (per la qualità tipologica e architettonica degli edifici) di fasi importanti del processo di urbanizzazione della costa.

Alcuni positivi esempi di riutilizzo di queste Colonie possono considerarsi la Francesco Baracca a Cesenatico, la Forlivese a Rimini e il Patronato Scolastico a Rimini, adibite ad usi scolastici esemplificano il felice adeguamento degli impianti planimetrici alle nuove esigenze funzionali. Altri esempi di intervento non del tutto rispondenti ai canoni del restauro filologico della struttura sono la Murri a Rimini e la Dalmine a Riccione nelle quali è stata variata la destinazione d'uso originaria in attività commerciali, parco tematico e centri alberghieri.

La situazione di riuso delle Colonie si muove su un piano di sperimentazione e di prove, vedi ad esempio il Concorso-appalto indetto dal Comune di Cattolica, per la Colonia Ferrarese, nella quale sono state rispettate le caratteristiche architettoniche originarie pur destinando la Colonia a scopi turistici (Hotel Grouping).

Altre esemplificazioni di intervento a livello urbanistico vengono ipotizzate per la Varese di Cervia e la Croce Rossa di Ravenna; la Varese, ad esempio, è inserita nel progetto Icaro promosso dal Cescot per la rivalutazione dell'area in cui insiste la Colonia come cerniera tra la città costiera e il parco del Delta. Il progetto si limita ad elencare alcune ipotesi di riuso per la forte domanda di turismo giovanile, cioè turismo sole-mare e studio.

Un altro progetto di idee è stato presentato per la riqualificazione dell'area delle Colonie di Igea Marina.

La proposta "I Giovani dell'Europa" è ancora in fase ideativa, in quanto manca un piano di fattibilità e si sta cercando di coinvolgere le grandi aziende. Tale proposta è rivolta a tutti coloro che intendono la vacanza e il tempo libero come uno spazio per coltivare hobbies e attività formative. L'ipotesi ricettiva avanzata non offre il binomio ombrellone-albergo o parchi tematici e mega strutture di divertimento, ma una riqualificazione dell'ambiente e la valorizzazione delle Colonie.

Altro esempio importante di riutilizzo è la Colonia "Le Navi" adibita a Centro Scambi Internazionali Giovanili.

Si ringraziano per la cortese collaborazione:

l'Arch. Lamberto Panizza del Servizio Provveditorato della Regione Emilia Romagna;
il Dott. Di Bella del Centro Culturale Polivalente di Cattolica;
l'Assessore V. Fantini del Comune di Riccione;
il Geom. Magi dell'Ufficio Tecnico del Comune di Cattolica;
l'Arch. Stefano Piccioli, l'Arch. Stefano Bubani, l'Arch. Maurizio Castelvetro, il Geom. Comado Curti, l'Arch. Gianfranco Giovagnoli, il Dott. G. Carabi, l'Arch. G. Mulazzani, l'Arch. Claudio Fabbri, l'Arch. Claudio Ugolini.

Per la preziosa collaborazione fotografica e storica:

il Sig. Dorigo Vanzolini del Laboratorio fotografico del Centro Culturale Polivalente di Cattolica;
l'Arch. Lamberto Panizza, l'Arch. Giovanna Mulazzani, l'Arch. Maurizio Castelvetro; l'Arch. Stefano Piccioli e il Geom. Walter Gabellini;
la Biblioteca dell'Istituto di Architettura e Urbanistica della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Padova.

Bibliografia

COLONIE A MARE - Grafis Edizioni - 1986 - Istituto per i Beni Culturali della Regione Emilia Romagna.

IBC INFORMAZIONI - Notizie Commenti Inchieste - Documenti ricerche sui Beni Culturali - Anno V - Nuova serie - Istituto per i Beni Artistici Culturali e Naturali della Regione Emilia Romagna - settembre-ottobre 1989 n. 5.

PIANO REGOLATORE GENERALE - Comune di Rimini - Variante 1975.

P.R.G. del Comune di Riccione - Variante 1984.

L'EDILIZIA MODERNA

L'ARCHITETTURA ITALIANA - Periodico mensile di Architettura Tecnica Torino - Settembre 1934 - S. Lattes & Editori.

URBANISTICA - Rivista dell'Istituto di Urbanistica - Anno IV - N° 4 - Luglio Agosto 1935 - Torino.

URBANISTICA - Rivista dell'Istituto di Urbanistica - Anno IV - N° 2 - 1935 - XIII - Torino.

CASABELLA - Rivista mensile - Dir. Arch. G. Pagano - Milano - Anno X - N° 111 - Marzo 1937.XV.

CASABELLA - Rivista mensile - Dir. Arch. G. Pagano - Milano - Anno X - N° 116 - Agosto 1937.XV

COSTRUZIONI - Rivista mensile - Dir. Arch. G. Pagano - Milano - Anno XII - N° 147 - Marzo 1940.XVIII e N° 150 - Anno XII - Giugno 1940. XVIII.

COSTRUZIONI - Rivista mensile - Dir. Arch. G. Pagano - Milano - Anno XIV - N° 167 - Novembre 1941.XX.

Disciplina del territorio, tutela dell'ambiente e sistema dei porti turistici. Osservazioni minime.

Nicola Assini

Una volta si diceva che l'"avvenire" era sul mare. La portualità turistica — in relazione ai "comportamenti" balneari post-industriali — costituisce, al presente, una opzione ancora praticabile, funzionale anche alla riorganizzazione dei litorali saturati dagli insediamenti. Sarebbe peraltro opportuno che le "belle intenzioni", espresse nelle norme per la difesa del mare di cui alla Legge 31/12/82 n. 979 ("Disposizioni per la difesa del mare"), fossero messe in pratica e non costituissero le ennesime "grida" di manzoniana memoria.

La risorsa mare è fondamentale per il turismo italiano e quanto mai importante è il discorso della fascia costiera per essere luogo ottimale per la localizzazione di insediamenti industriali, per le attività turistiche, agricole e commerciali. Importantissimo è poi il discorso della nautica con i connessi problemi degli insediamenti adeguati e delle attrezzature.

E ormai non si può nemmeno parlare di un problema che riguarda solo classi privilegiate, in riferimento alla nautica da diporto, perché è oggi in realtà un fenomeno di massa e si inserisce nel quadro economico con risorse (anche valutarie) considerevoli.

Le coste vanno viste nel loro contesto generale e cioè nelle loro correlazioni con la disciplina del territorio, le infrastrutture di collegamento con l'entroterra, la salvaguardia del bene ambientale e paesaggistico, ivi compreso il mare stesso e, infine, come fattore di sviluppo socio-economico.

La legge 29 giugno 1939, n. 1497, che tutela le cose immobili aventi 'cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica', comprende anche i beni del demanio marittimo, stabilendo che i provvedimenti riguardanti gli stessi devono essere emessi "di concerto con il Ministro per le comunicazioni e, qualora si riferiscano ad opere portuali, di concerto, anche, con il Ministero dei lavori pubblici".

Malgrado questo filtro burocratico, la dinamica dell'insediamento dei porti turistici si è andata facendo sempre più caotica. Qualcuno opportunamente nota (AA. VV. in *Le coste italiane, nuovi problemi: gli approdi turistici*, in *Quaderni di Italia nostra*, contributi alla annata europea per la conservazione della natura, n. 8 1971, pag. 5), che si delinea un costume sociologico aberrante, che impegna e compromette la maggior parte "dello sviluppo costiero nazionale".

Gli impianti tendono a concentrarsi ed ampliarsi, nel

quadro della più generale "contaminazione edilizia del litorale", e ne vengono compromessi gli "spazi naturali intermedi". Ma la cosa più grave è che non si studiano modelli di crescita alternativi.

Gli strumenti urbanistici istituzionali sono, per quanto attiene alla tutela delle coste e dell'ambiente costiero, e al conseguente adeguato insediamento dei porti turistici "del tutto carenti".

Si riscontra, in particolare, la "carenza di strumenti urbanistici applicati e funzionanti". Non si tiene conto, in essi, ove esistenti, delle "precise tipologie paesistiche e naturali nelle fattispecie costiere".

Si è assistito al dilagare di strutture macroscopiche, plurifunzionali, con centri insediativi autonomi, in una progrediente *escalation* di iniziative private che non di rado hanno fatto ricorso alla mistificazione più demagogica e produttivistica per contrabbandare come attrezzature di pubblico interesse alcuni impianti che si sono rivelati dopo (nella consistenza e nella dimensione del naviglio, nel tipo di gestione, nelle iniziative edilizie e speculative collaterali) di interesse esclusivamente o almeno preminentemente privatistico.

Si cercano, quindi, "utili indicazioni per una soluzione a carattere nazionale" (Mazza A. *Stato e regione nella realizzazione dei porti turistici*, in *Porti, mare, territorio*, Milano, 1980, pag. 26).

Le leggi n. 50 del 1971 e 51 del 1976 introducono più snelle ed agevoli procedure di carattere amministrativo, ma non si danno carico ancora di introdurre una "organica disciplina giuridica in materia di attrezzature ed infrastrutture per la nautica da diporto".

Solo con la istituzione delle regioni ordinarie il problema inizia ad assumere una diversa connotazione giuridica.

Si assume a parametro un metodo globale, che considera le reali possibilità delle nostre coste, con riguardo ai valori ambientali, agli aspetti urbanistici e comprensoriali, "anche in relazione agli insediamenti produttivi ed alle prospettive per il mantenimento della vocazione turistica, a fini economici, sociali e culturali".

Il rimando al legislatore regionale, mentre è una dichiarazione di incapacità da parte dello Stato per la soluzione di problemi portuali, di livello turistico, fa però sperare che in quella sede si possa individuare la via giuridicamente più esatta per agevolare la costruzione, l'ampliamento e la gestione degli approdi da diporto, di cui ormai si avverte la improrogabile necessità.

Ed infatti le regioni operano, con provvedimenti vari e diversi nel senso soprattutto della ricerca della peculiarità dei singoli siti portuali per i quali va ricercandosi l'articolata combinazione di "vari elementi, soprattutto a terra, nel cui quadro l'elemento portuale appare anzi non in posizione di centralità, dal momento che il

porto viene creato spesso in prossimità di nuclei turistici integrati ed in connessione ai servizi accessori (ri-fornimento idrico, di carburante, riparazioni etc.), (Chiti M., *Gestione pubblica delle coste e porti turistici*, Tavola rotonda organizzata dalla Camera di commercio di Grosseto e dalla Unioncamere della Toscana, Punta Ala, 1974, pag. 4).

La necessità di giungere a scelte programmatiche, dunque, è riposta nell'iniziativa legislativa delle regioni.

Sono quelle scelte che possono condurre ad un corretto uso del territorio, senza compromettere le risorse ambientali. È stato giustamente affermato (D. Raugi, *Relazione introduttiva a AA.VV., Nautica da diporto. La proposta toscana*, Ed. a cura della regione Toscana, Firenze 1982, pag. 18) che la politica della utilizzazione delle coste deve ricadere "in larga misura nella sfera regionale e degli enti locali". Ne emerge il ruolo orientativo e propositivo delle regioni in particolare, attraverso un vero sussidio legislativo coordinato con le competenze residue statuali.

È la regione che deve provvedere alla disciplina degli approdi costieri in un quadro organico e nella salvaguardia ecologica e naturale della costa. Deve essere la regione ad individuare il regime di utilizzo congruo delle aree di litorale per lo svolgimento adeguato delle funzioni turistiche.

Le regioni e gli enti locali debbono, in altri termini, valorizzare le aree portuali, all'interno di corrette strutture che presuppongono la messa a punto di nuove localizzazioni ed il potenziamento od il ripristino delle strutture esistenti.

Certo la regione ha le mani abbastanza legate se si pensa che con la legge 382/1975 ed il d.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, che ha completato il trasferimento alle stesse, del settore organico, relativo alla realizzazione delle opere e degli impianti portuali nei limiti risultanti dal combinato disposto degli articoli 2 lett. g d.P.R. 8/1972 e 88 d.P.R. n. 616/1977.

I porti e gli approdi turistici sono affidati con il detto trasferimento alla regione, che esercita su di essi poteri amministrativi, rimanendo di competenza dello Stato, e quindi assoggettati al suo imperio, ex art. 59, 2° comma, d.P.R. n. 616, dal momento che quei porti ed approdi turistici benché destinati a servizio di attività turistiche e ricreative (quale è la navigazione da diporto) si assume che rimangano di preminente interesse nazionale in relazione agli interessi della sicurezza dello Stato e alle esigenze della navigazione marittima.

Come tali la loro gestione viene sottratta dal novero delle funzioni delegate alle regioni, permanendo nelle attribuzioni tipiche dello Stato, sicché l'intervento regionale non è sostitutivo, ma viene ad appartenere ad un sistema concessorio quale è quello ipotizzato nell'art.

ARGOMENTI E PROGETTI

Il sistema portuale

36 codice della navigazione e negli articoli 5-57 del regolamento della navigazione marittima. In sostanza le competenze regionali in materia si circoscrivono "alla mera realizzazione delle opere e degli impianti portuali", sebbene ciò non possa non incidere anche sulla discrezionalità, dal momento che la realizzazione di un porto o di un approdo turistico, una volta ottenuta la concessione del bene demaniale, va sottoposto al vaglio delle autorità locali, che sono le sole legittimate ad attribuire la concessione, assoggettando in tal modo il bene attrezzato ad un controllo di conformità e compatibilità con le linee della pianificazione territoriale (G. Renato, *Infrastrutture per la nautica da diporto: porti approdi e punti di ormeggio*, in AA.VV. *Nautica da diporto*, cit.).

Ma le regioni si devono accontentare della linea di compromesso contenuta nel citato art. 59 del d.P.R. 616/1977, che conferisce appunto alle regioni la delega delle funzioni amministrative sul litorale marittimo, sulle aree demaniali — immediatamente prospicienti a detto litorale — e sulle aree del demanio lacuale e fluviale.

