
COMUNE DI CATTOLICA
Provincia di Rimini

MASTERPLAN
PROPOSTA DI RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE

LEON KRIER

CATTOLICA 2017

INTRODUZIONE



Al confine delle regioni Emilia-Romagna e Marche, dove termina la pianura padana si trova il territorio del Comune di Cattolica, su un'area complessiva di 6,2 kmq. Il comune confina ad ovest con il Comune di Misano, ad est con il Comune di Gabicce, a sud est con quello di Gradara ed a sud con il Comune di San Giovanni in Marignano. I volumi edificati e la viabilità che oggi compongono la città, si sono sviluppati soprattutto dagli anni '60 ad oggi, in modo "spontaneo", con una pianificazione mediocre, modificando sensibilmente il paesaggio costiero, fino al punto di cancellarlo alla vista. L'area verso la campagna invece si è sviluppata con insediamenti residenziali, artigianali e produttivi in aree monofunzionali, anch'esse di scarso pregio edilizio. Si è così modificato il paesaggio che appare oggi come quello delle periferie urbane di grandi città, con i medesimi difetti e gli stessi problemi.

Sulla fascia costiera la prevalenza è di edifici turistico ricettivi, e ad esclusione della Colonia Ferrarese, e di alcune residenze di origine di fine '800 primi '900 dal carattere definito, le forme, il linguaggio discontinuo, e le altezze ingombrano il territorio e costituiscono un elemento improprio nel paesaggio della costa ultimo confine della pianura padana.

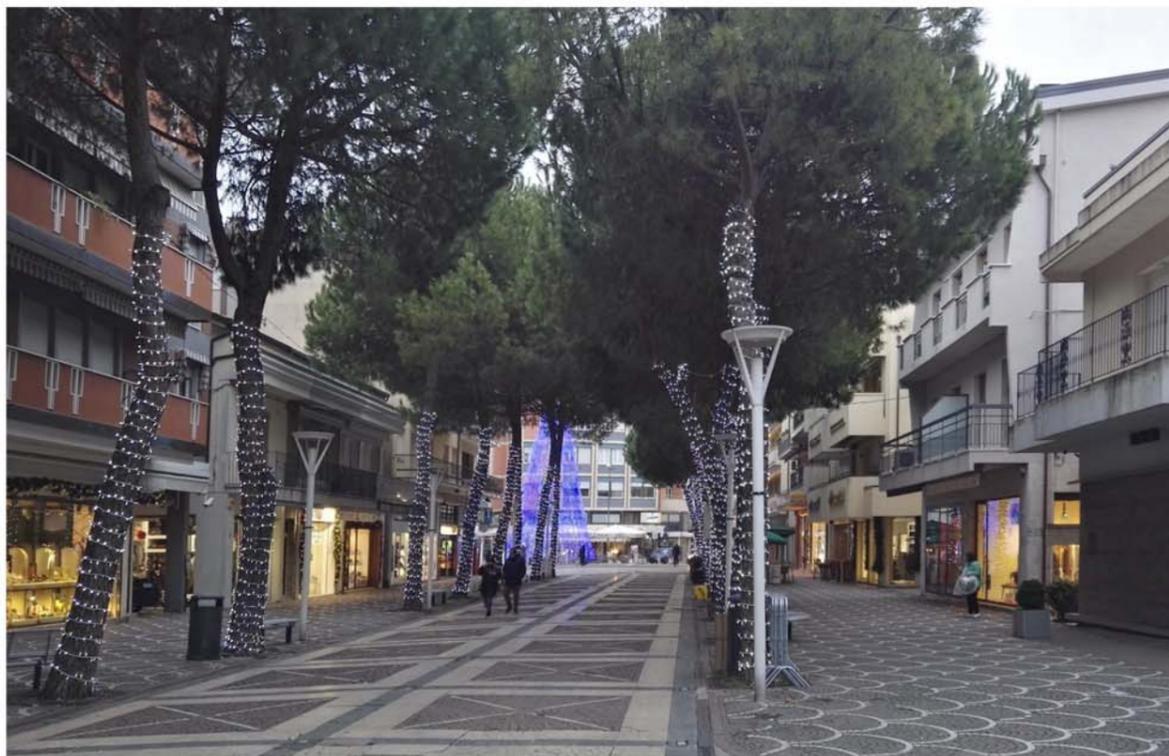
Il centro storico ed il porto, aree caratteristiche con edifici a due piani, sono spesso sovrastate dalle dimensioni di costruzioni più recenti dalle finiture e dalle forme compositive più svariate. Si è così costituito un intrico di linee che comprimono edifici di valore simbolico per la comunità impedendone una lettura completa e chiara (campanile in via Pascoli).

Questa situazione esprime una percezione urbana confusa e priva d'identità.

Le alberature invece sono un elemento qualificante della percezione degli spazi urbani e del paesaggio antropizzato, creando con la loro frequenza e regolarità una identità urbana percepita ed apprezzata. Gli alberi sono a tutti gli effetti un elemento ordinatore tra l'eterogeneo disordine di materiali, forme e colori del costruito.

Le pavimentazioni di strade, piazze e marciapiedi rispecchiano il disordine ed il degrado dell'edificazione, contribuendo con la loro diversità di disegno e di materiali ad una lettura disomogenea degli spazi. La gestione difficoltosa e la scarsa manutenzione di queste pavimentazioni costituiscono un biglietto da visita poco piacevole per la città turistica.

Ricomporre le diverse parti del territorio urbano in quartieri restituirà dignità a tutte le aree e contribuirà a definire un paesaggio urbano policentrico e percorribile in ogni quartiere in 10/15 minuti a piedi per favorire l'utilizzo della forza muscolare.



VIA BOVIO - STATO ATTUALE

NOTE STORICHE

Si hanno notizie di Cattolica dall'epoca protostorica dal 1800 al 100 a. c. insediamenti di tipo capannicolo, ritrovati nell'area del VGS. Il sito era legato alle attività della caccia, della pesca, della coltura e di alcuni allevamenti.

Il villaggio passa attraverso le vicende degli etruschi di Verucchio ed i Piceni di Novafeltria, nel V sec a.C. si ritrovano notizie di tribù celtiche dei galli Senoni ed infine dal 283 a.C. dei Romani.

Il sito attraversato in origine dalla Via Flaminia rappresentava un tipico luogo di sosta per i viaggiatori del tempo sin dall'età romana, si hanno infatti notizie certe di specifiche strutture ricettive tipiche di un centro viario. L'area subì alterne vicende legate agli splendori ed alla decadenza dell'Impero Romano, nonostante un periodo in cui subì anche diversi dissesti idrogeologici, sopravvisse, fino alle vicende del basso medioevo, quando il sito tornò a rifiorire.

Nel XII secolo fu una sorta di distretto minore all'interno del territorio ducale riminese e l'autorità di riferimento doveva riconoscersi nel podestà di Rimini.

Nel XIV secolo si menziona un'altra figura giuridica il "Sindicus" ossia il rappresentante della comunità di Cattolica nelle controversie giudiziarie. Il castrum di Cattolica fin dalle origini, in virtù della sua collocazione topografica, su un importante asse viario, mostra una spiccata vocazione all'ospitalità, sia di carattere assistenziale caritativo sia di tipo mercenario a supporto di pellegrini e viaggiatori. I documenti dell'epoca ne indicano precisamente la sua collocazione geografica in prossimità del mare e in adiacenza all'importante arteria stradale che collega la Romagna alla Marca. Non si fa invece alcun cenno al porto naturale.

Nonostante il divieto imposto da Rimini di creare strutture portuali, a causa della favorevole conformazione, sono documentati imbarchi di derrate e di vino prodotto nelle terre arcivescovili di Cattolica e Focara. Nei portolani del '300 e '400 è segnalato il porto di Cattolica come "caricatoio", per la presenza di profondità d'acqua adeguate per ancorare i natanti di maggior stazza. Inoltre la presenza della foce del Tavollo e la situazione di opposizione ai venti erano favorevoli all'attracco.

Si trattava in realtà di un approdo di spiaggia. Le imbarcazioni a fondo piatto di tipo lagunare erano di piccolo tonnellaggio e facevano la spola tra Venezia e i porti di sottovento, trasportando vari generi merceologici: sale, grano, botticelle di vino e olio, pietre e calce.

Negli anni '80 del 400 si intensifica nel Mediterraneo il fenomeno della pirateria, tanto che nel 1490 Pandolfo Malatesta promuove la costruzione di una solida torre di avvistamento a Cattolica.

In quegli anni il borgo si stava già sviluppando verso Ovest ed era in cantiere la costruzione del nuovo complesso ospedaliero. Il finanziamento di opere pubbliche era motivato dallo sviluppo sociale ed economico che nel secondo cinquecento aveva prodotto una crescita delle attività produttive grazie all'immigrazione dalle terre vicine e lontane.

Il Cardinale di Vercelli Guido Ferrero promosse la costruzione, nel 1583 di un complesso fortificato terminato nel 1587.

Il governo pontificio nel 1673 aveva nominato il marchese Cosimo Ghirelli "soprintendente generale di tutta la spiaggia dell'adriatico".

Nel XVIII secolo la diffusione di epidemie si ripresenta frequentemente, e l'ormeggio delle imbarcazioni viene spesso vietato.

La funzione militare della rocca dura fino alla metà dell'800 quando l'edificio deteriorato viene venduto.

Altra caratteristica del borgo sono le osterie, fabbriche per l'ospitalità e la conservazione del vino. Queste erano spesso gestite da "stranieri" provenienti da altre città. I documenti storici illustrano le caratteristiche morfologiche di questi edifici e le famiglie che li abitavano svolgendo l'attività di ospitalità e di ristoro.