Il demanio marittimo che ha una esplicita destinazione e natura giuridica di diritto pubblico, rientra pur sempre nel quadro generale dell'equilibrio territoriale regionale. Il demanio può essere visto altresì sotto il profilo urbanistico, stante l'incidenza che determinano le opere e gli impianti che vengono su di esso insediati e ciò anche ai fini della tutela dell'ambiente ed in relazione alle attività economiche esistenti.

Esiste in altri termini un quadro di riferimento territoriale che opportunamente si colloca nella programmazione dello sviluppo regionale: sviluppo che comprende tutti i settori produttivi e quindi anche quello turistico.

Importanti innovazioni si possono avere, nel settore portuale-turistico, in quanto si affidano alla regione poteri più vasti come quelli di emanare norme "in mate-

ria di pianificazione territoriale, riconoscendo allo Stato la sola riserva di potestà provvedimentale per quanto riguarda l'uso del mare, la sicurezza della navigazione e la difesa delle nostre coste" (G. Beltrame, *Scelte portuali nel rispetto del territorio*, in *Porti, mare e territorio*, n. 2, 1979, pag. 5-8).

Si può certo presumere che la regione sarà in grado, nel momento in cui garantisce la migliore collocazione dei porti turistici, di esprimere orientamenti idonei in merito alle iniziative e alle tecniche per la lotta contro gli inquinamenti delle acque marine e sulla disciplina dell'esercizio delle attività marittime ed economiche nel mare territoriale (Beltrame, sopra citato).

In questa stessa prospettiva si può parlare di un litorale in una *Italia ecologica*, come si auspica da tempo e da più parti, finalmente posta sotto tutela.

In quella stessa ottica si colloca poi l'individuazione dei luoghi di notevole interesse turistico, nei territori costieri (Ministero per i beni culturali ed ambientali, Decreto 21 settembre 1984, pag. 7979, To 1, pag. 20).

Non a caso si ricorda in detto provvedimento che l'insieme della normativa ha affidato, non solo allo Stato ma anche "alle regioni la tutela del patrimonio paesaggistico, individuando, nella materia, competenze, in molti casi, cumulative e concorrenti".

Tutto questo risponde alla assoluta "necessità di evitare il crescente degrado del patrimonio ambientale".

Ritorna così ma ben più potenziato l'insieme delle raccomandazioni contenute nella legge 29 giugno 1939, n. 1497, riferite già alle cose immobili con "cospicui caratteri di bellezza naturale e di singolarità geologica".

Si può, dunque, auspicare finalmente un congruo e calibrato intervento, negli specifici ambiti regionali e territoriali, al di fuori dei fraintendimenti che da sempre derivano da una visione macroprospettica e centralizzata del fenomeno.



La Spezia: spazi di interconnessione e frammenti urbani

Paolo Baldeschi

Una città è una città. Questa affermazione che appare una tautologia, vuole invece contrapporre il realismo della città ad una concezione nominalistica. In altre parole: la città è un prodotto storico della cultura e del lavoro umano, e non un semplice nome dato dagli insediamenti al di sopra e al di sotto di certe soglie demografiche. La città è dotata di certe qualità caratteristiche, come essere dimensionata, convergere verso un centro, essere tenuta insieme da una struttura costituita dallo spazio pubblico...

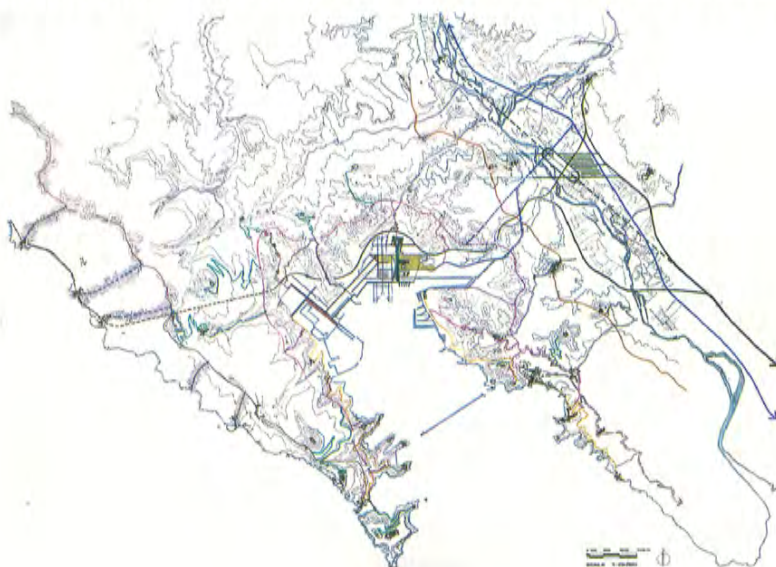
La crescita che le città hanno avuto nell'ultimo secolo e in particolare nel secondo dopoguerra ha profondamente intaccato queste caratteristiche qualitative, che tuttavia non devono essere intese come immobili, ma piuttosto come relative a una società in trasformazione: la "dimensione", ad esempio, non vale come limite assoluto ma piuttosto come *giusta proporzione fra le parti*.

Il problema urbanistico è quindi come recuperare le qualità della città senza prefigurare improbabili ritorni al passato. Le risposte possono essere diverse e dipendono dalle *specifiche* qualità di ciascuna città. Ma molto spesso si verifica che la riproposizione in chiave moderna delle qualità della città storica richiede un *cambiamen-*

to di scala che stabilisca una nuova centralità, nuove dimensioni e relazioni strutturanti. Questo è il tema principale del lavoro sulla Spezia che qui viene presentato.

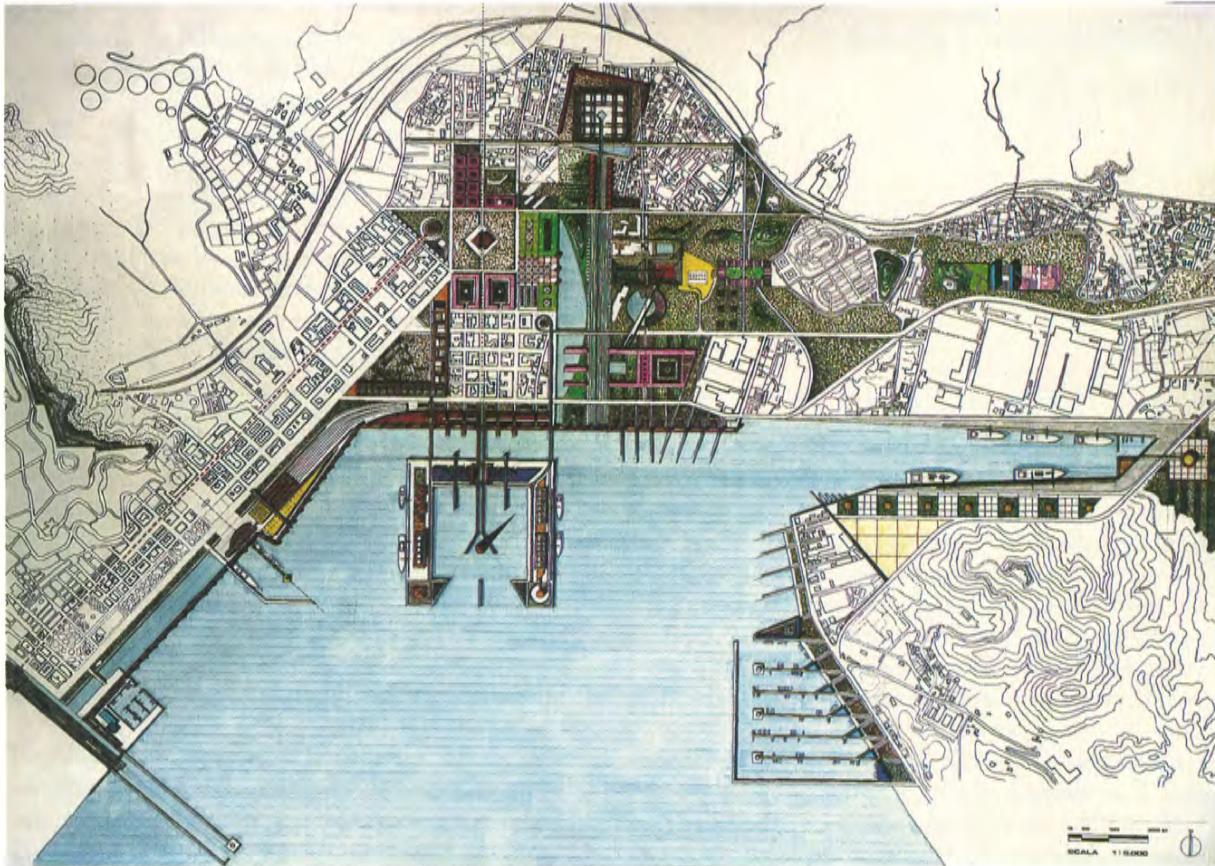
Questo lavoro si occupa dello studio e della riprogettazione delle *relazioni territoriali* che la città di La Spezia ha stabilito, nel corso dei secoli, con il mare e con il suo territorio. La Spezia è, nel panorama urbanistico italiano un caso particolare ed anomalo, a causa della presenza dell'Arsenale Marittimo Militare. La sua storia presenta due fasi nettamente distinte dalla costruzione dell'Arsenale (iniziato nel 1862), un evento che ha costretto la città a compiere un salto di scala, e a modificare repentinamente i ritmi e le regole di crescita fino allora seguiti. La crescita della città, ma soprattutto la diversa logica dell'espansione successiva all'insediamento dell'Arsenale, ha rimesso in gioco relazioni ormai consolidate, fra le varie parti della città e fra città e territorio. Molte aree in cui si stabilivano queste relazioni hanno perso il loro ruolo e sono progressivamente diventate dei veri e propri "frammenti urbani". In sintesi, a proposito di La Spezia si può dire che essa si presenta come una città che, perdendo progressivamente importanza l'apparato militare, è alla ricerca di un ruolo specifico e di un'immagine adeguata per il suo porto, ciò che è reso problematico dalla compresenza nell'area del bacino, a stretto contatto con la città, di attività piccole e grandi fra loro poco compatibili.

Il problema progettuale riguarda perciò la ricerca contemporanea di un ruolo per il porto (ruolo che in realtà è costituito da più funzioni fra loro cooperanti) e di nuove relazioni con il territorio, in particolare fra porto e territorio; tutto ciò a creare una struttura di scala superiore, in grado di contenere e dare proporzioni ad attrezzature necessariamente di grandi dimensioni.



ARGOMENTI E PROGETTI

Il sistema portuale



Viene quindi formulata una risposta progettuale, come risultato di successive approssimazioni.

Il ruolo del porto è definito dalle relazioni che La Spezia stabilisce con il retroterra della piana di S. Stefano dove viene proposta l'area interportuale, che si trova sulle percorrenze dei grandi tracciati di comunicazione tra nord e sud Italia, e soprattutto tra l'Europa e l'intera area Mediterranea. Queste relazioni tra il mare e il territorio hanno un punto nodale nella zona del bacino dove si attua l'interscambio tra il sistema ferroviario, viario e marittimo.

Nell'area del golfo vengono inseriti i nuovi segni del porto specializzato per il movimento containers e quello del porto turistico, che intervengono come moltiplicatori nella diffusione delle attività di servizio. Viene perciò ridisegnata la linea a mare che attraverso una serie di proiezioni trova una sua integrazione con la città e con la nuova dimensione metropolitana espressa ora alla scala del golfo. La rappresentazione dell'architettura del porto e della sua città è rappresentata attraverso la costruzione delle tracce, dei supporti naturali ed artificiali che costituiscono gli elementi ordinatori dei molteplici avvenimenti e delle relazioni fra fatti fisici e ruoli funzionali, fra territorio, città e porto.

La scala del territorio extraurbano è individuata in-

vece dalla strada panoramica del golfo, che circonvolando la città si pone come traccia architettata sulla quale vengono inseriti i collegamenti di La Spezia con il suo retroterra collinare e al tempo stesso diventa collegamento fondamentale tra l'area del golfo e quella interportuale alle sue spalle. Il complesso portuale tecnico e turistico è rappresentato da segni contrapposti. Mentre il porto specializzato per il movimento containers è rappresentato fisicamente da un taglio nel territorio che permette al mare di entrare nel profilo costiero esistente, il porto turistico ingloba una porzione del territorio marino mediante una barriera frangiflutto che al tempo stesso diventa importante per il riparo dello specchio d'acqua interno. L'inserimento dei nuovi segni marittimi, dunque, pone il problema dei rapporti che nascono tra queste parti specialistiche e la città vista nel suo carattere residenziale ed urbano. Dovrà attuarsi quindi una integrazione, affinché queste parti non diventino "isole", mediante una redistribuzione funzionale attuata anche attraverso la riconversione delle molteplici attività presenti nell'area del bacino.

*Tesi di laurea di Vincenzo Rocco, discussa presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Firenze nell'A.A. 1988-89
Relatore Paolo Baldeschi, Correlatore Gian Franco Censini*

Complesso Turistico Punta Ala

Viviana Viganò

La progettazione del complesso turistico di Punta Ala prese avvio all'inizio degli anni Sessanta per iniziativa di una Società che aveva acquistato le aree di proprietà della famiglia Balbo e ne aveva deciso la lottizzazione. Il processo di realizzazione delle opere, allora iniziato, si è protratto lungo l'arco di un trentennio fino alla fase odierna ed ha visto da principio la costruzione degli edifici residenziali attorno al piccolo porto esistente, e quindi, più recentemente, della nuova struttura portuale e di alcuni servizi ad essa funzionali, quali l'arsenale, la Capitaneria, la sede della Guardia di Finanza, i magazzini, il parcheggio sotterraneo.

Il progetto, che nel tempo trascorso ha avuto in verità diversi committenti ed ha subito alcuni aggiornamenti è, tuttavia, fortunatamente rimasto sempre sotto il controllo dei progettisti incaricati inizialmente — gli architetti Ignazio Gardella e Alberto Mazzoni — e ciò ha consentito di conservare sostanzialmente l'integrità dell'impianto urbanistico originario nonché di preservare l'u-

nità linguistica ed architettonica dell'intervento.

Le qualità geografiche, naturali ed ambientali del sito — un brano di costa tirrenica ancora intatta e coperta da una fitta vegetazione degradante fino al mare — e dei manufatti preesistenti — il castello arroccato sulla Punta e l'insenatura portuale — hanno indotto i progettisti ad intervenire secondo una logica di 'concentrazione' della volumetria da edificare anziché di 'dispersione' della stessa, onde evitare una artificializzazione diffusa del territorio o una sua segmentazione privatistica, che avrebbero compromesso l'identità e l'integrità paesistica complessiva.

Questa logica insediativa che, com'è stato osservato, tendeva a riproporre l'immagine dei paesi costieri 'murati', si precisa nella scelta di riunire le costruzioni in lunghi 'nastri' continui, alti tre piani, che seguono e sottolineano la morfologia del luogo: essi pertanto si sviluppano orizzontalmente lungo il porto e lungo il crinale a monte, salvaguardando in tal modo un'ampia fascia boschiva di particolare qualità e pregio, mentre si dispongono in senso ortogonale al mare lungo un asse di connessione che lega spazialmente e prospettivamente il verde con la marina.

Significativo anche lo schema viabilistico adottato in origine: il traffico carraio, fatta eccezione per una 'breccella' che conduceva direttamente al porto, per le necessità specifiche, si attestava immediatamente a monte del primo nastro edilizio, lungo la strada per il castello: il rapporto fra insediamento e fascia di marina era dunque risolto nel senso della massima continuità e permeabilità.

Tuttavia il successivo sviluppo dell'attrezzatura por-



*Plastico del progetto:
veduta dal mare del nuovo porto e dell'insediamento*

Foto Studio Casali

ARGOMENTI E PROGETTI
Il sistema portuale

*Progettisti:
architetti Ignazio Gardella
e Alberto Mazzoni
affiancati in una prima fase
dagli architetti Diego Guicciardi
e Vito Sonzogni e,
nell'ultima fase,
dall'ingegner Piero Montini
e dagli architetti Bruno Giocoli
e Francesco Piemontese.*



*Il nuovo porto
e l'ingresso
al parcheggio sotterraneo*



*Il disegno delle logge
caratterizza il fronte
degli edifici*

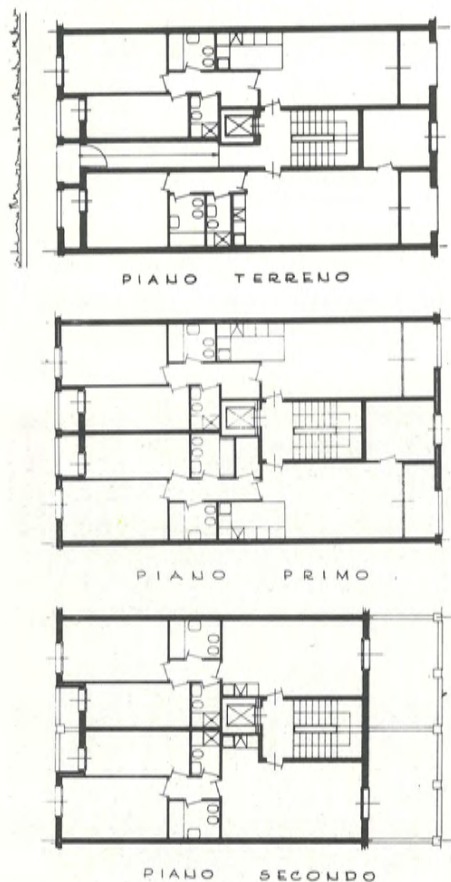
ARGOMENTI E PROGETTI
Il sistema portuale



*"... Una loggia,
funzionalmente flessibile,
chiusa su tre lati,
caratterizza ogni alloggio ..."*

Foto Studio Casali

*Lo spazio interno
di un appartamento tipo*



ARGOMENTI E PROGETTI
Il sistema portuale

tuale avvenuto tra la metà degli anni Settanta e l'inizio degli anni Ottanta, che costituisce la più significativa variante rispetto al progetto iniziale, ha indotto a rivedere l'idea originaria ed a fare fronte alla richiesta prodotta dal nuovo servizio attraverso la costruzione, sotto la banchina principale, di un parcheggio sotterraneo di notevole dimensione, cui si aggiunge la possibilità di sosta delle auto in quota zero.

La continuità paesaggistica ed ambientale tra mare, spiaggia, residenza e verde è stata pertanto compromessa a favore dell'enorme sviluppo del porto, che da semplice cala di approdo per piccole imbarcazioni è divenuto un moderno e attrezzato porto turistico. E tuttavia, pur nella nuova scala dell'intervento, pare evidente lo sforzo dei progettisti di dare il massimo decoro alle banchine ed alle attrezzature ad esse connesse: sono stati infatti oggetto di progettazione specifica gli elementi di arredo degli spazi comuni, le finiture, le dotazioni portuali.

Dal punto di vista architettonico, gli edifici risultano per lo più costituiti da unità sviluppate in senso longitudinale con doppio affaccio e servizi ubicati nella zona centrale, e sono organizzate ora in simplex ora in duplex. Una loggia, funzionalmente flessibile, chiusa su tre lati, caratterizza la planimetria di ogni alloggio nonché il disegno delle fronti, che sono peraltro piane e continue, sollevate dal suolo sopra il portico dei negozi e 'decorate' nella parte alta dalle 'merlature' create nelle pa-

reti perimetrali dall'arretramento del tetto sulle terrazze. Un'eleganza sobria ma colta e sofisticata, arricchita dalla qualità dei dettagli e dalla compostezza dell'insieme.

L'arredo degli interni è assai semplice, anzi 'navale' secondo la definizione dei progettisti stessi: letti ribaltabili, piccolo soggiorno/pranzo estendibile nello spazio della loggia, cucina in nicchia, il tutto in sintonia con lo spirito sportivo e discreto che si è inteso proporre in tutto l'intervento. I materiali utilizzati, sia per gli esterni che per gli interni, sono di tipo locale e tradizionale:intonaci rustici color sabbia per le facciate; legno per i serramenti; coppi per il tetto; cotto o pietra serena per le pavimentazioni.

Non sfugge, in conclusione, l'interesse complessivo della proposta che già trent'anni orsono affermava l'opportunità di impostare la progettazione dei nuovi insediamenti turistici in funzione della salvaguardia del patrimonio naturale esistente attraverso uno sviluppo controllato dimensionalmente ed architettonicamente, fissando un rapporto di interdipendenza, ma anche di reciproco rispetto ed autonomia, tra componente naturale (in questo caso il mare e il bosco sulla collina) e intervento edilizio e negando nei fatti l'assai più diffusa logica dell'abuso del territorio e della sua miope aggressione.



Il modello lineare fra degrado e inattualità: aspettando l'innovazione ...

Pierluigi Giordani

Non credo sia di soverchia utilità riesumare incunaboli della storia urbanistica per ri-analizzare il "modello lineare" applicato alla "città delle vacanze", sviluppatosi lungo rilevanti parti dei litorali del nostro paese.

Un richiamo, tuttavia, non sembra fuor di luogo; se non altro per l'apparente analogia istituibile fra il fenomeno spontaneo anzidetto, gradualmente in aumento nel tempo (sino a diventare emblematica rappresentazione del turismo balneare), e le proposte progettuali, accuratamente prefigurate, di un Le Corbusier e/o di un Miliutin, relative alla "città industriale" (per non risalire a Soria y Mata). La superficiale correlazione percettiva (fra le anticipazioni della città lineare industriale e il modello spontaneo ludico-balneare) è, tuttavia, nei

contenuti e nella forma, virtuale e illusoria; di fatto la conurbazione spontanea turistica è definita dalla attrazione (mare) e indotta dalle opportunità fisiche (litorali sabbiosi fruibili per centinaia di km), che costituiscono le coordinate dell'offerta. Sul versante della domanda, il modello si ri-produce in relazione alla congruenza "comportamentale" alla "tipologia" dell'offerta ed alla espansione reddituale nell'utenza. Queste condizioni hanno egregiamente funzionato; la domanda e l'offerta, entrambe quantitativamente crescenti, si sono incontrate in un meccanicistico risultato, al di là di ogni equilibrato rapporto fra salvaguardia del bene (litorale-acqua) e processo di sviluppo.

La città lineare delle vacanze può quindi considerarsi un modello "a posteriori", pragmatico e deduttivo, un derivato delle circostanze (fisiche ed economiche); privo, anzi contraddittorio — per la incoscienza riproduttiva — rispetto ad un coerente paradigma progettuale.

L'analogia (con gli schemi della "città industriale") rimane quindi circoscritta ad una vaga e superficiale connotazione; anche se l'incoerente e indistinta "mimesi" resta pur sempre documentativa — nei risultati — di una filosofia "quantitativa" (propria dell'industriale), inattuale rispetto alla condizione "terziaria" e/o postindustriale, delineatasi negli anni 70.

Questa pesante ipoteca contenutistica-morfologica accesa sul modello, non mancherà di far sentire i suoi effetti allorquando, progressivamente modificatosi, nel-



Veduta aerea della zona costiera romagnola.

l'utenza, lo schematismo comportamentale distintivo dell'industriale (non connotano forse i "modelli" una semplificazione della realtà?), emerso (attraverso molteplici riscontri) lo scompenso salvaguardia-sviluppo, verificatisi eventi traumatici nella "risorsa" mare (non del tutto imprevedibili), esplosa la diversificata domanda turistica post-industriale (con esigenze profondamente innovative rispetto al passato), i nodi verranno (come sono venuti) puntualmente al pettine.

L'analisi delle stratificazioni successive del modello nel tempo non possono naturalmente — in una ottica propositiva — avere nulla a che spartire con le suggestioni di un "amarcord"; consentono invece, attraverso la comparazione "sul campo" (anche sommaria), di ritagliare i possibili margini di "rianimazione" (attraverso l'innovazione-trasformazione), concorrendo alla individuazione e definizione delle "soglie di compatibilità" praticabili in una ipotesi di ristrutturazione relativa al presente-futuro.

È certo che, alla fine dell'800, la "città lineare" balneare emetteva soltanto sporadici e vittoriani segnali; nasceva — in quegli anni — il concetto di vacanza associato al concetto di comodità (di trasporto e di residenza), ossia il turismo (ben lontano dal Grand Tour, dettato da esigenze di cultura, da curiosità intellettuali che prevalevano sui disagi e rischi). Come conseguenza le spiagge si popolavano, le locande si trasformavano in alberghi, le osterie divenivano ristoranti etc.. La linearità, imperfetta, veniva, tuttavia, ancora scandita dalle preesistenze urbane a economia marina e/o agricola, le grandi incontaminate spiagge nell'arco emiliano-romagnolo (il Veneto era ancora pressoché mancante di queste manifestazioni) e/o nella Versilia, pur gradualmente coinvolte dal "progresso" attraverso questa inedita variante della "villeggiatura", mantenevano testimonianze, documenti di identità, peraltro sempre più fragili. Nel tempo si sono rafforzati i segni della trasformazione; la discontinuità insediativa si è stemperata ed ispessita, è diventata un continuo senza interruzioni. Già prima del secondo conflitto mondiale (e, particolarmente, dopo), il turismo — ormai di massa — ha alterato, secondo tipologie diverse, amplissime fasce costiere. La città lineare omogenea è un fatto compiuto; ha assorbito le antiche preesistenze urbane che hanno mutato "pelle", terziarizzandosi e configurandosi, talvolta, come "vertici" nella potenziale uniformità, nella viscosa colata conurbativa. Il sistematico, anche se disordinato consumo dei litorali, conserva soltanto discontinuità puntuali negli spazi di risulta più lontani dalle nuove "city" del ludico (a più alto valore aggiunto), spazi marginali (sovente vicino alle foci dei fiumi) che documentano, nella continuità-uniformità, i "luoghi" del "sociale" (le "zone" delle "colonie"; la ormai desueta

dizione interpreta l'assistenziale, ordinato e autoritativo, degli anni 30-40).

Il modello lineare, già prima degli anni '50, è formula economicamente consolidata, voce importante nell'economia nazionale, meta preferenziale per il mercato del nord Europa (la frontiera mediterranea e le pulsioni del cambiamento costituivano ancora sintomi elitari).

L'organizzazione (?) del modello, spiegato, nella "formazione", dall'attrazione naturalistica (il mare), adottata e adatta i principi della città razionalista alla crescente espansione; lo "zoning", nello specifico costiero, celebra un trionfo (significativo perché ormai fuori tempo) con la monocultura delle vacanze. Sul modello sembra non debba mai tramontare il sole. La fascia (a spessore e raffittimento variabile) di alberghi e di pensioni con antistante spiaggia scandita da "stabilimenti" transeunti, sedi del rito diurno (all'insegna delle abluzioni), ravvivata dall'animazione serale (nei caffè, ristoranti, discoteche, etc.), finisce col cointeressare la quasi totalità dei margini costieri (almeno di quelli, per naturale conformazione, adattabili).

Il modello, sufficientemente statico, riscuote il massimo gradimento fino agli anni '70; collima con l'evazione dalla fabbrica, con l'utopia di un effimero paese di Cuccagna, si qualifica — a tutti i livelli — come la liberazione dal grigiore del quotidiano, l'evasione dalla "immobilità" occupazionale (peculiare dell'industriale) e dalle conseguenti ripetitive liturgie, prestandosi — e in questo risiede il suo successo — a nuovi riti e miti, altrettanto abitudinari ma sufficientemente seducenti, riassunti in tre parole: "sun, sea, sex".

La formula, nella misura in cui sembra apparentemente rafforzarsi sotto il profilo dell'immaginario collettivo, manifesta tuttavia — nel climaterio dell'industriale (e ancor prima) — le prime pericolose crepe di carattere strutturale, diverse ma sostanzialmente imputabili ai nuovi comportamenti epocali, dovuti al crescente benessere (domanda più esigente) ed alla mutata "filosofia" nei confronti dell'ambiente ("rispetto" anziché "dominio").

In sostanza il postindustriale (e/o tecnologico-avanzato) sostituisce alla "semplificazione quantitativa" dell'industriale (nella dinamica sociale ma anche nelle ricadute territoriali), una articolata "domanda" di "qualità" e "complessità".