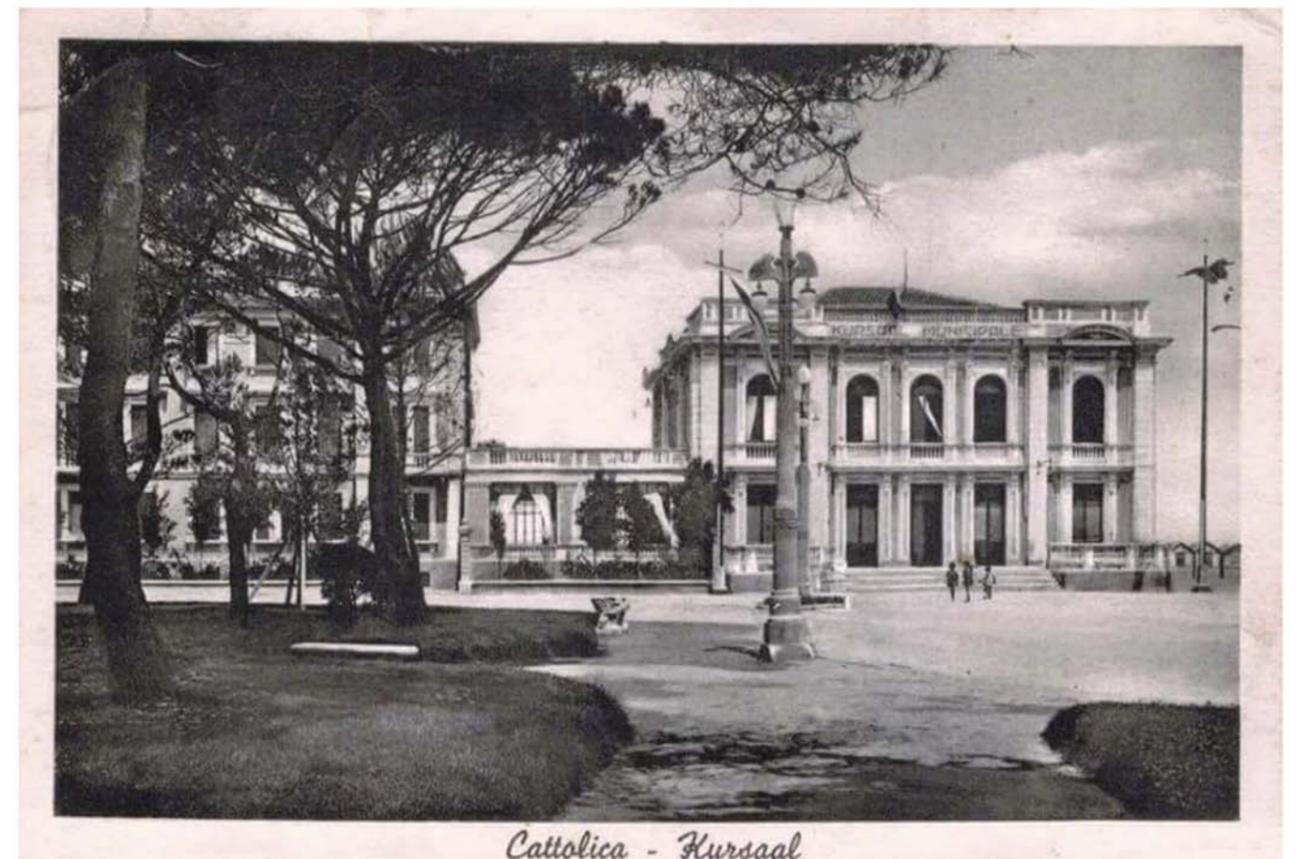
L'edificio di culto di maggiore interesse è quello di sant'Apollinare, tutt'oggi conservato e trasformato nel corso dei secoli.



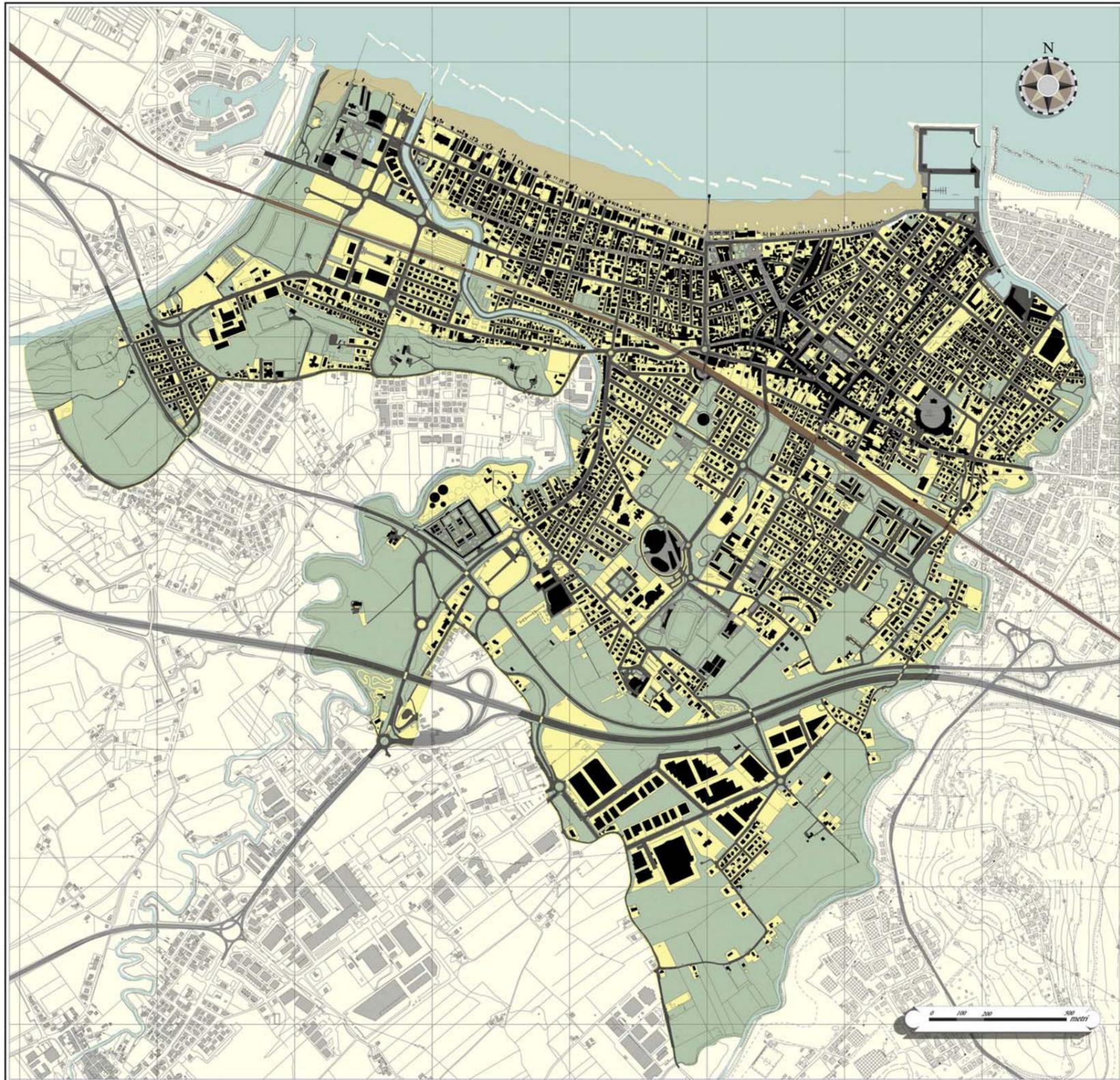
Insieme all'attività di posta, anche quella dei pescatori e della marineria ha una storia importante nel territorio e nella memoria della popolazione. Insieme all'attività principale si sviluppa un indotto per la manutenzione e la costruzione dei navigli. Nell'800 la marina da pesca e le attività mercantili ad essa legate subiscono delle importanti modifiche e dal 1815 in poi una forte ripresa delle attività marinare genera la richiesta della costruzione di un porto. Data la scarsa attenzione delle autorità, la comunità stessa commissionò all'Ing. Brighenti l'incarico per il progetto e la realizzazione. Nonostante le modeste dimensioni portuali il pescato ed il profitto dei pescatori di Cattolica risultano essere i più alti rispetto a quelli di altre località. Da allora il porto subisce continui interventi per favorire la sosta ed il rimessaggio delle barche. Dopo la restaurazione del dominio pontificio e fino all'inizio del '900 Cattolica ha uno sviluppo demografico che porta il numero degli abitanti dai 1300 ai 1850. La differenza con i paesi vicini anche più popolosi è che la maggior parte degli abitanti è concentrata nell'agglomerato urbano. Dal 1865 in poi in diverse riprese la comunità di Cattolica promuove il distacco dal Comune di San Giovanni in Marignano che non favoriva i desideri di sviluppo delle strade, delle scuole e dei bagni.



Dopo molte vicissitudini e alla fine di un percorso tortuoso nel 1896 il comune di Cattolica ottenne l'autonomia definitiva da San Giovanni in Marignano. Sono anche gli anni in cui si sviluppa il turismo balneare, e la città prende forma con significativi interventi edilizi come il mercato coperto, la pescheria, l'ospedale e le case popolari. Fino ad allora la città si era sempre attestata sulla "grippe" delimitanti il terrazzo naturale 10/12 metri sopra il livello del mare su cui si era formato il nucleo antico. Con l'imporsi del turismo balneare sorsero i primi edifici balneari, per lo più ville di vacanza estiva. In seguito la costruzione del municipio nell'attuale piazzale diede il via ad una intensa urbanizzazione verso il mare. Agli inizi del '900 con una deliberazione comunale si approvò la costruzione del Kursaal. Nacquero poi le prime colonie di cui la Ferrarese resta l'unica testimonianza insieme al complesso delle Navi del periodo fascista. Nel dopoguerra dagli anni '50 in poi si avviò l'urbanizzazione intensiva e disordinata del territorio che giunge fino ai nostri giorni con interventi successivi. Gli ultimi realizzati sono quelli sopra la ferrovia dagli anni '70 in poi.