Il modello lineare, già nella "transizione" al postindustriale (nella seconda metà degli anni '70), si avvia dunque verso il viale del tramonto. Se poi, come è successo negli ultimi anni, una delle tre "S" — il mare — viene privato del suo interesse ludico-funzionale-percettivo (per i noti fenomeni di eutrofizzazione etc. nell'alto e medio Adriatico), il viale rischia di trasfor-



Rimini, Marina centro con il Grand Hotel.

marsi in uno scivolo ingovernabile perché la formula è indivisibile dai fattori (non è pensabile — in termini di mercato — una riconversione in una Las Vegas estesa per centinaia di km!). In questa ottica la “querelle” sul modello (nei cui confronti la diagnosi, unanime ed impietosa, rileva l’inadeguatezza temporale e la grossolanità sociologico-culturale), diventa accademia; gli eventi più recenti — v. algaland — hanno peraltro trasferito la “querelle” dal dibattito al dramma ecologico-economico. La lettura degli indicatori, lo smarrimento degli operatori, le conseguenze sull’indotto, l’entità del patrimonio edilizio in cerca di riutilizzo, etc. non lasciano spazio — sic stantibus rebus — ad inversioni di tendenza, denotano una frattura irreversibile, provano che i rimedi sino ad ora formulati — economici, morfologico-territoriali, tecnico-scientifici — sono falliti, o, quantomeno, sono palesemente inadeguati alla portata degli eventi.

Non è certamente una personale propensione catastrofista che mi induce a queste valutazioni. Il fatto è che gli insistenti segnali di “allarme rosso”, sono tali da richiedere — con urgenza — una rivisitazione ed una rimeditazione, in termini globali (economici, tecnici, morfologici, sociologici) della formula — un tempo vincente — al fine di analizzarne i residui gradi di manovra, le valenze praticabili (di ristrutturazione e/o di ri-





*Rimini, Marina centro,
la zona del porto*

dimensionamento e/o riconversione), sia nel settore, sia tentando altre strade (ad es. incentivando una contestuale espansione di un neo-secondario terziarizzato). Bisogna aggiungere che i fatti documentano l'insufficienza delle analisi pregresse.

Occorrono quindi ulteriori approfondimenti a tutto campo (che non trascurino alcun elemento del fenomeno complesso), sia pure intrecciati ad una immaginazione progettuale finalizzata a radicali interventi innovativi, tecnici (relativi alla risorsa), strutturali (socio-economici), infrastrutturali (urbanistico-ambientali). Naturalmente "dosati" in relazione alle opportunità locali. Solo attraverso mezzi non estemporanei ed affannosi (così come è stato dato assistere), si possono limitare i danni del degrado e dell'inattualità del modello; a cominciare, naturalmente, dalla emergenza mare, origine e ragion d'essere della città lineare. Ricominciamo dunque dall'analisi. Al cui proposito non si può certo dire che i "nodi" tecnici, economici e territoriali, siano inesplorati. Peraltro quali alternative, congrue alla portata eversiva dei cambiamenti — che hanno messo in crisi il modello — sono emerse in concreto?

A questo punto si affaccia un allarmante interrogativo; come è possibile che il terziario turistico, a fronte

degli avvertimenti — pur chiari — della sua progressiva perdita di immagine non ha efficacemente reagito, a simiglianza del secondario?

Come mai non è stata avvertita l'onda lunga della "delegittimazione" dell'offerta, progressivamente fuori mercato rispetto alla crescente domanda di "natura" e di "qualità" dei servizi?

Si potrebbe dire che le caratteristiche strutturali del settore (conduzione familiare etc.) abbiano favorito l'avalutazione e la miopia, falsando e/o impedendo la percezione dell'evoluzione. Ma si tratta di una risposta solo parzialmente esaustiva, perché non si vede allora come l'adeguamento innovativo sia stato, invece, recepito e incrementato dall'universo delle piccole imprese del secondario-terziario della Terza Italia.

Si può anche avanzare l'ipotesi che il trend, tutto in discesa, nella vendita del prodotto — durante gli anni in cui il secondario si trasformava innovandosi — abbia, per così dire, promosso l'inazione, premiato la "grande illusione" degli operatori, isolando le Cassandre (portatrici di un dubbio "debole") smentite (ancora per poco) dai risultati economici "forti".

Sinché "algaland" ha bruscamente richiamato tutti — pubblico e privato — alla realtà; privando le tre "S"



Rimini, il portocanale.

del fattore portante "sea" (trasformato in variabile col segno meno), innescando un effetto domino.

A quel punto è stato il panico. Basta riguardare le cronache dell'estate dell'89; la "corruzione" del mare, cartina di tornasole di uno pseudo equilibrio artificiosamente prolungatosi nel tempo, ha prodotto gli atteggiamenti più scomposti, riscoperto il manzoniano "dalli all'untore" (motivato, ma culturalmente acritico), attivato le richieste (tavolta preventive) assistenziali, d'uso nelle calamità. Il modello, in crisi, si è guardato, come l'eroe di Oscar Wilde, allo specchio, e si è spaventato.

Poi il "morbo" del mare se ne è andato. Ma può tornare, ed è rimasta la paura dei "ricorsi", come per la peste. Una paura ossessiva che è frutto, come sempre accade in queste circostanze, della sconoscenza, della opacità (derivante dall'assuefazione alle vacche grasse), dell'attendismo politico-burocratico. In tal modo si continua a respirare il clima del forte ne "Il deserto dei Tartari" (anche se i segnali di fumo del nemico algale, nell'estate appena passata, sono stati impercettibili).

Per di più la paura è una cattiva premessa all'innovazione. Infatti lo sgomento tecnico nei confronti della risorsa perduta (sia pure transitoriamente), ha fatto dimenticare (o almeno non considerare con la dovuta tempestività) tutto il resto; il fabbisogno arretrato di innovazione strutturale e infrastrutturale, l'inadeguatezza dell'offerta rispetto alla domanda postindustriale (che

rimangono pur sempre i passaggi obbligati per il futuro, nell'ipotesi-precondizione del definitivo risanamento della risorsa) ecc.

I "nodi" del passato si sono quindi cumulati; in particolare, nella norma, si è verificato un troppo faticoso e parziale adattamento alle nuove condizioni (non privo di singolari omissioni e incomprensibili squilibri). Lo sfasamento è avvertibile, ad esempio, nella 431/85, che, pur prevedendo una salvaguardia delle coste (fino alla battigia, escludendo il mare antistante, regolamentato ... dalla 979/82 art. 1!), ha preso in considerazione solo limitati frammenti delle stesse, restando esclusi (ovviamente) gli insediamenti nell'ambito dei PRG; configurandosi, in altre parole, come una presa d'atto notarile dello "status quo". In tal modo la legge sembra esemplificare la "dissociazione normativa", già denunciata da M.S. Giannini, allorché ha distinto — riguardo all'ambiente — l'approccio culturale (nella tradizione dei "luoghi eccellenti" da salvaguardare, di cui la 431 è — bene o male — una interpretazione estensiva), quello relativo allo sviluppo (urbanistica), e, infine, quello patologico-ambientale (inquinamenti); "separatazza" normativa cui corrisponde, per contro, nella realtà, la commistione dei problemi (caratterizzati da ricadute reciproche). Così la predetta 431/85 (di origine "culturale" ma intercambiabile con l'assetto "urbanistico"), trascura le conseguenze che settori produttivi (agricoltu-

ra, industria) e/o insediamenti residenziali provocano sulla risorsa "mare", rendendo inutilizzabile il margine litorale-acqua a fini turistici (e fra le fonti inquinanti rientra, ovviamente, l'"overdose" delle presenze turistiche nella stagione della balneazione). Ne deriva il circuito perverso dovuto al mancato approccio sistemico; la "protezione" costiera, ridotta ad un pretestuoso alibi (nei cfr. dell'approccio culturale), fallisce sul versante dello sviluppo (urbanistico), nell'assenza del contestuale approccio relativo agli inquinamenti. Ovviamente nessuna legge può essere "onnicomprensiva"; ma ciò non esclude che nel territorio, o, per essere più precisi, nell'ambiente, l'attuale "separatezza" degli approcci normativi abbia, almeno, univoco riscontro cognitivo.

Il problema non è di facile soluzione, nella prassi, perché coinvolge fattori determinanti dell'economia del paese; in termini brutalmente esemplificativi, non si può eliminare la chimica dall'agricoltura (buttando il settore fuori mercato ed aggravando la bilancia dei pagamenti), risolvere il problema degli scarichi industriali mantenendo i costi di produzione dei manufatti invariati, eliminare i reflui degli insediamenti umani (anche turistici) e/o animali lasciando immutati i tributi etc. È forse possibile rendere tali fattori "compatibili", non devastanti nelle reciproche ricadute; purché valga il principio che "nessun pasto è gratis", da applicarsi all'intera collettività (risultando tutti — direttamente e/o indirettamente — responsabili), ma, evidentemente, sgrado a tutti (di qui la farisaica baruffa delle reciproche "colpevolizzazioni").

La prassi progettuale e gestionale, viziata dagli interessi contrastanti e dalle compromissioni clientelari, si pone sullo stesso livello della norma. In buona sostanza, se il privato ha prolungato artificiosamente nel tempo il modello acquisito, la monocultura obsoleta, confondendo — incredibilmente — il terziario avanzato turistico con una attività di tipo industriale, il pubblico ha ignorato — per quanto di propria competenza — ogni opzione strategica, nella organizzazione del territorio, anche nei limiti permessi dalla norma. In tal modo, più che di ritardo, si può parlare di rinuncia ad azioni di previsione e controllo; "j'accuse" che, se può avvalersi di circostanze attenuanti nella situazione postbellica (alla luce della totalizzante "filosofia" quantitativa e del dominio della natura, secondo una riduttiva interpretazione economico-ambientale), non trova giustificazioni, successivamente, nella "transizione" al, e/o nel "postindustriale".

Nei fatti, i ripetuti "segnali", inviati dalla risorsa e dal PIL, non hanno influenzato, in termini attendibili, la politica pilatesca e confusionale del pubblico, pago del primato delle procedure e alieno dalla sostanza delle cose. Così, sempre a proposito di "norme", pur prenden-

do atto che codificazioni e/o provvedimenti sono necessariamente sfasati in ritardo rispetto agli esiti (in negativo e in positivo) della trasformazione, non trova motivazione alcuna il mancato decollo dei provvedimenti emanati; taluni recenti esempi sono molto significativi nel merito.

Mi riferisco alla "legge della difesa del suolo" (18.5.89, n. 183) ed ai "piani di bacino", non ancora efficace perché le autorità preposte — sino ad ora — non risultano operanti (alle scadenze, non rispettate, nessuno fa caso per la mancanza di sanzioni); mi riferisco — in specie — alla legge sull'Autorità per l'Adriatico (e al relativo "Master Plan" che dovrebbe coordinare i piani di bacino), solo di recente approvata (19/03/90 n. 57) dopo un lungo e faticoso iter presso le Camere. A latere mi richiamo anche alla confusione che regna nella ricerca sulle cause del degrado della risorsa mare; una congerie di Enti, Ministeri, organismi pubblici (finanziati dallo Stato, il solito grande elemosiniere), opera (annaspa) scoordinatamente, pestando, è il caso di dirlo, l'acqua in un mortaio.

Passando all'innovazione strutturale del modello, ossia al diverso uso dei fattori dell'offerta, da riutilizzare al meglio in relazione alla mutata domanda (tenuto conto che l'utenza della "città lineare" balneare non è, comunque, quella del Mar Rosso o degli Oceani), al deludente



Portoverde.

comportamento del referente pubblico si aggiunge quello, altrettanto insoddisfacente, del privato; anche se non ci si può nascondere che l'immaginazione economica, tecnica, urbanistica, viene annullata, o quantomeno ridotta, dalle condizioni al contorno.

Non possono infatti che rimanere inevase talune aspettative comportamentali proprie del postindustriale. Dove si potrà reperire la "wilderness"; vera o fasulla? Dove l'esotismo, e/o le sempre più sofisticate risposte qualitative e ambientali? La pervasiva ipoteca territoriale, accesa nel passato, consente limitati margini di libertà; per di più l'innovazione progettuale — pubblica e privata — non può affidarsi all'intuizione-improvvisazione, incompatibile con la "complessità" della domanda. Si rischia il fuggitivo, la contraddizione all'alternativa ragionevolmente durevole (pur condizionata dalla dinamica incessante del cambiamento, intrinseco alla complessità), l'adozione di ombrelli transeunti integrativi (non sostitutivi) di provvedimenti di ben altro livello strutturale.

Se, nel versante privato, dovranno essere certamente ripensate le formule economico-gestionali, sostituendo, ad es., alle pensioni "familiari" tutto compreso, proposte "à la carte" con "tagliandi" prestazionali molto diversificati, nella organizzazione territoriale (di competenza pubblica), il "quantitativo", blandito (e, talvolta, esaltato), dovrà coniugarsi col "qualitativo" (l'aggiornamento non ammette rimandi). L'occasione, al proposito, può essere data — ad esempio — dalla riqualificazione ed espansione dei residui relitti di verde (pinate, foci dei fiumi, etc.) nella fascia costiera e dalla correlazione con le piccole "città d'arte" e il "bel paesaggio" ancora presente all'interno (nel Veneto, in Emilia, in Toscana, nelle Marche etc.), alternative "culturali" inedite, compensative della impraticabile "wilderness".

Una molteplicità di temi si sono affacciati all'attenzione, variabilmente approfonditi, e, soprattutto, a diverso grado di fattibilità; dalla (nel privato) polivalenza delle strutture alberghiere con eventuale trasformazione in residences e/o multiproprietà, alle gestioni "consortili" di aziende "famigliari" con riduzione di posti-letto e più elevata efficienza di servizi (standards edilizi elevati), dal "riuso" delle colonie (da destinarsi a centri polifunzionali, condensatori di attività ludiche etc.) all'inserzione di "pause" ambientali nel "continuum" conurbativo (frantumazione della linearità), dall'allestimento di "facilities" in termini di accessibilità (ad es. metropolitane di superficie) e/o di attrezzature e servizi urbani (piscine, centri sportivi culturali, congressuali, parchi attrezzati e/o tematici etc.) al ridisegno dell'arredo urbano, dall'incentivazione (attraverso creazione e/o ri-creazione di luoghi peculiari, ora assenti e/o deboli nella monodirezionalità del tessuto li-

neare) dei fattori di urbanity al ripensamento totale della risorsa etc.

Naturalmente la preconditione per la rianimazione della "città lineare", nella ri-conversione al postindustriale, resta pur sempre il risanamento della risorsa (mare), da vendersi senza lo spettro delle gelatine e delle mucillagini, da attrezzarsi in relazione alla crescente mobilità (nautica). Le infrastrutture portuali, da reinventare nel loro rapporto con l'urbano e/o allestite ex novo (senza consumare terreno) possono costituire segnali di identificazione, contributivi alla specificità dei luoghi.

Si delinea, in tal modo, un aggiornamento del modello, in cui il "conglomerato" insediativo si segmenta e ri-puntualizza, differenziandosi in relazione alle potenzialità inesprese ed alle suscettività attivabili, allargandosi sia verso terra, sia verso l'attrazione generatrice (il mare).

Lo spazio isotropo del litorale si trasforma in tal modo in anisotropo; all'opzione uniforme ed omogenea del vecchio schema si sovrappone una nuova gerarchia che ai punti di forza (da trasformare e/o da introdurre ex novo), associa, come elementi traenti, le zone periferiche e/o marginali, recuperate ambientalmente. Nella riorganizzazione il modello richiede quindi un campo più esteso; che non consuma, peraltro, spazio. In sostanza l'interfaccia territoriale viene allargata, riarticolata, sostituita, ri-utilizzata; l'attrazione-mare viene coinvolta funzionalmente e nello skyline complessivo.

Alla riprogettazione dei contenuti si accompagna infatti, necessariamente, il problema della forma; conclusa la stagione dei rozzi automatismi quantitativi (dalla abitazione all'albergo), non basta il "restyling" — spesso superficiale e incolto — per recuperare l'urbano, morfologicamente documentativo della "immanenza" rispetto alla costante acqua. Il significato dialoga attraverso il significante e può avvalersi di opportunità diverse; dalla ri-creazione di un luogo senza qualità alla frantumazione di un margine per attivare scansioni di verde in profondità (normalmente al litorale), alla formazione di "episodi" alternativi all'angosciosa anonimia ecc.

In un ripensamento strategico della organizzazione del territorio costiero a scala nazionale (oltreché locale) queste indicazioni sembrano quasi rivestire il ruolo di "prescrizioni generali". Anche se il problema non si presenta affatto in modo uniforme.

Al vertice negativo delle grandi conurbazioni "sature", da riorganizzare in relazione alle diverse caratteristiche ed esigenze, corrispondono altri ambiti, di antica tradizione (Liguria) e/o di recente formazione (isole, località puntuali nel Mezzogiorno), che presentano aspetti — intrinseci ed estrinseci — più sensibili all'attuale mercato (postindustriale) delle vacanze (e non

mancano zone, ricche di storia e di bellezze naturali, specie nel Mezzogiorno, mai veramente decollate).

Per concludere; nella promozione e — a Dio piacendo — attuazione di politiche mirate al recupero del modello, sono da evitare: a) ipotesi catastrofiste ad esiti regressivi, pre-turistici e/o ecologico-fondamentalisti (che, sovente, attraverso fughe in avanti, coprono deliranti alibi “miglioristi”, fuorvianti perché impraticabili); b) congetture colpevoliste, con disfide “interregionali” incrociate, contraddittorie nei confronti dello sviluppo dei diversi settori produttivi (il prodotto interno lordo non può essere, in una situazione di “complessità” produttiva e insediativa, frantumato in spicchi “virtuosi” e/o “perversi”); c) fenomeni di assistenzialismo ricorrente perché i costi delle “calamità” endemiche (qualora nulla si muova e tutto permanga) sono insopportabili per la collettività. Per contro è da favorire una “offerta” accentuatamente “variegata ed erratica”, congrua alla crescente autonomia dei comportamenti (il “fai da te” analizzato da G. Candela) ed alla sempre più articolata segmentazione del mercato, di cui il morfologico-ambientale è precondizione.

È pertanto urgente ragionare in termini sistemici, attivando meccanismi innovativi per la riattualizzazione del modello obsoleto e per la salvaguardia della risorsa, avuto riguardo alla effettiva continuità progettazione-attuazione.

L'inerzia e la confusione verificatasi nel passato-presente, comune al pubblico e al privato, non sembrano autorizzare giustificati ottimismo; facciamo tuttavia nostre le parole di Bertrand de Jouvenel “Progettare significa gettar qualcosa in un tempo futuro. Che cosa si getta? La nostra immaginazione; essa va a collocarsi in un tempo che ancora non è ... l'avvenire immaginato determina azioni che lo precedono nel tempo e lo preparano razionalmente”.

Nello specifico il male non può essere curato con palliativi ma con mezzi “forti”, privati e pubblici; anche questo modo di pensare costituisce tuttavia un ostacolo perché richiede un approccio inattuale in tempi in cui va di moda il pensiero debole.

Ci auguriamo che l'inesorabilità delle scadenze economico-ambientali (pur provvisoriamente non manifestate), prima ancora che urbanistiche, faccia il “miracolo”; possibilmente non all’“italiana”. Cagliostro (sepolto a San Leo) non è più affidabile.



Costa adriatica, Cattolica e Gabicce



Situazioni

a cura di Vittorio Pollini

Grado: kurort o lunapark?

Ne "La cura" di Hermann Hesse il Kurort, il luogo di cura, con i suoi benefici effetti e le sue attrattive *prende* l'ospite in modo che non possa più vivere in salute senza quel luogo.

Grado non è, né era, la Baden di Hesse, ma un tempo sotto la Felix Austria poteva sicuramente definirsi "Kurort", ancorché cresciuta tardivamente prendendo come modelli Karlsbad e Marienbad.

Il Kurort è luogo che emana benefici terapeutici dalle sue viscere (acque) o dai suoi elementi naturali, come per Grado: il sole, l'acqua di mare, la sabbia che sono considerati veri e propri strumenti di elio-talassopammato-terapia.



*La spiaggia di Grado oggi
alla fine della diga che protegge il centro
storico*

Ma il concetto di cura che si sviluppa in Europa, in particolare nella seconda metà dell'800, è legato, oltre che alle risorse naturali, anche a quello che oggi definiremmo un alto livello di qualità ambientale.

L'amenità del sito, il verde, l'eleganza dell'architettura, insomma la *bellezza* del luogo, aggiungono un contributo di tipo contemplativo agli altri benefici, talché vi si vive

circondati in un'atmosfera in cui, come dice Hesse delle immagini di Baden, "non vi s'incontra nulla di brutto, di stridente".

Infine il Kurort avvince anche per i suoi aspetti colti e ricreativi rappresentati sia funzionalmente che emblematicamente dal "Kursaal".

Tradendo un'origine anche terapeutica, il Kursaal designerà in concreto un grande complesso polifun-



*Immagine d'epoca del luogo di cura:
le Ville Bianche ed alcune attrezzature balneari*



Il centro di Grado dall'alto. Vi sono chiaramente riconoscibili: il centro storico (rettangolo di tessuto urbano minuto dominato dalla Basilica); l'espansione mitteleuropea a sinistra e a destra dello stesso; i guasti della sostituzione prevalenti nell'area di destra; lo Zipser a destra in basso

zionale dotato di sale per la lettura, la conversazione, i concerti e il gioco, di teatro e più tardi di cinematografo.

Qui gli ospiti possono scegliere, come in un grande buffet, il menù più consono, fra cultura e divertimento, al loro benessere intellettuale e psicologico.

La città, luogo del lavoro, dell'afflizione e della malattia, è, e deve essere, lontana anche come immagine. Se nell'immagine urbana una brutta edilizia si contende, metro dopo metro, uno spazio reso forzatamente limitato, nel Kurort gli edifici di cura, gli alberghi e le ville sono immersi nel verde dei giardini e dei par-

chi e costituiscono nel loro insieme un modello ambientale "alternativo", come lo sono state nella storia dell'urbanistica le *garden cities*.

Grado dunque viene scoperta e valorizzata come Kurort dalla cultura e dalle abitudini mitteleuropee fra la fine dell'800 e la prima guerra mondiale.

Un'edilizia composta e dignitosa, spesso architettonicamente pregevole si affianca, senza toccarla, all'antica cittadella che fu rifugio, nel periodo più glorioso della sua storia, dei Patriarchi aquileiesi.

Per opera della mano pubblica o di privati imprenditori, soprattutto austriaci, prende forma definita la

Grado vantata nei manifesti che pubblicizzano la "Österreichisches Küstenland" o nelle cartoline bilingui da spedire allora, come ancor oggi in parte avviene, a Vienna e nelle altre città della Mitteleuropa.

Le testimonianze che oggi restano di quella Grado sono purtroppo ridotte a baluardi sempre più fragili, abbandonati ed assediati.

Se Cergoly ne "Il complesso dell'Imperatore" avesse accomunato Grado al triste destino di Trieste abbandonata nel '18 dai solerti funzionari imperiali, potremmo pensare che la decadenza sia sopraggiunta con il Regno d'Italia.

Ma la nostalgia asburgica, ancor-

ché sia un sentimento superstite da queste parti, non è qui giustificata: la rovina non ebbe inizio con il Regno, ma con la Repubblica.

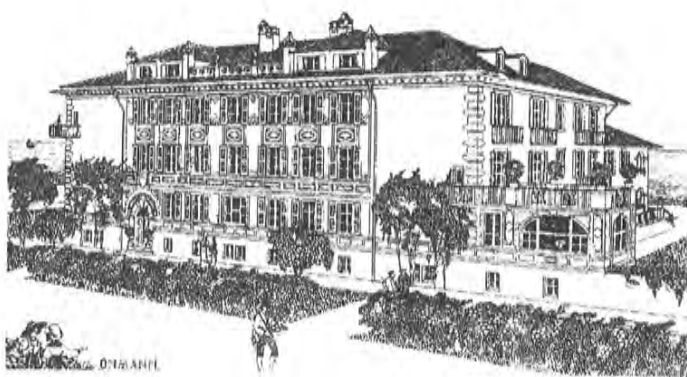
È nel cosiddetto sviluppo del dopoguerra che iniziò il massacro.

Come scrive Alvisè Zorzi in un accorato *Addio alla vecchia Grado di Biagio Marin* sul "Corriere della sera" del 24 gennaio scorso "la legge del profitto sembra dominare Grado".

Zorzi denuncia la progressiva ed irrefrenabile erosione dell'immagine e dell'architettura mitteleuropea, ma anche l'abbandono e l'incuria dello stesso centro storico, nonostante il soccorso — potrei aggiungere — di una speciale legge regionale rimasta pressoché inutilizzata.

Ora, è noto che l'edilizia gradese è, per così dire, *presidiata* da una o più bande di palazzinari, ma rimane da spiegare perché la cultura gradese (che pur è ricca di esperienze ed iniziative letterarie, teatrali, artistiche ed editoriali), la parte sana della politica gradese, la gente che prova sentimenti per questa città non riescano ad esprimere un fronte efficace di difesa.

Se la stessa pubblica amministrazione ha legalizzato la strage morfologica che si è perpetrata chiamando "ristrutturazione" l'abbattimento e la sostituzione di singoli edifici, anche di notevole pregio, al solo



Disegno d'epoca dell'Hotel Zipser.

scopo di guadagnare un ulteriore piano di superficie vendibile, vuol dire che c'è un atteggiamento di opinione diffuso perverso che non solo accetta l'arroganza degli interessi particolari, ma assume al rango di valori quelle che sono invece azioni predatorie.

Mi ha sempre turbato l'idea che uno dei primi esempi di sostituzione edilizia fosse opera di uno dei più geniali architetti della scuola friulana: Marcello D'Olivo.

Nel dibattito che seguì ad una sua conferenza gli chiesi se non si sentisse in qualche modo *pentito* di aver sacrificato il pregevole e misurato Ho-

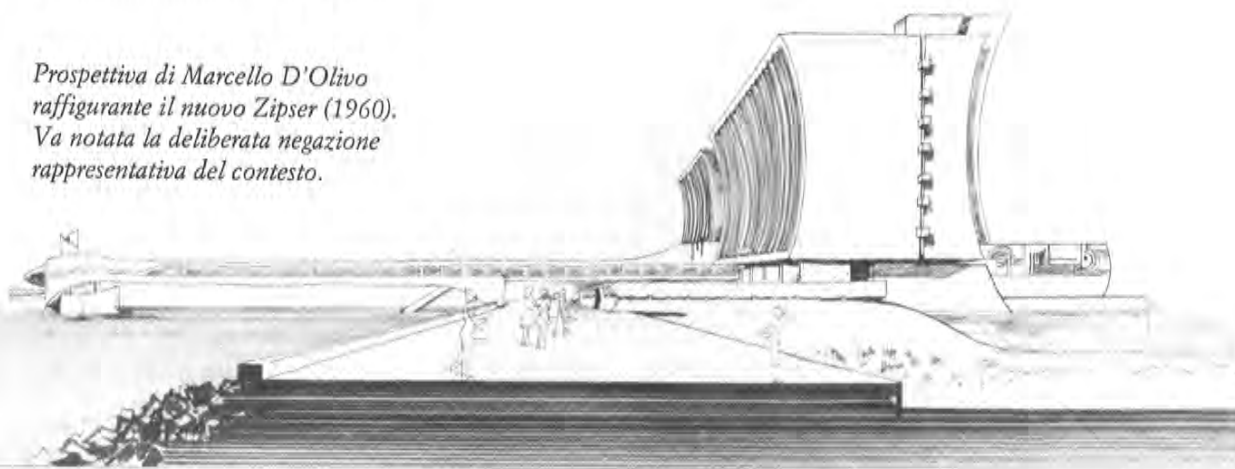
tel Zipser per il suo poderoso intervento che ha alterato per sempre lo skyline dal mare della città.