IL TERRITORIO



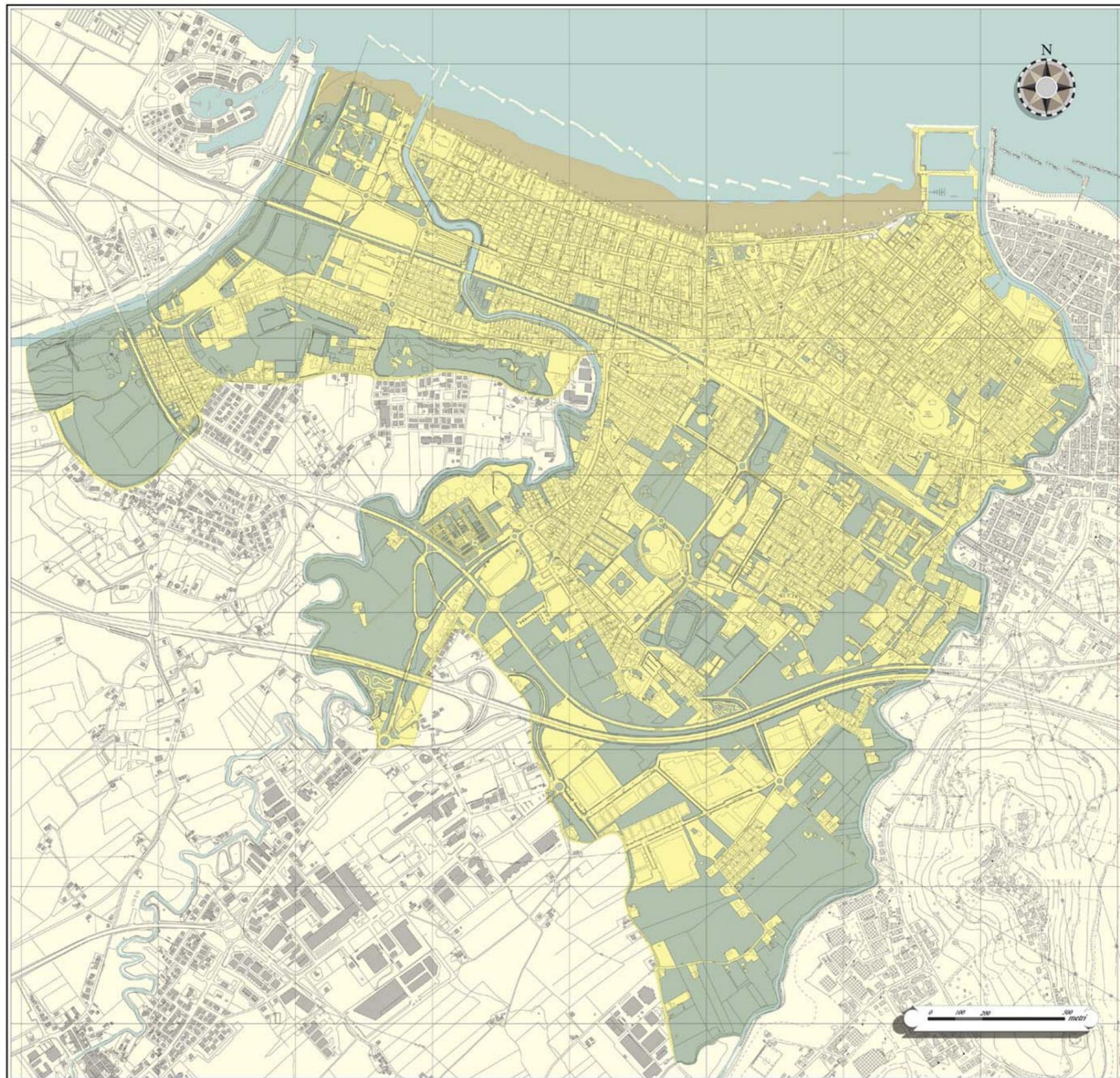
PLANIMETRIA GENERALE - STATO ATTUALE

L'attuale sito di Cattolica presenta un'antropizzazione elevata sulla fascia costiera, dal Conca al Tavollo. Il territorio comunale è praticamente già completamente costruito con presenza prevalente di edifici ricettivi realizzati nel dopoguerra che hanno modificato il paesaggio, ancora integro fino agli anni '30 con la sola presenza di alcune residenze estive e del complesso delle "Navi", colonia realizzata negli anni del fascismo. Fino a quel momento si poteva ancora leggere il territorio con ampie fasce di terreno agricolo che collegavano la zona marina all'insediamento storico. Oggi questa visione è completamente scomparsa.



CATTOLICA DALL'ALTO IN UN'IMMAGINE STORICA

La divisione costituita dalla linea ferroviaria amplifica le differenze tra il centro storico e le recenti aree di espansione. L'edificato è praticamente continuo con l'area urbana di Misano ad ovest e diviso solo dal fiume Tavollo con il territorio di Gabicce Mare ad est, con cui condivide il porto fisicamente.



PLANIMETRIA DEL VERDE - STATO ATTUALE

Oltre la ferrovia e l'antica via Flaminia lo sviluppo recente è costituito da aree residenziali prive di carattere urbano, con un'edificazione di scarsa qualità ed un apparato viario pianificato seguendo la costruzione degli edifici con un problematico collegamento alla zona marina.

L'area sopra la ferrovia non presenta più alcun terreno coltivato ed il paesaggio modificato è privo di attrattività a causa di uno sviluppo disordinato e in assenza di qualsiasi luogo urbano, piazza e monumento che possa essere un centro di aggregazione e valorizzazione del territorio.

A sud dell'autostrada l'intera area artigianale confinante con San Giovanni in Marignano va ripensata; attualmente i piani urbanistici previsti sono incompleti a causa della crisi, ma sono anche dovuti ad una pianificazione imprudente che non considera gli effetti sul territorio, tanto che sono in parte rimasti inutilizzati. La percezione paesaggistica della zona agricola al limite dell'abitato è completamente disattesa e va ripensata. Gli insediamenti abitativi circostanti hanno mantenuto per secoli un proporzionato rapporto tra ambiente costruito e campagna, integrati in un paesaggio equilibrato, quello tipico dell'area costiera, modificata, solo negli ultimi sessant'anni. Lo sviluppo intenso e non organizzato delle attività produttive e la crescita edilizia incontrollata, hanno compromesso (come nel caso della costa e dell'area sopra la ferrovia) questa armonia e questa bellezza. La riconversione territoriale che qui si sta proponendo, mira a ridare un carattere al paesaggio, nello stesso modo degli interventi di bonifica sette-ottocenteschi che, pure trasformando profondamente la natura del luogo, ne hanno creato un aspetto piacevole e integrato.



QUARTIERI - PROGETTO

I quartieri

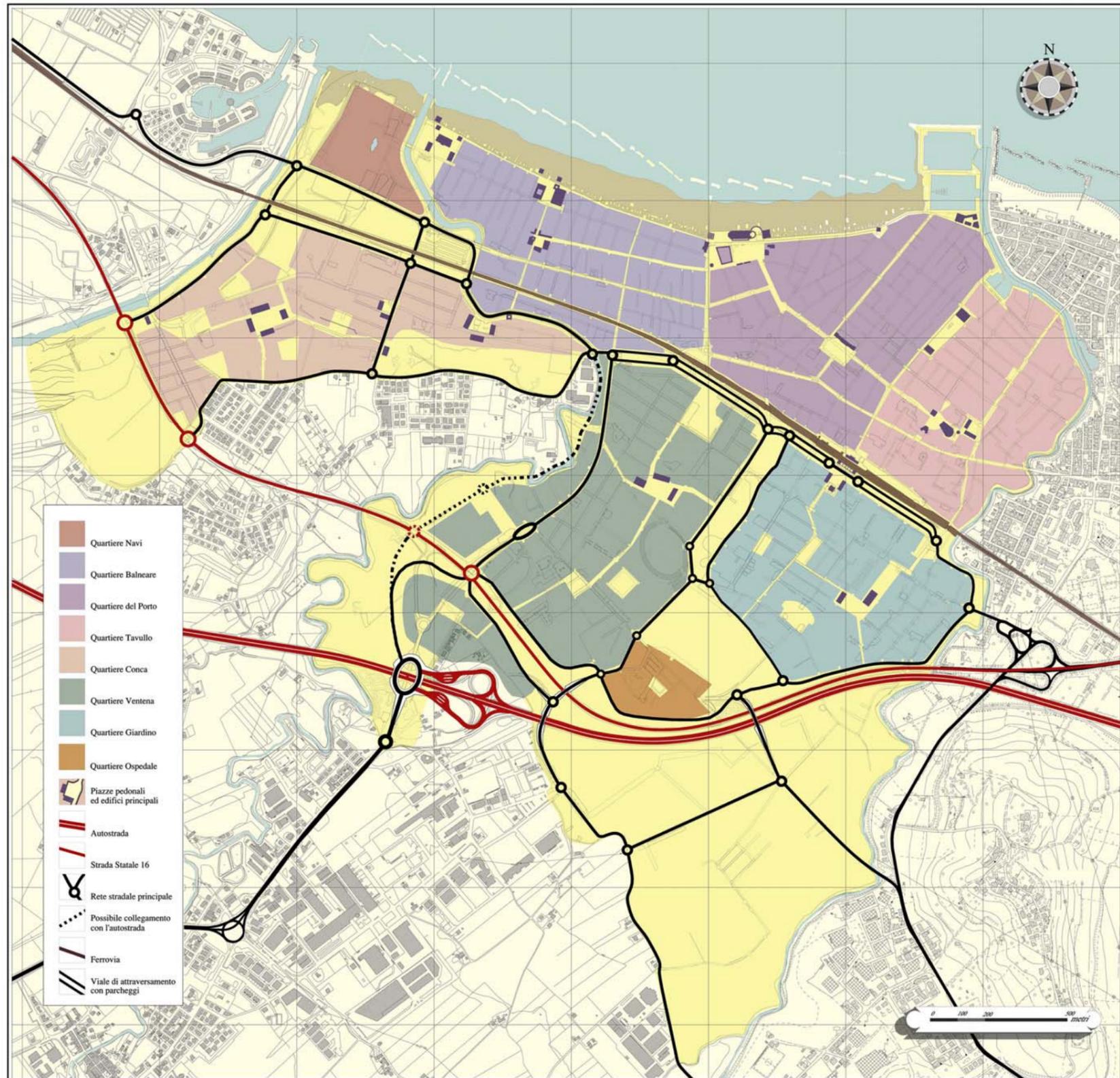
Il masterplan prevede un'ipotesi di riqualificazione dell'intero territorio comunale e propone quindi di suddividere l'intera città, in quartieri dotati di tutte le funzioni necessarie alla vita quotidiana, con una viabilità urbana tangente ai perimetri degli stessi. In tutti i quartieri è prevista una piazza urbana, come luogo di socialità e di caratterizzazione del paesaggio antropizzato.

La proposta di riqualificazione dell'area affronta due temi diversi in due zone distinte, ma in stretta relazione tra loro e sviluppati in modo omogeneo: un nuovo borgo residenziale oltre la linea ferroviaria composto da quartieri con aree destinate oltre che alla residenza anche al verde, allo sport e alla salute; un secondo ambito, quello dei quartieri balneari, caratterizzato dallo sviluppo turistico integrato con le residenze esistenti. Nuove piazze più consone al carattere costiero e un rinnovato assetto dei lungomare potranno creare spazi per la comunità e rivalorizzare zone prive di attrattività turistica e residenziale. Per la prima zona si propone una ricomposizione degli isolati urbani con nuove piazze e percorsi di scorrimento per i veicoli sul perimetro con un grande parco centrale fruibile per tutta la lunghezza da entrambi i quartieri. Questo parco sarà un percorso verde di collegamento della costa e della città storica con l'area degli impianti sportivi da riqualificare.



STATO ATTUALE

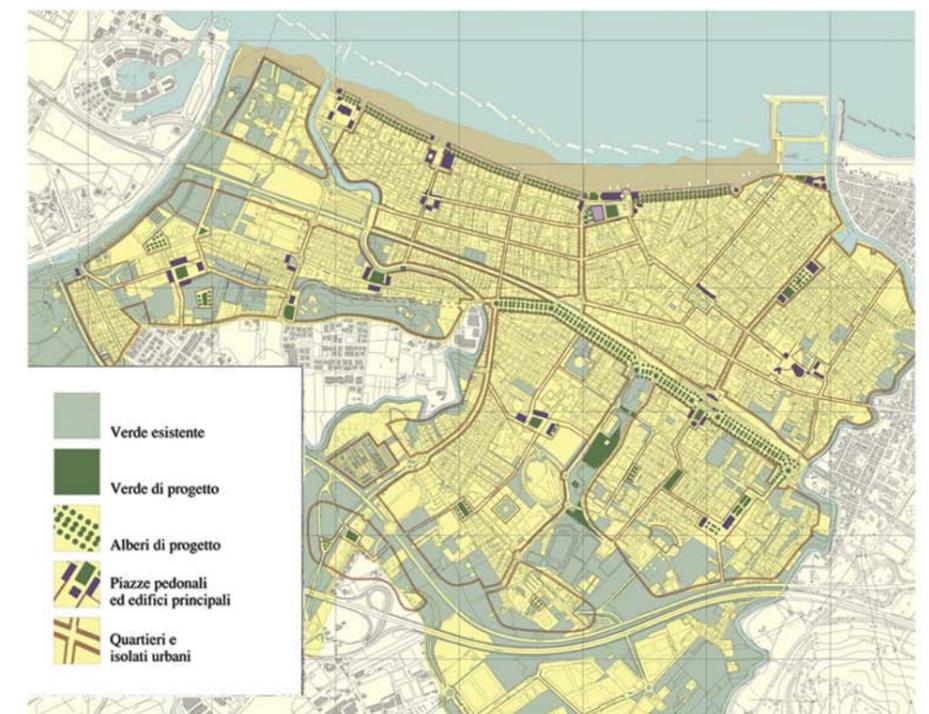
PROGETTO



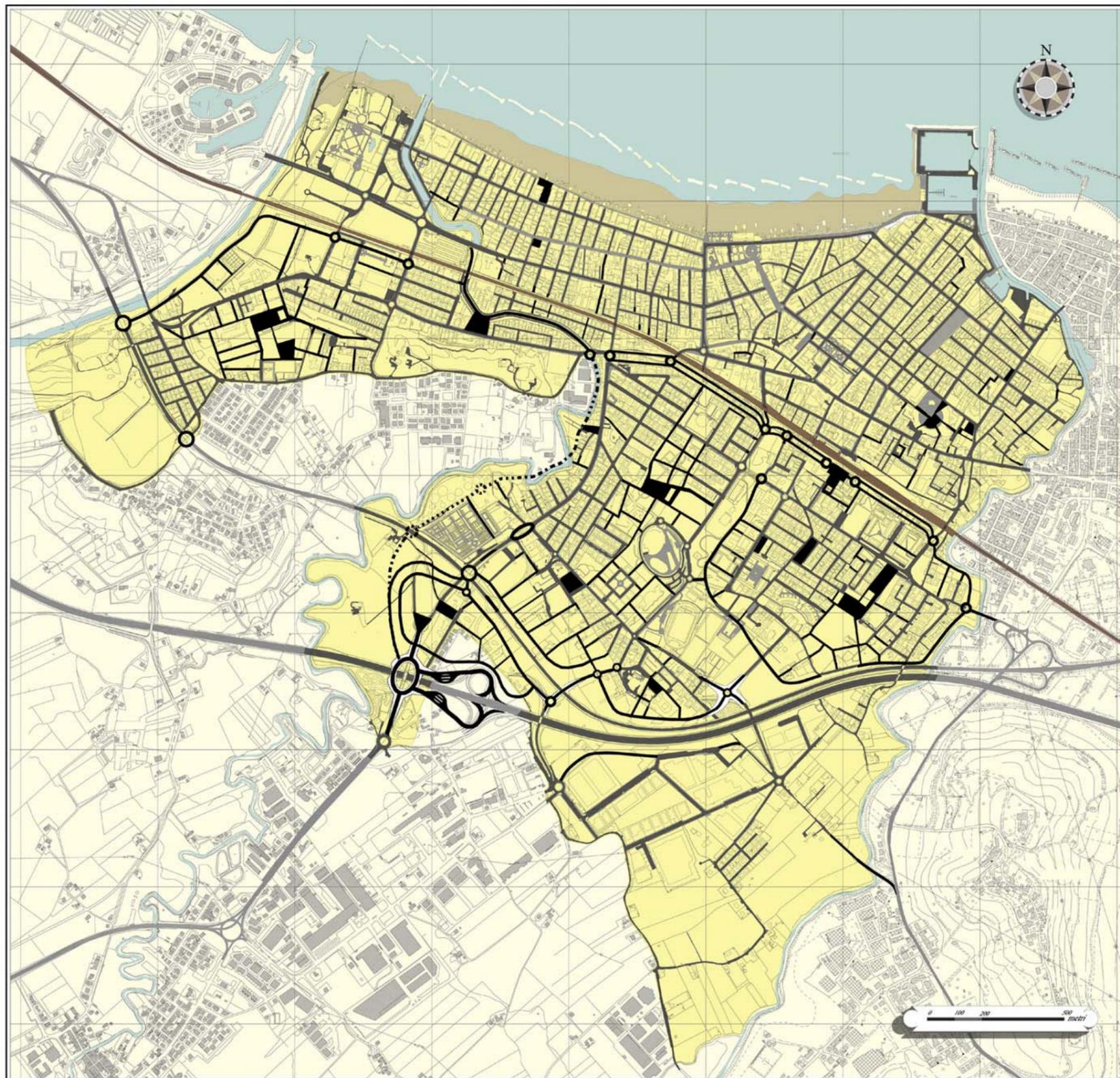
QUARTIERI E VIABILITA' - PROGETTO

La viabilità

Una viabilità parallela alla ferrovia con un'ampia superficie scoperta destinata ai parcheggi (da 1500 a 3000 posti auto), favorirà le passeggiate verso il mare, mai superiori ai 500 metri di distanza, sviluppando così sequenze urbane di percorsi favorevoli al commercio ed alla vita condivisa di comunità. Questo nuovo asse viario e di parcheggio sarà utile alla riqualificazione della barriera costituita dalla ferrovia e favorirà l'attraversamento urbano rapido tra Misano e Gabicce per ridurre il traffico di via Mazzini e restituirle quel carattere commerciale percepibile dalle immagini di primo novecento. La zona a nord della ferrovia, verso la costa, con pochi interventi puntuali, restituirà al tessuto urbano una proporzione corretta nelle distanze tra le piazze e la possibilità di avere sequenze urbane in cui le zone di passeggio e zone di riposo e socialità si succedono come nella migliore tradizione delle città storiche. Si creano così itinerari urbani piacevoli e caratteristici, da percorrere a piedi con benefico effetto fisico e ambientale.