Mi rispose, citando un aneddoto napoletano, che egli si sentiva calzolaio (chi fa le scarpe nuove), non ciabattino (chi aggiusta le vecchie). "In ogni caso — aggiunse — non ho mai costruito volgarità".

Infatti lo Zipser di D'Olivo non è volgare, come invece lo sono la maggior parte delle sostituzioni che l'hanno seguito.

Ma al di là della buona fede di D'Olivo, o della cattiva di altri, che

Prospettiva di Marcello D'Olivo raffigurante il nuovo Zipser (1960). Va notata la deliberata negazione rappresentativa del contesto.



può aver ispirato tanta aggressività nei confronti della Grado mitteleuropea, indubbiamente occorre ipotizzare il predominio, dagli anni "50" in poi di un'ideologia che vede il *preesistente* come "vecchio da buttare" ed il *nuovo* come "progresso e sviluppo".

Questo spiega come una città ricchissima di tradizione e memorie abbia assunto come modello la città balneare stagionale-domenicale (come sono ad esempio le vicine Lignano o Bibione), brutta copia di periferie urbane: spettri d'inverno, chiassosi lunapark d'estate.



Accostamento fra edilizia di sostituzione e edilizia mitteleuropea



Brutale intervento di sostituzione del dopoguerra: l'edificio centrale lascia ancora intravedere al piano terreno gli archi preesistenti



Intervento attualmente in cantiere in area centrale: la sostituzione usa il linguaggio kitsch?

Se questo è il modello che Grado ancora si prefigge (purtroppo non si affacciano per ora inversioni di tendenza), essa è destinata a diventare una città di seconde case, pizzerie stagionali e giostre: un ben triste epilogo.

Ma non è solo una motivazione culturale od estetizzante (come potrebbe definirla taluno) a far rimpiangere la qualità perduta del Kurort; vi è anche un motivo più profondo.

Il Kurort è un'identità che afferma la *diversità* di Grado, e questo è un fatto vitale, sociale, produttivo e quindi economico.

Se il campo fosse *presidiato* dagli imprenditori più che dai predatori, la qualità dell'ambiente, la specificità terapeutica del luogo sarebbero posti nel mercato come beni pregiati che altri non hanno.

Venduti i condomini di seconde case (che consumano infrastrutture urbane e non portano reddito alla comunità) i predatori scappano con i loro sacchi di monete d'oro, ma gli imprenditori devono continuare a lavorare, ossia ad "attirare ospiti".

Ma come potranno farlo in un ambiente abbruttito, trasformato in una qualunque periferia litoranea?

O forse pensano che il Kurort sia un'impresa fallimentare e il lunapark una miniera d'oro?

Giorgio Garau

Tecnologie
per la scena urbana

a cura di Mario Zaffagnini

Le pavimentazioni in "cotto"

2. Aspetti tecnologici

*Elementi in cotto
e schemi aggregativi*

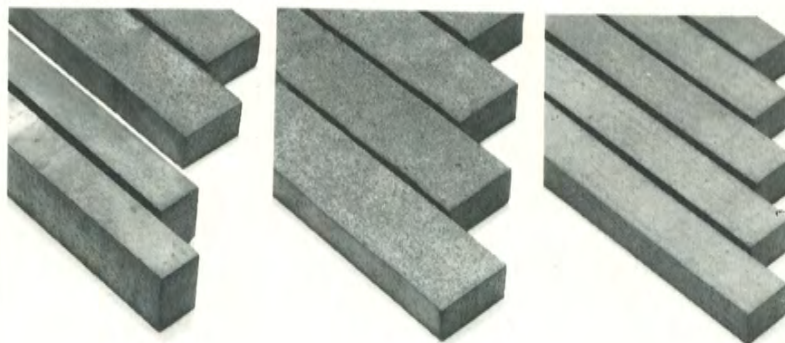
Per quanto riguarda la produzione degli elementi (o "pezzi") in cotto per pavimentazioni essa segue abbastanza fedelmente quella del comune mattone.

L'unica sostanziale differenza attiene alla particolare temperatura di cottura (in genere più elevata) in modo da ottenere un laterizio particolarmente resistente all'usura, allo scheggiamento, alla rottura.

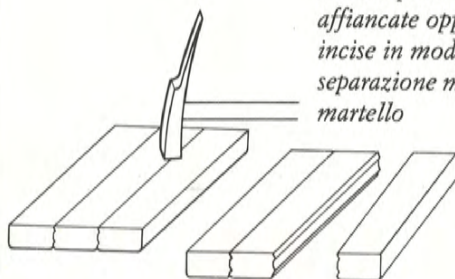
Da un punto di vista morfologico gli elementi in cotto per pavimentazioni esterne si presentano sia sotto forma di mattoni comuni — più spesso nella fattispecie di sottomultipli quali "torzetti" e "sestini" — che di pezzi speciali i quali assecondano forme adatte a dar risposta a problemi funzionali particolari: scolo delle acque, cordolature, elementi di arredo urbano ecc.

La modularità e combinabilità degli elementi in cotto consentono di ottenere, oltre che il facile assestamento in superfici non rigidamente vincolate, la più vasta gamma di aggregazioni e disegni geometrici.

Com'è intuibile le tessiture di posa assumono un peso considerevole sotto il profilo figurativo e dell'aspetto finale delle pavimentazioni. Le tessiture maggiormente usate sono quelle a *spina di pesce* e a *giunti paralleli*, ma non mancano soluzioni più articolate quali quelle a *graticcio*,



*Elementi in cotto
tozzetti (3,5 × 4 × 28 cm)
e sestini (4 × 7 × 29,5)
per pavimentazioni urbane*

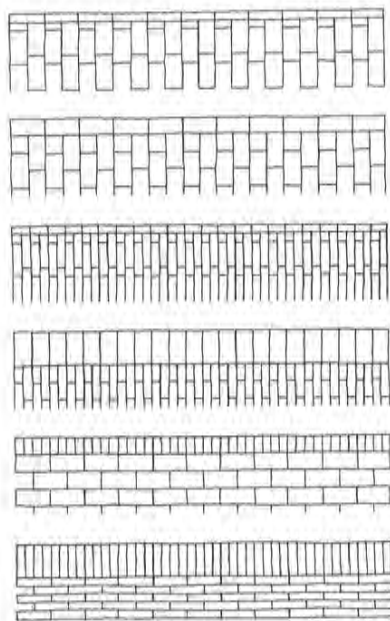


*Sestino prodotto in unità multiple
affiancate opportunamente
incise in modo da facilitare la loro
separazione mediante leggeri colpi di
martello*



*Pezzi speciali
in cotto
per l'arredo urbano
e risoluzione
di dettaglio
per lo scolo delle acque*





Tipi di "cordolatura"
per la perimetrazione
delle pavimentazioni

a croce, a piccoli quadrati ecc.

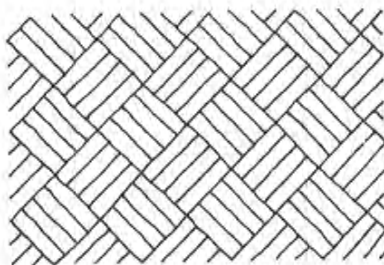
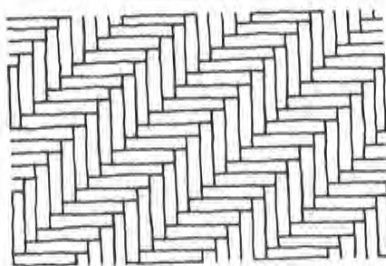
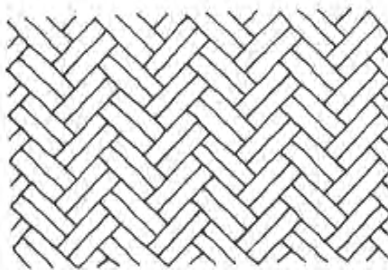
Nella definizione di un progetto urbano di pavimentazione le soluzioni e l'accuratezza esecutiva conferite alle zone di frontiera o di intersezione (incroci, curve, cordolature ecc.) assumono una particolare importanza.

All'incrocio di due strade, ad esempio, le relative giaciture di posa vengono a trovarsi in discordanza; per risolvere tale problema può essere adottato l'accorgimento — fra gli altri — indirizzato a non far intersecare fra loro le tessiture bensì a risolvere autonomamente tali snodi.

Quando invece un asse stradale affronta una curva vi è la necessità di "far piegare" la tessitura; in questi casi nella disposizione a spina di pesce, si usa "allargare" verso l'esterno ogni striscia della tessitura, oppure si inserisce tra due spine costanti una spina a larghezza variabile.

Chiaramente, nel momento in cui si vuol dare vita ad una caratterizza-

zione particolare di vie e piazze diventa importante prestare attenzione al lato estetico e progettuale, cercando di rendere il più interessante possibile, sotto il profilo della percezione visiva, l'intervento in termini complessivi; di qui anche la possibilità di perseguire una più ampia varietà di risoluzioni integrando gli elementi in cotto con altri materiali (in primis l'ampia gamma delle pietre naturali, ma anche le ceramiche, gli elementi in calcestruzzo ecc.) posti a formare cordolature, disegni geometrici, elementi di arredo, rifiniture in genere ecc.



Tipi di tessiture
(a spina, a filari continui,
a disegni incrociati)

Caratteristiche morfologiche e tecniche di posa

Una indubbia caratteristica positiva degli elementi in cotto per pavimentazioni è la loro ruvidezza che deriva dalla struttura e dalla composizione della materia laterizia; si hanno anche dei prodotti che, dopo poco tempo, tendono a diventare lisci, mentre altri conservano in pieno la loro caratteristica ruvidità pur quando l'uso ne consuma gli strati più superficiali.

A tale riguardo Sandro Benedetti, nel suo *Il laterizio nei Paesi Bassi* (Roma, 1959), rileva:

"I lastricati più ruvidi hanno una struttura superficiale a piccole punte, simile a quella della carta vetrata; l'ordine di grandezza di queste punte varia tra 0,1 e 1 mm.

L'optimum si ottiene quando questa struttura a punta si conserva lungo tutto il periodo di uso del laterizio; in caso contrario si ha il progressivo tendere della superficie al piano liscio o ad uno strato misto ma liscio.

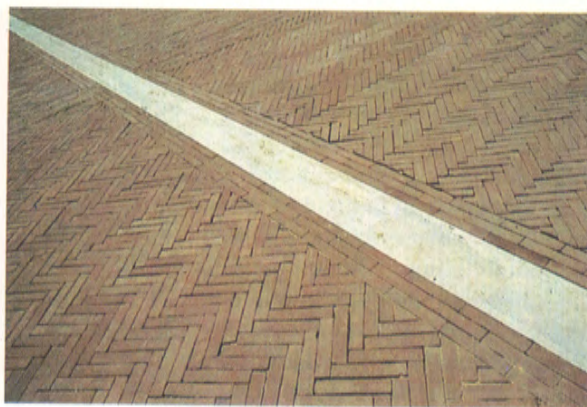
Se si schematizzano i componenti del laterizio in materiali bianchi e neri, si ha che quando i materiali bianchi hanno una durezza maggiore di quelli neri, si otterrà nel tempo una maggiore erosione dei materiali neri mentre i bianchi resisteranno e costituiranno la superficie ruvida.

Se invece i componenti hanno tutti la stessa resistenza all'usura, si otterrà una superficie piana.

Il materiale che, tra i componenti del laterizio, resiste maggiormente all'usura e che in generale costituisce il corpo dei dentini, è il quarzo. Perciò dalla presenza o meno di una certa quantità di quarzo dipende la struttura ruvida del mattone.

Si può parlare di mattoni ruvidi quando si incontra una percentuale di quarzo superiore al 24%".

I criteri di posa in opera delle pavimentazioni in cotto sono tutti ere-



*Piazza a Perugia (1982-89)
di Aldo Rossi.*

*La grande piazza a servizio del
Centro direzionale di Fontivegge —
che copre una superficie di circa
8000 mq — utilizza, nella
superficie a vista, una
pavimentazione in cotto con
riquadri in pietra.*

*Gli elementi in cotto — aventi
formato di cm. 5,5 x 25 x 5 e
corrispondenti a mezzo mattone —
risultano prodotti dalla San Marco*

*Laterizi con la tecnologia
produttiva ad impasto molle e una
cottura che ha assicurato una lunga
permanenza in forno (superiore alle
26 ore) ad una temperatura di 970
°C.*

*La posa in opera degli elementi in
cotto è realizzata a secco, in modo
tradizionale, su uno strato di
sabbia; le stesse commessure sono
state costipate mediante successivi
cospargimenti di sabbia più fine.*



ditati da una tradizione consolidata nei secoli.

Ecco come, ad esempio, Gustav Breymann, nel suo noto manuale *Trattato generale di costruzioni civili* (Milano, 1885), descrive i metodi di posa dei pavimenti in cotto o "ammattonati", come egli più specificatamente li definisce:

"È evidente che negli ammattonati, specialmente in quelli esposti alle intemperie, si devono adoperare laterizi buoni ed in particolare cotti bene. Siccome i laterizi molto cotti resistono più allo strisciamento, che allo schiacciamento, così si prestano in modo speciale per pavimenti (...).

Per quanto concerne il modo di costruzione dell'ammattionato, o lo si colloca su uno strato di sabbia spianato e si dice *ammattionato su letto di sabbia*, oppure lo si posa ancora su un letto di sabbia ma si lasciano le commessure sufficientemente aperte per versarvi della malta molle ed allora si dice che l'ammattionato ha le *commessure in malta*. Questo modo di procedere assicura in un certo qual modo le commessure contro il passaggio dell'umidità.

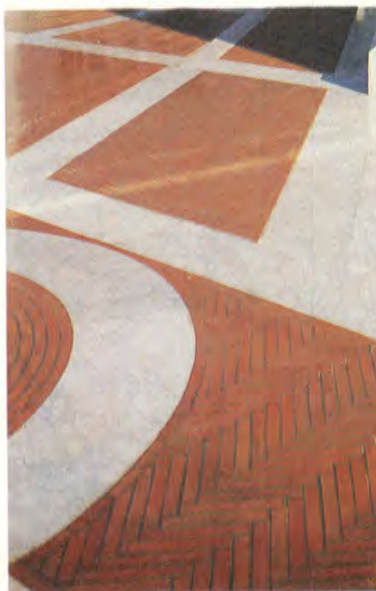
Ma se si vuole premunirsi in modo assoluto contro l'umidità non basta turare le commessure con malta, ma bisogna anche posare i mattoni o le piastrelle su un letto di malta; ed il pavimento allora piglia il nome di *ammattionato su letto di malta*".