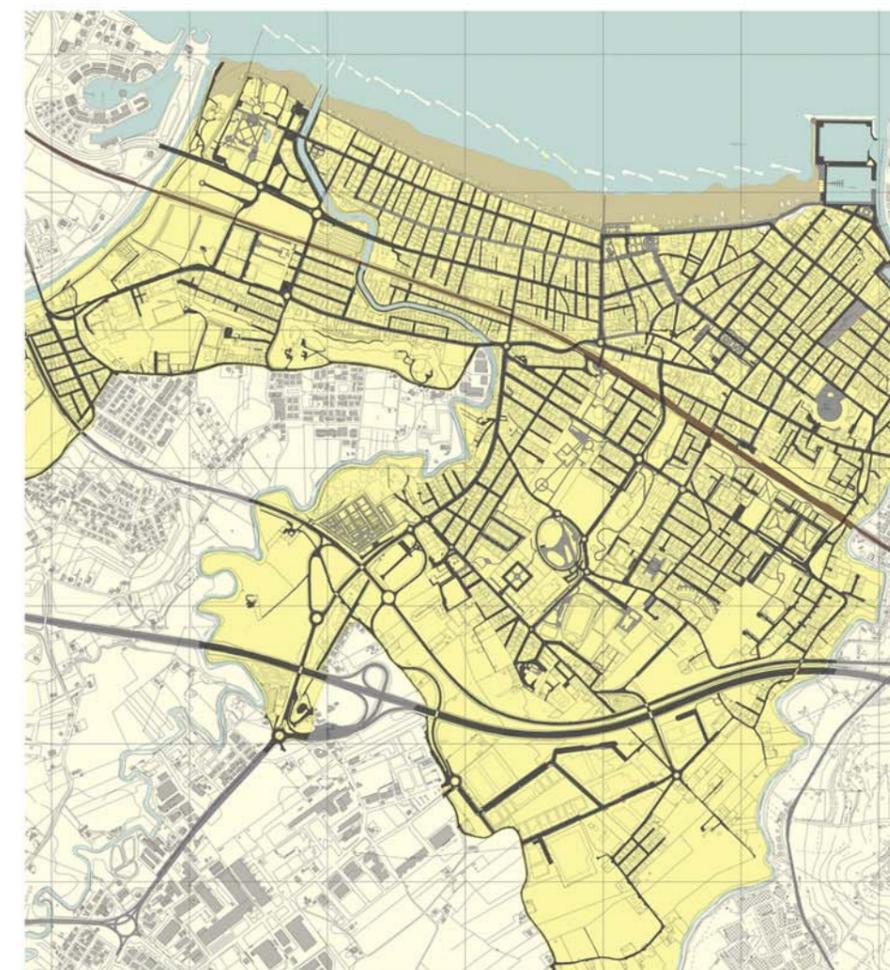


VERDE DI PROGETTO



VIABILITA' DI COMPLETAMENTO - PROGETTO

Un borgo marinaro con strade e piazze in armonia tra ricettività, residenza e commercio che grazie alla fitta struttura di strade esistenti potrà essere percorso a velocità molto ridotte dei mezzi motorizzati secondo i principi della mobilità noti come “spazio condiviso”.
Questo tipo di mobilità consentirà un proficuo incremento del decoro urbano e della bellezza delle strade.



VIABILITA' - STATO ATTUALE



PROPOSTA PER VIA PASCOLI

Le pavimentazioni pedonali e carrabili prive di marciapiedi realizzate in modo uniforme per piccoli interventi, nelle successive manutenzioni, uniformeranno e daranno una percezione unitaria delle aree urbane. L'insieme dei grandi viali e delle strade alberate costituirà un perfetto equilibrio tra costruito e verde, ricomponendo un paesaggio urbano di sicuro effetto. Nuovi interventi non invasivi e sostenibili valorizzeranno la percezione di un nuovo ambiente di sicuro appeal per il turismo.



VIA PASCOLI - STATO ATTUALE



PIAZZA I MAGGIO - STATO ATTUALE



PIAZZA DE AMICIS - STATO ATTUALE



LUNGOMARE DI PONENTE (RASI E SPINELLI) - STATO ATTUALE



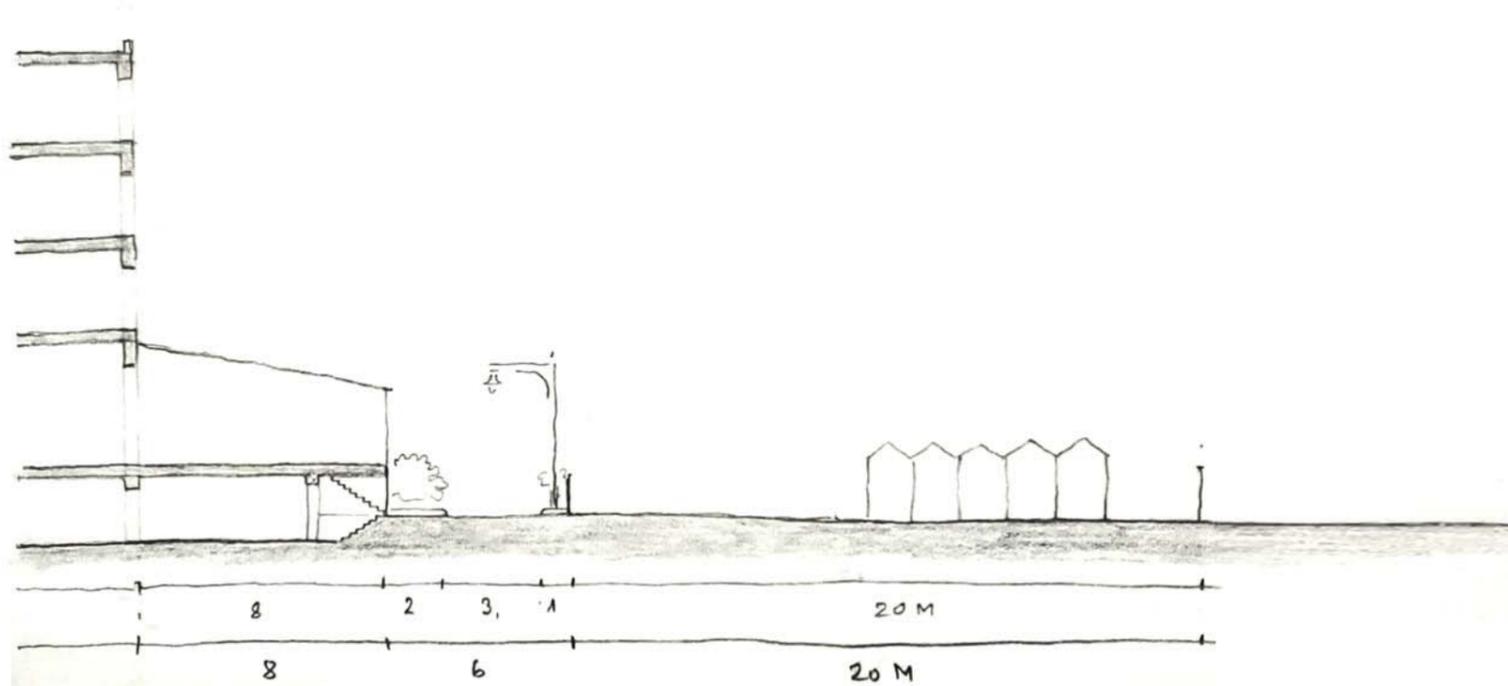
LUNGOMARE DI LEVANTE - STATO ATTUALE

La fascia costiera

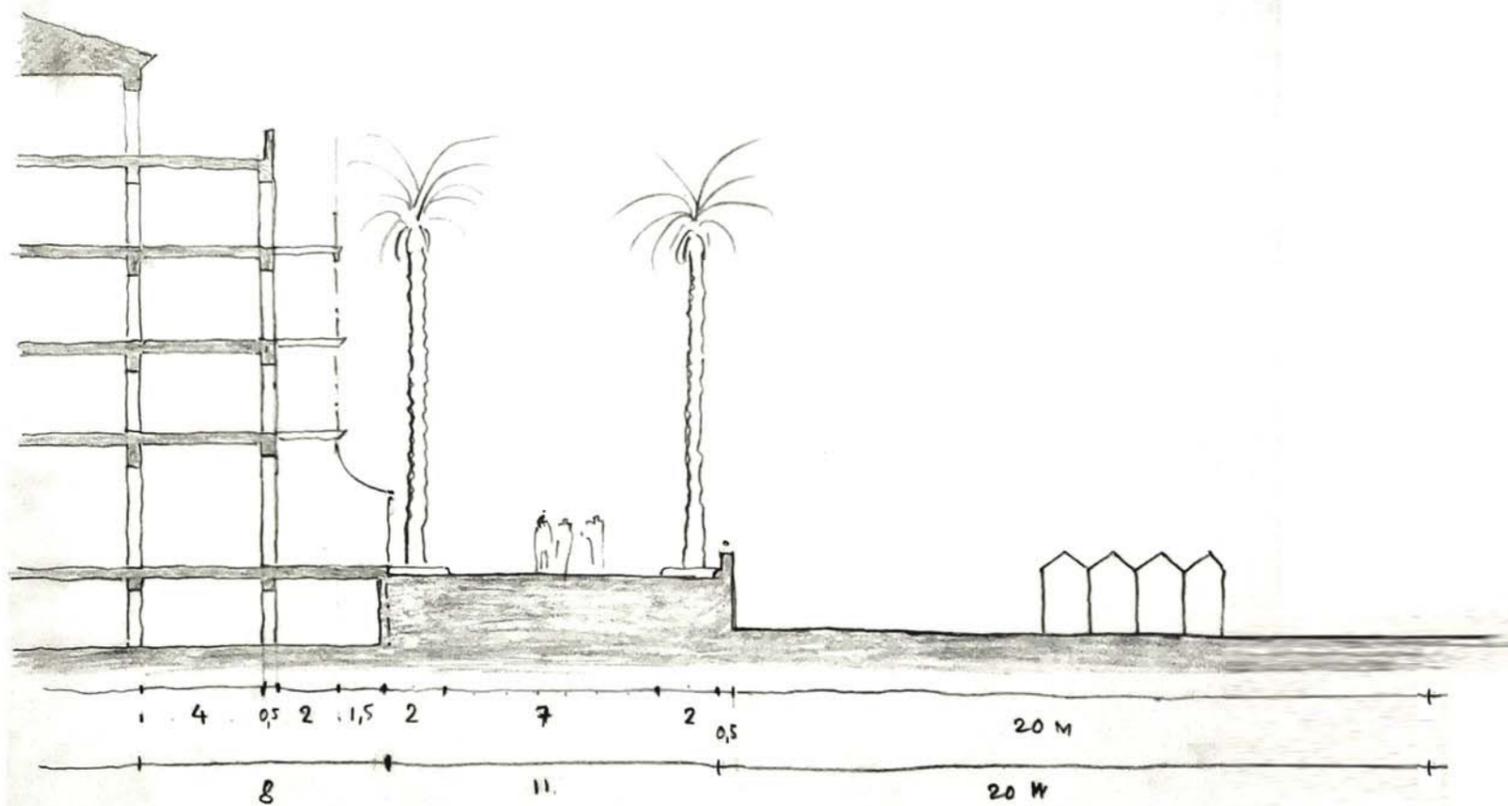
La fascia costiera merita un'attenzione particolare, il fronte immediatamente affacciato sulla spiaggia è infatti quello che più ha risentito di una attività edificatoria scoordinata generando un aspetto paesaggistico poco accattivante. Tre sono le criticità individuate: la piazza Primo maggio e i giardini de Amicis, il lungomare Rasi Spinelli ad est, ed il lungomare parallelo a Via Carducci fino alle Navi ad ovest. La piazza Primo maggio ed i giardini de Amicis presentano elementi di arredo urbano dissonanti tra loro, in contrasto con le costruzioni affacciate sul loro perimetro. Quella che deve essere la piazza marinara più importante, è sfigurata da elementi ingombranti che costituiscono una barriera percettiva e fisica con gli spazi adiacenti togliendo visibilità verso la spiaggia. Il lungomare Rasi Spinelli presenta un fronte frammentario costituito da alberghi dalla composizione architettonica obsoleta, in alcuni casi anche degradata. La passeggiata con vista mare è chiusa da una barriera fisica composta da due carreggiate (ciclabile e strada carrabile) di dubbia praticità e completamente inutilizzate per 7 mesi all'anno. Il verde e gli elementi di decoro sono dozzinali e privi di carattere. Il lungomare verso le Navi è costretto in una stretta passerella di legno priva di una vista sul mare.



INDIVIDUAZIONE DELLE PRINCIPALI AREE DI INTERVENTO - PROGETTO



LUNGOMARE DI PONENTE - STATO ATTUALE



LUNGOMARE DI PONENTE - PROGETTO

Il fronte degli alberghi sull'altro lato è leggermente rialzato e percettivamente sembra di camminare ad un piano seminterrato senza vista mare e ad un livello inferiore al piano di accesso dei giardini e degli spazi comuni aperti delle strutture ricettive. Inoltre l'altezza delle costruzioni variabile dai 3/4 piani fuori terra ai 7/10 piani è opprimente per la quantità eccessiva di colori, materiali e forme differenti. Le minime distanze tra una costruzione e l'altra sono sproporzionate e le vie senza uscita che arrivano alla spiaggia hanno prospetti laterali delle costruzioni di scarsa qualità, materiali di pavimentazioni e recinzioni disomogenee. Spesso gli spazi per le auto sono ricavati sotto balconi aggettanti dalla costruzione con un intradesso tra terra e solaio inferiore ai due metri impedendo la lettura del basamento dell'edificio. Per la visione dell'osservatore questi accessi al mare sono causa di disordine e provocano una sensazione di approssimazione. Le vie più interne (Carducci, Dante etc.) presentano la stessa problematica di forme, materiali e colori oltre che linguaggi espressivi tra i più svariati e fantasiosi. Una piccola raccolta di errori compositivi, un manuale di tutto ciò che per il decoro urbano si dovrebbe evitare. In tutta questa zona fino al fiume Ventena poche piccole costruzioni del primo dopoguerra stanno lì a ricordare che si può fare molto meglio con risultati più duraturi e meno costosi.



LUNGOMARE DI PONENTE - STATO ATTUALE



ESEMPI DI DIFFERENTI TIPOLOGIE EDILIZIE

Le tipologie edilizie

Le tipologie edilizie suggerite per gli edifici residenziali sono:

- la semplice casa unifamiliare isolata nel lotto o accorpata ad altre in una successione di lotti gotici, stretti e allungati in profondità, con l'edificio su strada e il giardino retrostante;
- il palazzetto con una o più residenze sovrapposte;
- il condominio con diversi appartamenti su più piani e attività commerciali o terziarie al piano terra e eventualmente al primo piano.
- edificio ricettivo con porticato al piano terra e loggiati ai piani superiori. L'ultimo piano dotato di veranda con aree comuni.

Gli edifici sono generalmente affacciati sulla strada e sugli spazi pubblici (piazze e zone alberate) per consentire un migliore uso delle aree private retrostanti e per confermare il senso civico dell'abitare. Le case si sviluppano tre o quattro piani abitabili fuori terra, salvo punti in cui, con un ulteriore piano è necessario sottolineare un particolare luogo del disegno urbano, come una piazza o un punto di vista più pittoresco. Ogni edificio è inserito in un lotto con verde privato, autorimesse e parcheggi. Le abitazioni creano fronti continui, con le proprie facciate o con muri di cinta che, racchiudendo i lotti, congiungono i prospetti delle case. I muri di cinta sia nei lotti che intorno a spazi pubblici, danno una percezione unitaria dell'intervento. Piccole torri, altane, volumi di collegamento, portici, androni e sovrappassi, possono arricchire gli edifici e riconnettere il tessuto urbano.



PARCHEGGI LUNGO IL NUOVO VIALE DI ATTRAVERSAMENTO

I parcheggi

Il progetto prevede una dotazione di parcheggi pubblici e privati molto ampia ad integrazione di quella esistente, generalmente distribuiti all'interno degli isolati, in corrispondenza degli edifici di importanza pubblica e lungo l'asse di nuovo attraversamento trasversale.

Sono stati previsti infatti due tipi di aree di sosta, entrambi con l'obiettivo di evitare il parcheggio casuale e disordinato lungo le strade.

Il primo è quello puntuale, situato all'interno di aree alberate in posizioni strategiche nell'impianto urbano. Il secondo tipo è quello che sorge all'interno degli isolati, servito da accessi secondari; questi parcheggi sono distribuiti fra i muri di recinzione sul retro dei lotti di abitazione e comprendono posti auto previsti per i residenti e per i visitatori.



PARCHEGGI ALL'INTERNO DI UN ISOLATO

Questi due metodi di allestire e regolare la sosta pubblica fanno sì che i parcheggi e le auto stesse, siano distribuite e organizzate in maniera da limitare al massimo il loro deleterio impatto con lo spazio pubblico ed influire il meno possibile sul paesaggio architettonico ed urbanistico dell'intervento. I parcheggi pubblici di nuova proposizione consentono un facile accesso pedonale alla zona balneare.

IL NUOVO BORGO

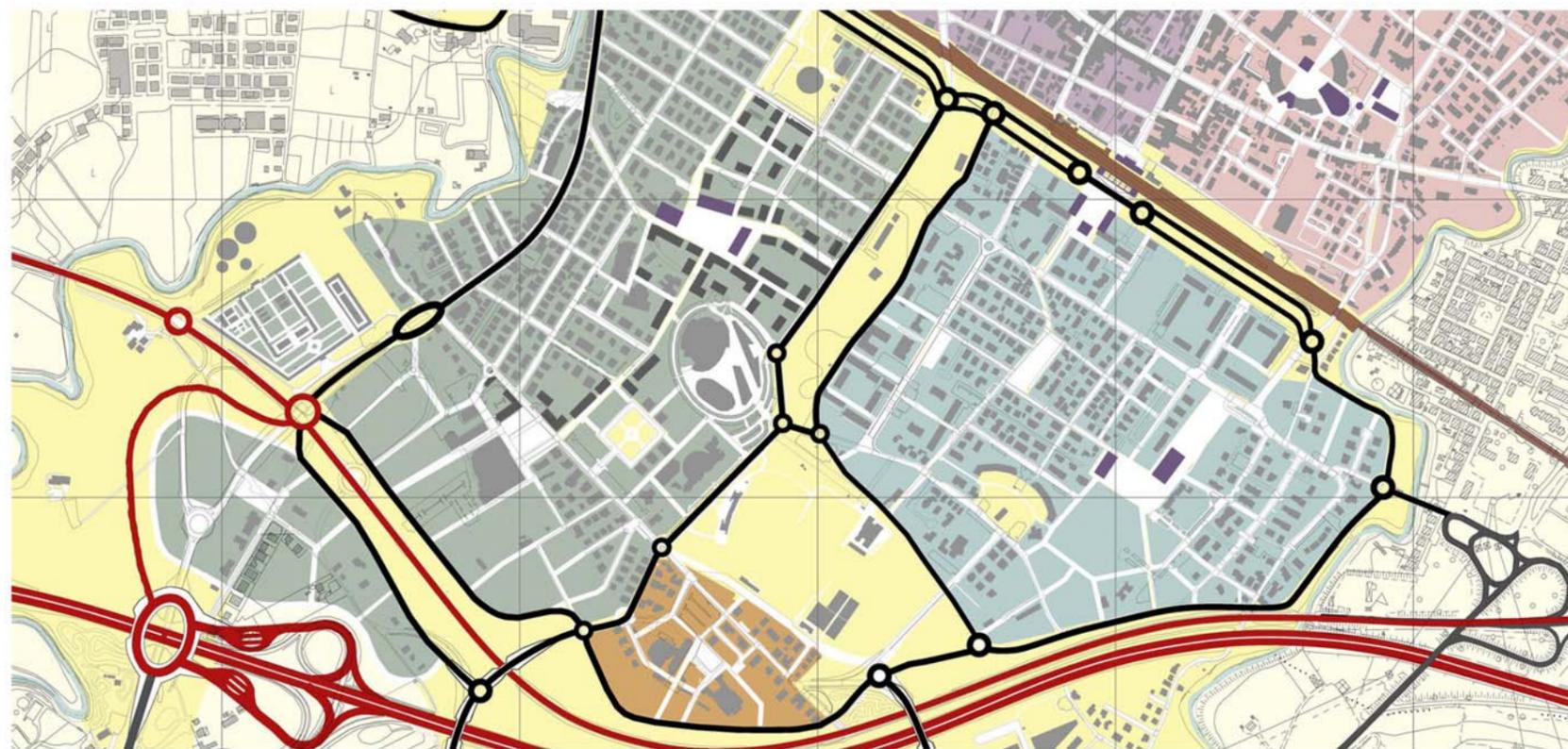
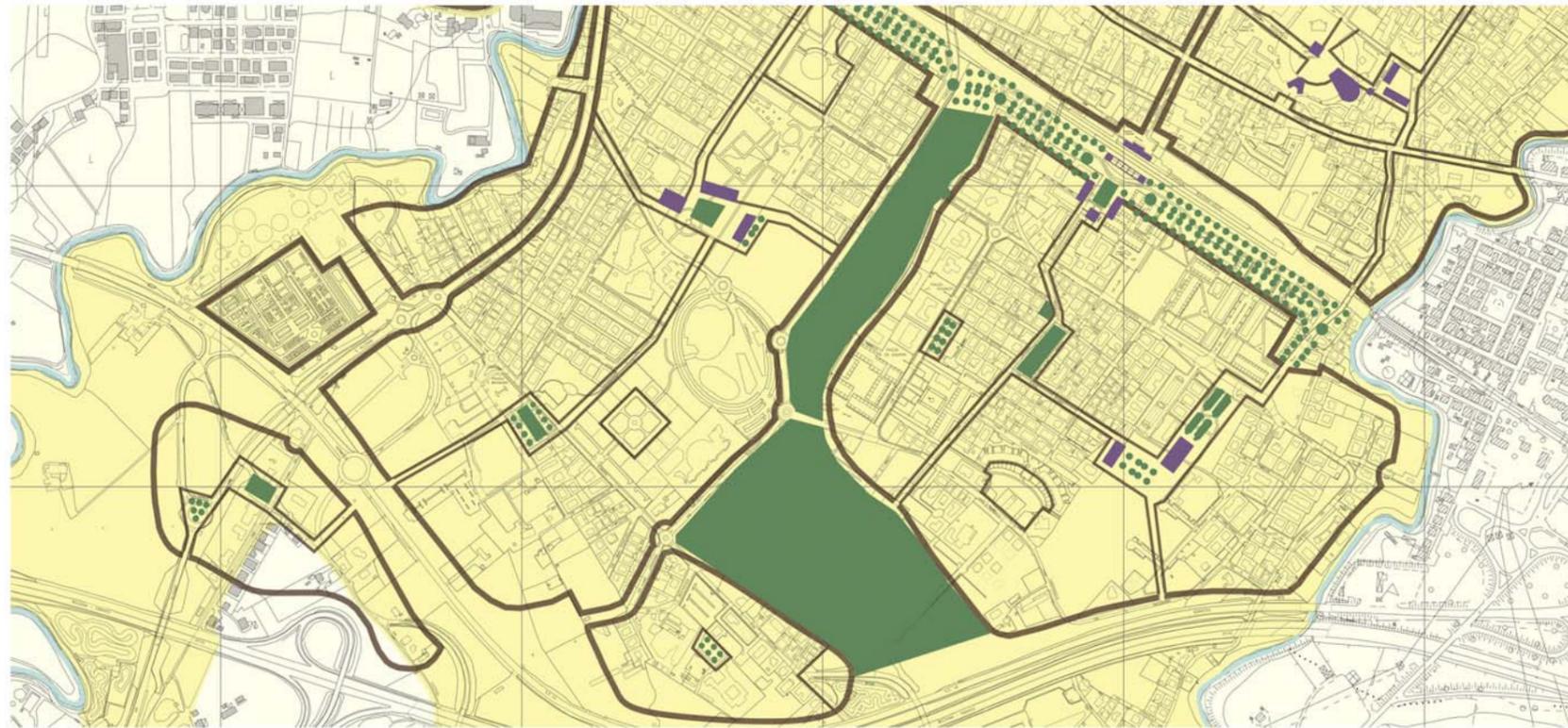