A tutt'oggi i modi di esecuzione di un corpo stradale, che utilizza elementi in cotto come manto superficiale, sono rimasti quelli evidenziati dal Breymann.

La soluzione più elementare è costituita dalla posa dello strato di laterizi su un fondo di sabbia adeguatamente preparato sul terreno; in questo caso la sabbia viene "pilonata" fino a formare uno strato compatto e i mattoni vengono posati direttamente nello strato sabbioso. È evidente come la qualità della pavimentazione non dipende unicamen-



Soluzioni di integrazione fra elementi in cotto e materiali lapidei naturali o artificiali



te dalle caratteristiche degli elementi in cotto ma, in buona parte, dalla stessa qualità della sabbia e dal modo di esecuzione del letto che funge da elemento-filtro fra laterizi e terreno.

Fondamentale è la composizione della sabbia; si intuisce come sabbie troppo fini divengano eccessivamente pastose sotto l'influenza dell'umidità, mentre — al contrario — sabbie eccessivamente grosse presentano una scarsa coesione.

Le dimensioni granulometriche ottimali sono rappresentate da valori variabili da 1 a 3 mm.

Come accennato, un'importanza particolare assume anche il tipo di costipamento dello strato sabbioso da cui dipende la maggiore o minore coesione del fondo stradale; è fondamentale che tale operazione sia effettuata progressivamente per strati in modo da ottenere un addensamento stabile e compatto.

In genere gli elementi in laterizio vanno posati e battuti con un martello di gomma avendo cura di lasciare dei giunti, fra i vari elementi, dell'ordine di 2-4 millimetri, per poi sigillarli con sabbia fine pulita fino al loro completo costipamento. Quest'ultima operazione va ripetuta in periodi successivi al completamento della pavimentazione, distanziati fra loro di qualche settimana. Questi giunti assorbono i movimenti tra gli elementi in laterizio assicurando, al contempo, una adeguata permeabilità alle acque superficiali.

Per pavimentazioni in cotto a cui sono richieste condizioni d'uso più impegnative sotto il profilo dei carichi di esercizio si provvede con la realizzazione di una massiciata alta 10-15 cm che viene interposta fra il terreno e la sabbia in modo che quest'ultima si attesti su un fondo già consolidato.

Da qualche tempo si adopera anche la malta per formare lo strato a contatto con gli elementi di laterizio in modo da costituire una superficie



*Piazza Fante d'Italia
1985-88
di Marice Cerasi*

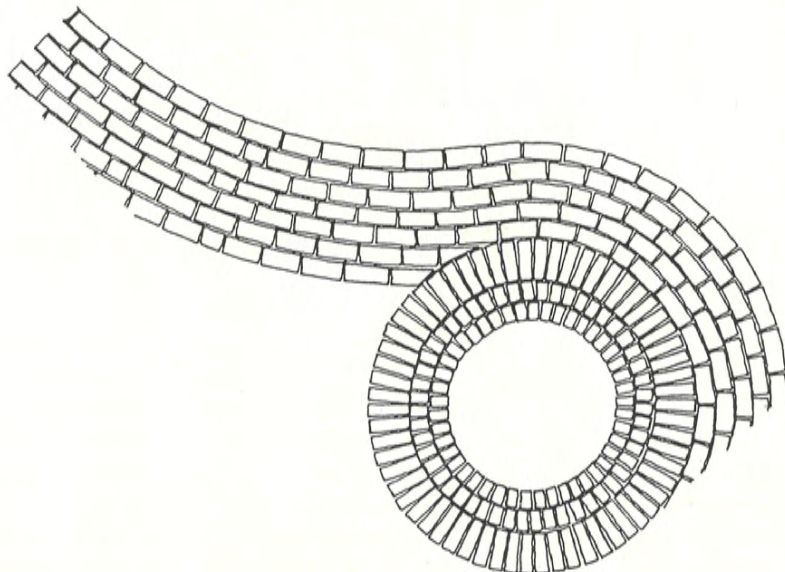
di supporto più compatta, priva della possibilità di subire un processo di schiacciamento e di assestamento.

Per la posa degli elementi di laterizio su malta si predispose sul vespaio un sottofondo di conglomerato cementizio — eventualmente, se necessario, può essere anche arma-

to a mezzo di rete metallica elettrosaldata — in cui è bene prevedere adeguati giunti di dilatazione da rispettare nella fase di “allettamento” degli elementi di cotto. È di estrema importanza, inoltre, assicurare le adeguate pendenze per gli scoli dell’acqua.

L’allettamento degli elementi in cotto viene effettuato usando malta di calce idraulica o bastarda; la sigillatura dei giunti avviene con malta bastarda molto magra.

Alfonso Acocella



Un libro per pensare

a cura di Mario G. Cusmano

Camminare e vedere un concetto, un patrimonio, una filosofia di progetto

a cura di Aldo Capasso

prefazione di Eduardo Vittoria

Camera di Commercio, Industria,
Artigianato, Agricoltura di Napoli,
Ed. Studi sul Mezzogiorno, Napoli, 1989.
pp. 359, con oltre 500 ill.ni.

Oggi, il problema della mobilità nelle nostre città — grandi e piccole, dal centro storico alle periferie — sta mostrando, in modo sempre più acuto, un duplice aspetto, soltanto in apparenza contraddittorio. Da un lato l'automobile, in nome della quale, per molti e molti decenni, si sono adattati e configurati tutti gli spazi urbani, sembra sempre più impedita ad esprimere la sua natura e le sue potenzialità di mezzo veloce: essendo coinvolta, quotidianamente, in condizioni di congestionamento al limite dell'immobilità, fra difficoltà di scorrimento, tempi di attraversamento ed impossibilità di stazionamento che sfiorano l'assurdo. Da un altro lato — e contemporaneamente — l'uomo della strada — che si stenta a chiamare ancora *vian-dante* — è obbligato ad usare dello spazio urbano fra mille pericoli, privo di qualsiasi libertà di fruizione delle qualità stesse della città, più succube che protagonista. Qualcosa, dunque, di profondo — forse anche di impreveduto — è mutato nella struttura della città: come se quest'ultima non fosse più in grado di

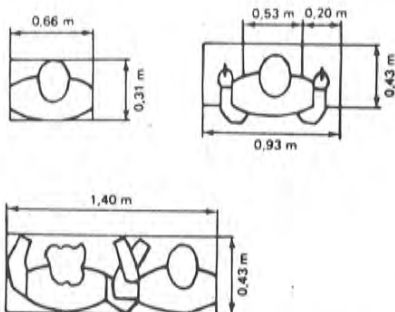


Gradoni di Chiaia alla fine dell'800 (foto Alinari)

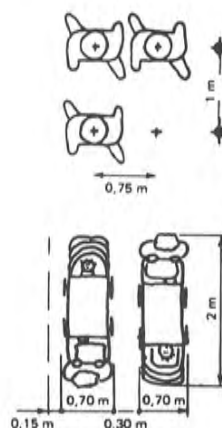
mantenere viva la sua offerta di spazio, sia di quello fisicamente percepibile che di quello sociale ed economico. E non a caso, ormai, al suo capezzale dolente e confuso si alternano *specialisti* — a volte presentati sotto le specie di miracolistici maghi — per sperimentare *tecniche* raffinate, non meno che decantate, capaci di riportare un ordine ed una logica che sembrano ai più smarriti, se non definitivamente perduti. Non solo, ma ovunque si accentua una sorta di conflittualità perversa fra sostenitori del veicolo ed estimatori della pedonalità più intransigente come se le

scelte in materia dovessero penalizzare fatalmente ora gli uni ed ora gli altri, senza un punto di possibile equilibrio, senza un auspicabile contemperamento degli interessi *opposti*, affidando le soluzioni al dato statistico, quantitativamente apprezzato e mai — o quasi mai — valutato nelle sue qualità.

Camminare e vedere — un ampio volume che ci restituisce una *ricerca* promossa dalla Camera di Commercio di Napoli e svolta da un gruppo di lavoro di quella Università — rivela, con grande chiarezza, una visione del problema completamente



Ricerca una nuova, diversa *trasparenza* nel muoversi nella città — nel penetrarla con rinnovata fiducia — può diventare, dunque, un tema progettuale possibile, un obiettivo da perseguirsi con la modestia e, ad un tempo, con la serietà e la costanza di una nuova *ricerca paziente*, tale da superare ed infrangere anche quelle complicazioni che così spesso, oggi, ci sembrano insormontabili? La risposta è ampiamente e quasi entusiasticamente positiva. Ce lo dice Eduardo Vittoria nella sua *pre-*

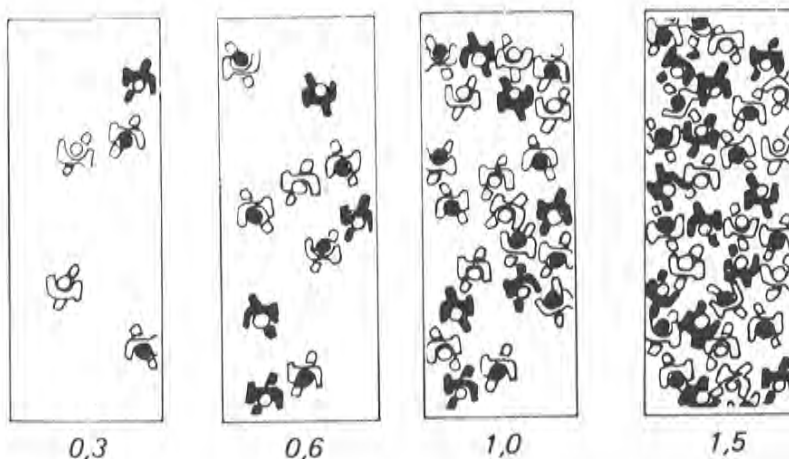


diversa. Per certi versi, *rovesciata*. Muoversi nello spazio urbano non è un bisogno soltanto *funzionale* — quindi da demandarsi esclusivamente a delle risoluzioni tecnicamente predisposte — ma è un atto globale, integrato e complesso, così come complessa è quella città sede di un multiforme *calpestio* animato da mille interessi diversi, vivacizzato da svariatissime propensioni. Camminare è un diritto primario, perché continua riappropriazione dello spazio, pervasività senza barriere, libertà di incontro, socializzazione. Ma camminare è anche *vedere* la città, dal punto di vista più umano e, insieme, più naturale: quindi vuol dire goderla e riconoscerla nelle sue infinite occasioni spaziali; scoprirla nei suoi rinnovati segreti; possederla nella sua quotidianità. Riconoscersi, dunque, senza più distrazioni né frustrazioni, senza odio per le sue difficoltà ma con amore per i suoi episodi grandi e piccoli, illustri e sconosciuti...



fazione che, in realtà, è un saggio di profonda penetrazione critica e di grandissima — e rara — godibilità letteraria. Ce lo ripete il curatore, Aldo Capasso, nei suoi numerosi interventi, puntuali e mirati come altrettante pietre miliari di una nuova via da percorrere, con intelligenza ed immaginazione progettuale. Ma ce lo dimostrano, ciascuno per le sue competenze, i numerosi ricercatori quando ci propongono i diversi casi — i motivi esemplari — sui quali ricostruire una città possibile, percorribile e visibile. L'ipotesi che sottende il loro lavoro è semplice in apparenza, anche se, in realtà, sottile e di grande coerenza. Il regno del pedone — che è, poi, il cittadino — può nascere e rinascere più che dalla discriminazione — a volte anche astratta e violenta — fra veicolo e passo umano, proprio da quegli elementi che erano *naturalmente e strutturalmente* pedonali; da quei sistemi che molto spesso ci sono offerti dalla città antica, ma non solo da essa. Elementi e sistemi che un cieco adeguamento alla circolazione veicolare imperante, ormai, da decenni, ci ha fatto dimenticare e, spesso, abbandonare: dissipando, così, un vero e proprio *patrimonio*, di spazi, di occasioni, di architettura. Ripartire da questa ricchezza — da questa misura umana — rivalutarla nelle sue qualità ed anche nella sua *funzionalità* sempre sapiente — a volte *astuta* —; coglierne, soprattutto, la *lezione* per tutta la città contemporanea, diventa l'oggetto originale di questo imponente lavoro, la sua intrinseca intelligenza.

In questo senso la città — Napoli, nella sua straordinaria morfologia ma anche nel degrado drammatico del suo paesaggio urbano — viene riscoperta: analizzata nelle sue innumerevoli scale, gradonate, salite, discese, porticati, passaggi, gallerie, ascensori ... Per ciascuno di questi elementi *naturalmente* pedonali, una schedatura accurata — quasi amore-

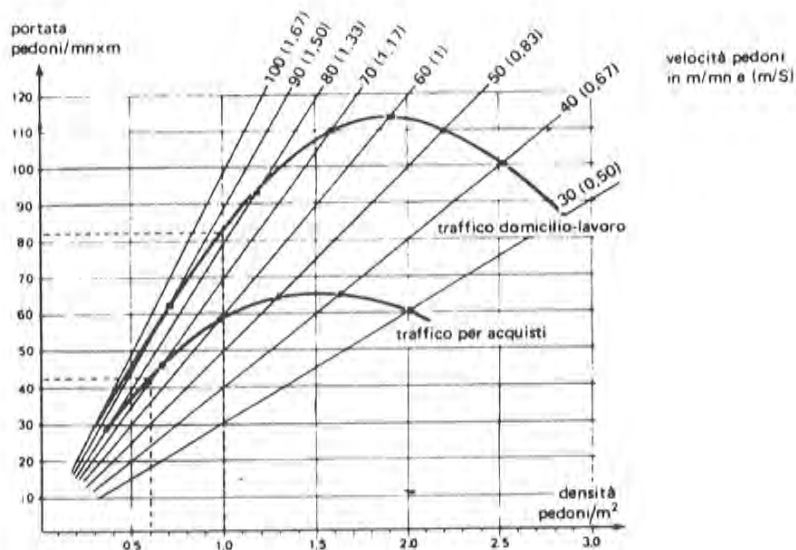


vole — elenca e sottolinea i caratteri, le condizioni, le qualità, i materiali: come fossero, nel loro insieme, una "*risorsa negata*", da riconoscere e da rivalutare. Il metodo è rigoroso, esemplare, già di per sé un contributo prezioso: ma la lezione è ancora più ampia. Essa, fra l'altro, eleva il concetto stesso di *arredo urbano*, rendendolo corposo, togliendogli quanto di effimero spesso gli si attribuisce, restituendolo all'architettura della città.