PLANIMETRIA GENERALE - PROGETTO

Il carattere degli insediamenti residenziali esistenti a sud della ferrovia non sarà più quello di un sobborgo costretto a dipendere in tutto dal centro di Cattolica, ma quello di un vero e proprio borgo, con dimensioni minime tali da giustificare una sua vitale autonomia. Per questo motivo, gli interventi sulla viabilità e sulla nuova definizione dei confini dei quartieri hanno come previsione interventi da eseguire nel corso dei prossimi 10/15 anni. Il collegamento ovest/est attraverso una nuova arteria di scorrimento rende necessario lo spostamento in aree limitrofe di non più di 30/40 edifici consentendo la realizzazione di circa 1600 posti auto.



DETTAGLI DEL COLLEGAMENTO OVEST/EST



IL NUOVO PARCO E LE STRADE DI COMPLETAMENTO

Il parco e le piazze

La creazione di un parco perpendicolare alla ferrovia ed il raccordo di tutta la viabilità secondaria attraverso il ricongiungimento delle strade senza uscita, distribuirà la circolazione evitando congestioni e consentendo una penetrazione tra il nord ed il sud equilibrata senza dover realizzare enormi infrastrutture e quindi sostenibile per la comunità. La creazione di alcune nuove piazze darà carattere ed identità ai quartieri favorendo la creazione di un senso di appartenenza e di amabilità del luogo, oltre a promuovere una vita di quartiere in tutte le stagioni, aumentando il valore delle proprietà e la piacevolezza della vita quotidiana. Si prevede quindi la presenza dei servizi necessari: edifici pubblici, scuole, Chiesa, negozi, attività commerciali minute, attrezzature sportive, campo da calcio, mercato coperto, in modo da formare un vero e proprio centro autonomo.



UN ESEMPIO DI NUOVA PIAZZA



I RIONI



GLI ISOLATI

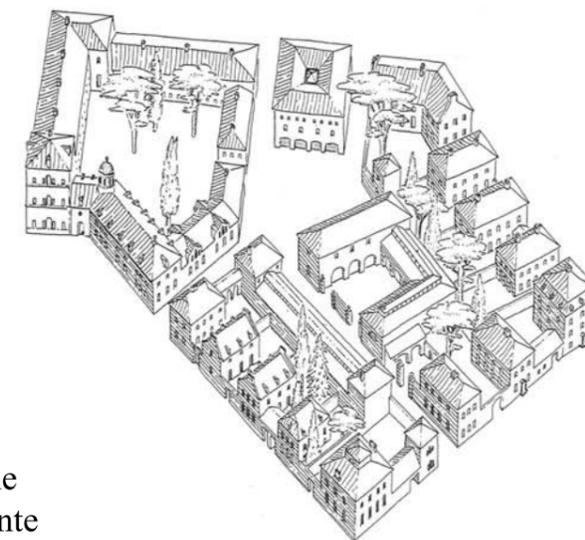
Gli isolati

L'intera area urbana è suddivisa in rioni di dimensioni all'incirca equivalenti, collegati da viali alberati e riuniti nel centro in un sistema di piazze tipico dell'edificato tradizionale. Ogni rione a sua volta è diviso in vari isolati, con i fronti strada edificati per formare il carattere di borgo, proprio di tutta la tradizione costruita della città occidentale.

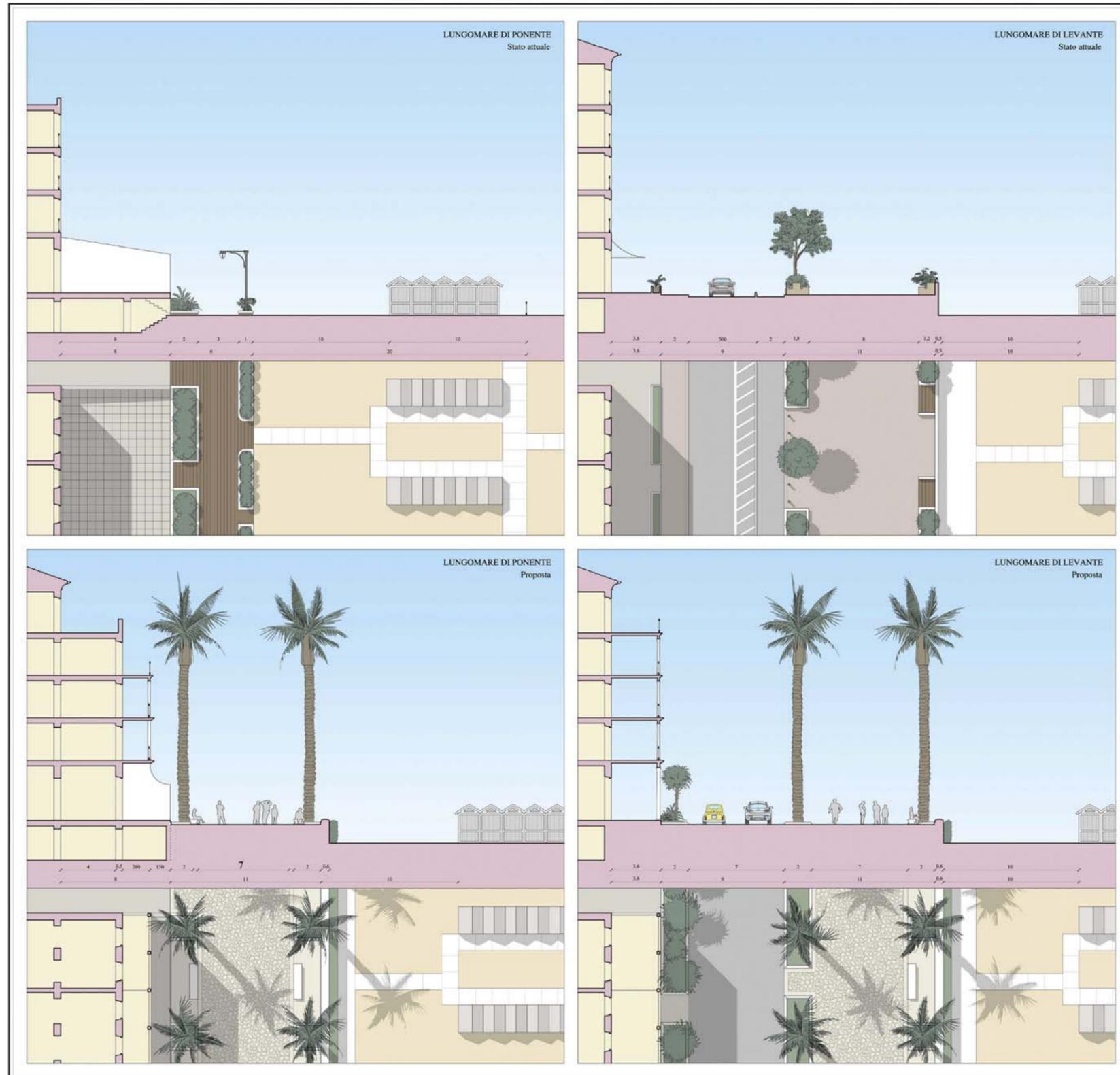
Leggeri movimenti altimetrici saranno valorizzati cosicché le variazioni di livello, gli andamenti non rettilinei delle strade progettate e l'orientamento dei volumi, creino scorci e prospettive, proprie dell'architettura vernacolare in cui gli elementi architettonici più significativi si rivelano progressivamente durante la visita dei luoghi. Il risultato è quel giusto senso di

movimento e gradualità che arricchisce in varietà interventi di queste dimensioni, inserendosi in armonia con il paesaggio circostante.

La modificazione avverrà lentamente e sarà rispettosa delle preesistenze intervenendo attraverso le linee guida condivise con un "codice" da inserire all'interno degli strumenti urbanistici da costituire, per individuare e condividere gli obiettivi e restituire alla "Regina dell'Adriatico" una dignità adeguata all'appellativo regale di cui è insignita storicamente. Dunque, un nuovo borgo con questi caratteri, offrirà la possibilità di trovare una nuova sistemazione territoriale in armonia tra paesaggio naturale e costruito, così da evitare l'effetto di brutta periferia urbana, di questa parte di città sopra la ferrovia e donarle autonomia ed una possibilità di sviluppo indipendente dalla zona costiera.



I QUARTIERI BALNEARI



LUNGOMARE DI PONENTE E DI LEVANTE - PROGETTO

Il lungomare

L'intervento di ricomposizione dei quartieri balneari viene organizzato dalla creazione di due diversi lungomare con doppia fila di alberi ad alto fusto (proposte palme di essenza da definire) che fiancheggiano la passeggiata pedonale a mare con una serie di terrazzi aggettanti verso la spiaggia dotati di pergole per dare un'area di ombreggiatura e riposo. I fronti delle strutture ricettive affacciate sul lungomare potranno essere ampliati fino al limite del lotto con porticati al piano terra e loggiati ai piani superiori.



LUNGOMARE DI PONENTE STATO ATTUALE

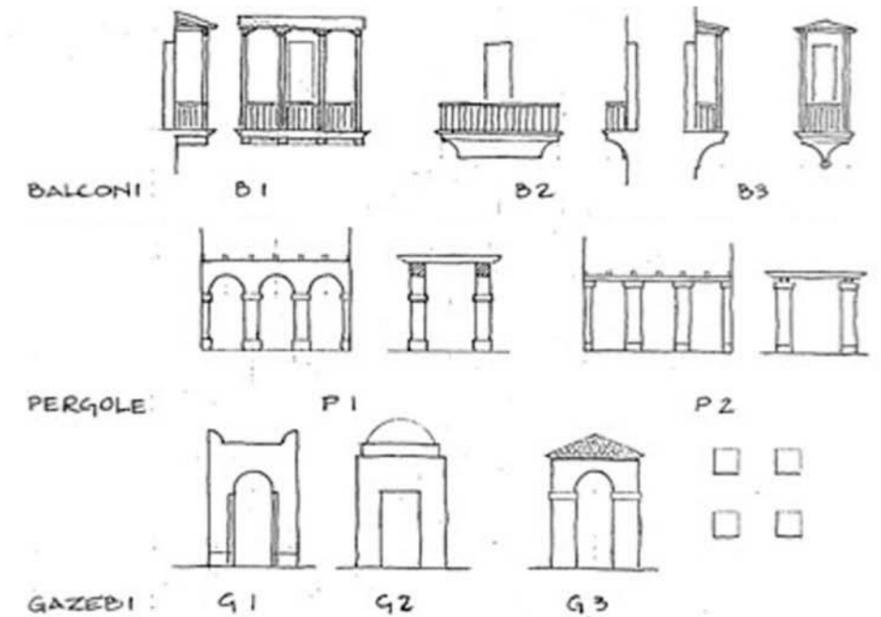


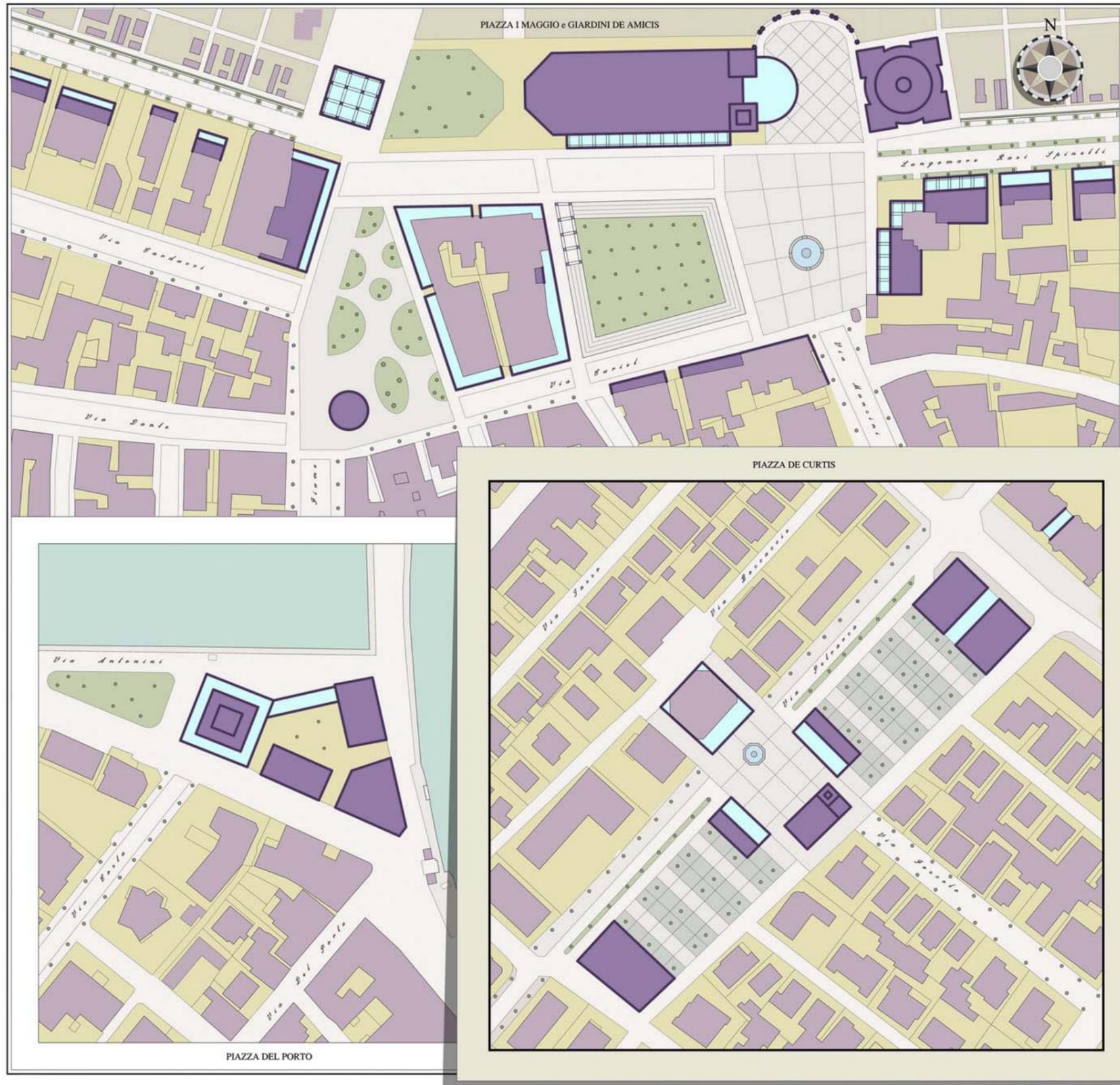
PROPOSTA PER IL LUNGOMARE DI PONENTE



ESEMPI DI PORTICATI E LOGGE

Per la spiaggia si suggerisce l'accorpamento delle strutture da addossare alla passeggiata del lungomare secondo un catalogo contenuto di modelli proposti di diverso disegno per favorire l'uniformità d'intervento e riqualificare esteticamente l'attuale confusa dissonanza. Sulla spiaggia in prossimità degli accessi al mare, per evitare di ostruire la vista del paesaggio marino si propone la realizzazione di piscine di dimensioni ampie con acqua di mare. Si propone un libro di modelli da rispettare per fronti degli alberghi che potranno essere ampliati in profondità fino al limite del lotto con porticati più alti al piano della passeggiata e logge verso il mare, anche per favorire la riqualificazione sia delle strutture con camere più ampie come richiesto dagli operatori(dando loro l'agibilità economica per gli ampliamenti) ed al massimo un ampliamento di un piano con veranda. Questa operazione favorisce la possibilità di un nuovo "paesaggio" più uniforme.





LE PIAZZE - PROGETTO

Le piazze e i giardini

L'intervento ai giardini de Amicis e alla piazza Primo maggio avrà come obiettivo quello di riqualificare l'intera zona formando la consueta piazza e contropiazza di secolare memoria degli spazi urbani delle città storiche europee. I giardini de Amicis saranno ridisegnati con una serie di aiuole di diverse forme leggermente rialzate con al centro un albero ad alto fusto, raccordate con la pavimentazione uniforme. Questa fruizione pedonale priva di limiti favorirà la spontanea aggregazione già esistente in questo luogo.



GIARDINI DE AMICIS STATO ATTUALE



PROPOSTA PER I GIARDINI DE AMICIS



PROPOSTA PER PIAZZA I MAGGIO

La piazza Primo maggio andrà riqualificata con una radicale trasformazione che torni a dare il giusto ruolo di simbolo della città alla piazza con edifici monumentali e rappresentativi. Tutti i prospetti degli edifici uniformati e ripuliti con un rinnovamento anche dei soli prospetti affacciati sulle due piazze rafforzeranno l'atmosfera complessiva. Demolita l'impropria struttura in acciaio e vetro il mare tornerà ad affacciarsi sulla piazza. Questa operazione darebbe visibilità e costituirebbe un messaggio turistico di forte proporzione per tutta la città con eleganza e semplicità. L'area del porto sarà esclusa alle auto eccetto quelle di servizio alle attività e pavimentata con una superficie uniforme, fino alle fasce in pietra delle banchine. Il quartiere della Violina avrà una nuova piazza De Curtis con maggiori servizi mantenendo l'attuale destinazione commerciale. Un ordinato sistema di alberature renderà piacevole questo grande spazio anche in assenza dell'animato mercato settimanale.



PIAZZA I MAGGIO STATO ATTUALE