Certo — si dirà — il campione scelto è particolarmente significativo, forse anche privilegiato. Ma

quante nostre città — sia pure nelle loro specifiche qualità, anche molto diverse e diversificate — non si presterebbero, volendo, ad un simile atteggiamento interpretativo, donandoci un'analogia immaginazione progettuale? Anche per questo, credo, tale ricerca andrebbe conosciuta e meditata: per quella intelligente provocazione che contiene, parlandoci di un modo diverso di ripensare e possedere lo spazio della città. Camminando e guardando, appunto.

Mario G. Cusmano



Hanno collaborato a questo numero:

Giuseppe Chicchi

assessore al turismo regione Emilia Romana

Nicodemo Mele

giornalista a Bologna

Giulio Ghetti

professore ordinario di diritto amministrativo all'Università di Bologna

Guido Candela

professore ordinario

di politica economica e finanziaria

all'Università di Bologna

e professore di economia del turismo

alla Scuola di Studi Turistici di Rimini

Gianpietro Puppi

professore ordinario

di fisica superiore all'Università di Bologna

Romano Viviani

professore ordinario di biocimica

all'Università di Bologna

Antonio Benzi

ingegnere, presidente del Gruppo Valdadige, Verona

Pier M. Gaffarini

professore associato

di pianificazione territoriale all'Università di Padova

Franco Tinti

esperto di pianificazione territoriale

della Tecnicoop, Bologna

Giuseppe Imbesi

professore di pianificazione urbanistica

all'Università di Roma "La Sapienza"

Paolo Giovannini

professore associato di urbanistica

all'Università di Firenze

Angela Poletti

ricercatore al Politecnico di Milano

Giovanni Manaresi

ingegnere a Bologna

Antonio Monaco

professore straordinario

di architettura tecnica all'Università di Padova

Francesca Franchini

ricercatore all'Università di Padova

Paolo Baldeschi

professore associato

di urbanistica all'Università di Firenze

Giorgio Garau

professore associato

di Industrializzazione edilizia all'Università di Padova

**Le immagini non originali
sono state gentilmente fornite da:**

*Regione Toscana, fotoaerea scala 1:10000
APT (Azienda Promozione Turistica) di Rimini*

A P R O G E T T O R C H I N G E O

cos'è

un programma editoriale unico,
completo ed aggiornato in materia di
Ambiente Territorio Edilizia Urbanistica
8 riviste specializzate 180 volumi
di cui 130 già disponibili e 50 titoli novità
previsti per il 1990

a chi si rivolge

Architetti, Ingegneri, Geometri liberi professionisti
e responsabili degli uffici tecnici di Comuni, Province e Regioni

chi l'ha inventato

Maggioli Editore, con anni di esperienza nel settore,
una redazione composta da più di 700 collaboratori
quali magistrati, docenti universitari, liberi professionisti,
dirigenti e funzionari degli uffici tecnici di Enti locali

cosa fare per conoscere progetto Archingeo

se Lei è un architetto, un ingegnere, un geometra,
un dirigente o un funzionario di un ufficio tecnico dell'Ente locale
richieda il catalogo di Progetto Archingeo,
se invece vuole sapere subito di cosa si tratta
si rechi in uno dei punti vendita Pirola Maggioli
o in una libreria della Sua città
oppure telefoni direttamente
a Progetto Archingeo

 **NUMEROVERDE**
1678-46061


MAGGIOLI
EDITORE

TITOLO

Rumore e vibrazioni
Effetti, valutazione
e criteri di difesa

AUTORE

L'opera è stata realizzata dal prof. Mario Cosa — da oltre un ventennio impegnato in attività operativa e di ricerca scientifica in questo specifico campo — con la collaborazione dei professori Alessandro Cocchi, Sergio Collatina, Giulio Cosa, Luciano Rocco, Marcello Nicoli.

INDICE

Volume I – Elementi di acustica applicata, pp. XXXVII-368
Volume II – Il rumore nell'ambiente abitativo e nell'ambiente esterno, pp. XXXV-700
Volume III – Il rumore negli ambienti di lavoro, pp. XXX-319

L'unico trattato, completo ed aggiornato, che affronta il problema in tutti i suoi aspetti:

- fisico-tecnici
- ingegneristici
- igienico-ambientali
- medici
- giuridici

Si compone di tre volumi ed è basato sulle più attuali acquisizioni in materia.

Risulta di notevole interesse scientifico ed applicativo e costituisce un prezioso strumento di lavoro per i tecnici, gli igienisti ambientali, i servizi di Igiene Pubblica e di Medicina del Lavoro delle USL e per quanti si interessano di inquinamento da rumore o da vibrazioni.

CEDOLA D'ORDINE

Inviare con pacco postale al prezzo indicato più contributo spese di spedizione il seguente volume, pagamento contrassegno con fattura allegata:

Mario Cosa
Rumore e vibrazioni
Effetti, valutazione e criteri di difesa
1990, ISBN 9549.5, tre volumi indivisibili, L. 140.000 copie.....

ENTE PUBBLICO PRIVATO

NOME E COGNOME

VIA E NUMERO

C.A.P. E CITTÀ

FIRMA

da spedire in busta a
Maggioli Editore
Casella Postale 290,
47037 Rimini
Tel. 0541/742204

In vendita
nelle migliori librerie
e nei punti vendita
Pirola Maggioli


MAGGIOLI
EDITORE

TITOLO

**Valutazione
di impatto
ambientale**
*Criteria, strumenti
ed esperienze*

AUTORE

*Ordine degli architetti
della provincia di Torino*
A cura di
*Giancarlo Pavoni
Flavia Bianchi*

INDICE

Per l'architetto e per ogni professionista che operi sull'ambiente è ormai indispensabile sia conoscere le tematiche e le normative sul controllo ambientale, sia acquisire una formazione professionale sui temi della V.I.A. nelle costruzioni e nella pianificazione del territorio.

A queste esigenze risponde il presente volume che nasce dal corso svoltosi a Torino nel giugno 1989, organizzato dall'Ordine degli architetti della provincia in collaborazione con l'Assessorato per l'ambiente della città di Torino e l'Assessorato alla pianificazione territoriale della regione Piemonte, con il fine specifico di far fronte alla necessità operativa di disporre di metodologie attendibili per il controllo dell'ambiente in modo globale e non già per parti.


**MAGGIOLI
EDITORE**

CEDOLA D'ORDINE

Inviare con pacco postale al prezzo indicato
più contributo spese di spedizione il seguente volume,
pagamento contrassegno con fattura allegata:

Valutazione di impatto ambientale
1990, pp. 317, ISBN 9211.9, L. 38.000 copie.....

ENTE PUBBLICO PRIVATO

NOME E COGNOME

VIA E NUMERO

C.A.P. E CITTÀ

FIRMA

 da spedire in busta a
Maggioli Editore
Casella Postale 290,
47037 Rimini
Tel. 0541/742204

In vendita
nelle migliori librerie
e nei punti vendita
Pirola Maggioli

TITOLO

Beni architettonici ed ambientali

Nuove politiche e nuove tecnologie informatiche per gli enti locali

NOVITÀ!

AUTORE

Provincia di Mantova
Politecnico di Milano
Facoltà di Architettura

INDICE

Archivi e tecnologie informatiche: innovazioni formali e sostanziali
Piani urbanistici, recupero e conservazione
L'archivio dei Beni Architettonici ed Ambientali e dei Siti archeologici nel quadro delle attività per un sistema informativo territoriale provinciale
L'archivio dei Beni Architettonici ed Ambientali
Il software di Gestione dell'archivio dei Beni Architettonici ed Ambientali
Criteri dell'indagine storico-bibliografica
Le opportunità derivanti dalla sinergia scuola-archivio dei Beni Architettonici della Provincia
Beni culturali: l'esperienza del Consorzio Polirone
Insediamento storico, Beni Culturali ed Ambientali
esperienze nella Regione Emilia Romagna
L'archivio dei Siti Archeologici della Provincia di Mantova
Progetto di recupero dei Catasti Storici conservati presso l'Archivio di Stato di Mantova.

CEDOLA D'ORDINE

Inviare con pacco postale al prezzo indicato più contributo spese di spedizione il seguente volume pagamento contrassegno con fattura allegata:

Beni architettonici ed ambientali
1990, pp. 129, ISBN 9061.2, L. 24.000

copie...

da spedire in busta a
Maggioli Editore
Casella Postale 290,
47037 Rimini
Tel. 0541/742204

ENTE PUBBLICO PRIVATO

In vendita
nelle migliori librerie
e nei punti vendita
Pirola Maggioli

NOME E COGNOME

VIA E NUMERO

C.A.P. E CITTÀ

FIRMA


MAGGIOLI
EDITORE

Area

Urbanistica
ed opere pubbliche

 **CISEL**
CENTRO INTERDISCIPLINARE
DI STUDI PER GLI ENTI LOCALI
RIMINI

Perfezioniamoci!

RIMINI

SEMINARI

DOCENTI

22, 23, 24 ottobre

Appalto ed esecuzione dei lavori pubblici. Analisi delle procedure e dei relativi problemi

Valeria Erba
Politecnico di Milano

5, 6, 7 novembre

Corso di formazione di analisi e riprogettazione delle procedure

Francesco Fachini
Direttore Maggioli - Progea

Maurizio Guizzardi
consulente per gli Enti pubblici territoriali

12, 13, 14 dicembre

L'applicazione dei sistemi informativi geografici a supporto delle decisioni

Luca Marescotti
Politecnico di Milano

Pier Maria Piacentini
Consigliere di Stato

Agostino Tabarrini
Segretario Generale del Comune di Terni

 **CISEL**

Viale Vespucci, 12/n - 47037 Rimini
Tel. 0541/54125
Telefax 0541-28806


Società del Gruppo Maggioli

Anche i muri
possono...

...RESPIRARE GODERE DI BUONA SALUTE AVERE UN BELL'ASPETTO

L'intonaco di Plastocem è più bello e dura più a lungo.

Ha una superficie uniforme e compatta che si presta anche ad ogni tipo di finitura.

Non è soggetto a cavillature e distacchi, per la capacità di cedere gradualmente l'acqua di impasto e per l'assenza di ossidi di calcio e di magnesio nella composizione di Plastocem.

È in grado di resistere nel tempo all'azione dei comuni agenti aggressivi atmosferici conservando le iniziali qualità estetiche.

È permeabile al vapore ed ha la capacità di "traspirare" evitando condense di umidità e formazione di muffe, migliorando in tal modo l'aspetto visivo e la salubrità degli ambienti.

L'intonaco di Plastocem è più facile.

È estremamente plastico e la finitura a frattazzo risulta semplice e veloce.

Non richiede apparecchiature particolari in cantiere e può essere applicato sia manualmente che a macchina.

Si adatta a supporti anche non perfettamente regolari, e la sua coesività favorisce l'adesione alle superfici, nelle strutture nuove come nei ripristini.

L'intonaco di Plastocem è più economico.

Non richiede l'aggiunta di additivi o di altri leganti (cemento, calce, grassello) poiché Plastocem assicura da solo sia la plasticità che la resistenza meccanica. Ciò riduce il costo globale materiali, mano d'opera e gestione del cantiere.

Presenta una elevata resa volumetrica dovuta alle microbolle stabili

d'aria (diametro di 200-400 micron) che si sviluppano durante il mescolamento e sono uniformemente distribuite nel corpo della malta.

Ha la proprietà di diventare coesivo non appena applicato in parete (tixotropia) con conseguente riduzione delle perdite di materiale (sfridi) e dei tempi di posa in opera.

Plastocem è il legante idraulico per intonaci, murature e sottofondi più diffuso in Italia, garantito da Italcementi.

PLASTOCEM®



RICHIESTA DI DOCUMENTAZIONE SU PLASTOCEM

Spedisca questo coupon a ITALCEMENTI, Direzione Centrale Commerciale, Via Camozzi, 124 - 24100 Bergamo. Saremo lieti di inviarle la nuovissima guida tecnica Plastocem. È un fascicolo che illustra le caratteristiche del prodotto, le sue molteplici applicazioni e le modalità di impiego.

Nome _____ Cognome _____
Qualifica _____
Ente _____
Indirizzo _____ N. _____
CAP _____ Città _____ Prov. _____
Tel. _____

ITALCEMENTI





chi all'interno delle amministrazioni pubbliche si trova, senza strumenti, ad affrontare il continuo susseguirsi di normative, spesso disorganiche, mai facilmente interpretabili: **questa la nostra missione.**

Formare una figura professionale per un piccolo come per un grande Comune, dare a ciascuno sia una formazione specifica che una visione ad «ombrello» dei problemi; **aggiornare**

Simulazioni, case-histories, trasferimento di know-how in tempo reale, sono gli strumenti per perfezionare le capacità decisionali ed operative, nonché supporti

didattici aggiornatissimi per i professionisti privati che intendono avvicinarsi concretamente agli iter della Pubblica Amministrazione: questa la filosofia per una formazione profonda, interdisciplinare, sempre sul da fare, mai sul già detto.

Perfezioniamoci!

CENTRO INTERDISCIPLINARE DI STUDI PER GLI ENTI LOCALI



Viale Vespucci, 12/n - 47037 Rimini - Tel. 0541/54125 - Telefax 0541-28806


Società del Gruppo Maggioni