

TERRITORY OF RESEARCH ON
SETTLEMENTS AND ENVIRONMENT
INTERNATIONAL JOURNAL
OF URBAN PLANNING

20

Inclusive coastal landscapes

green and blue infrastructure for
the urban-land interface

2



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI NAPOLI FEDERICO II
CENTRO INTERDIPARTIMENTALE L.U.I.P.T.

Federico II University Press



fedOA Press

Vol.11 n.1 (JUNE 2018)
e-ISSN 2281-4574

Direttore scientifico / Editor-in-Chief

Mario Coletta *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Condirettore / Coeditor-in-Chief

Antonio Acierno *Università degli Studi di Napoli Federico II*

Comitato scientifico / Scientific Committee

Robert-Max Antoni *Seminaire Robert Auzelle Parigi (Francia)*
Rob Atkinson *University of West England (Regno Unito)*
Tuzin Baycan Levent *Università Tecnica di Istanbul (Turchia)*
Teresa Boccia *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Roberto Busi *Università degli Studi di Brescia (Italia)*
Sebastiano Cacciaguerra *Università degli Studi di Udine (Italia)*
Clara Cardia *Politecnico di Milano (Italia)*
Maurizio Carta *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Maria Cerreta *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Pietro Ciarlo *Università degli Studi di Cagliari (Italia)*
Biagio Cillo *Seconda Università degli Studi di Napoli (Italia)*
Massimo Clemente *CNR IRAT di Napoli (Italia)*
Giancarlo Consonni *Politecnico di Milano (Italia)*
Enrico Costa *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
Pasquale De Toro *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Giulio Ernesti *Università Iuav di Venezia (Italia)*
Concetta Fallanca *Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (Italia)*
Ana Falù *Universidad Nacional de Córdoba (Argentina)*
José Fariña Tojo *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Francesco Forte *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Anna Maria Frallicciardi *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Patrizia Gabellini *Politecnico di Milano (Italia)*
Adriano Ghisetti Giavarina *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Francesco Karrer *Università degli Studi di Roma La Sapienza (Italia)*
Giuseppe Las Casas *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Giuliano N. Leone *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Francesco Lo Piccolo *Università degli Studi di Palermo (Italia)*
Oriol Nel.lo Colom *Universitat Autònoma de Barcelona (Spagna)*
Rosario Pavia *Università degli Studi di Chieti Pescara (Italia)*
Giorgio Piccinato *Università degli Studi di Roma Tre (Italia)*
Daniele Pini *Università di Ferrara (Italia)*
Piergiuseppe Pontrandolfi *Università degli Studi della Basilicata (Italia)*
Mosè Ricci *Università degli Studi di Genova (Italia)*
Jan Rosvall *Università di Göteborg (Svezia)*
Inés Sánchez de Madariaga *ETSAM Universidad Politecnica de Madrid (Spagna)*
Paula Santana *Università di Coimbra (Portogallo)*
Michael Schober *Università di Freising (Germania)*
Guglielmo Trupiano *Università degli Studi di Napoli Federico II (Italia)*
Paolo Ventura *Università degli Studi di Parma (Italia)*



Comitato centrale di redazione / Editorial Board

Antonio Acierno (*Caporedattore / Managing editor*), Antonella Cucurullo, Tiziana Coletta, Irene Ioffredo, Emilio Luongo, Valeria Mauro, Ferdinando Maria Musto, Francesca Pirozzi, Luigi Scarpa

Redattori sedi periferiche / Territorial Editors

Massimo Maria Brignoli (*Milano*); Michèle Pezzagno (*Brescia*); Gianluca Frediani (*Ferrara*); Michele Zazzi (*Parma*); Michele Ercolini (*Firenze*), Sergio Zevi e Saverio Santangelo (*Roma*); Matteo Di Venosa (*Pescara*); Gianpiero Coletta (*Napoli*); Anna Abate (*Potenza*); Domenico Passarelli (*Reggio Calabria*); Giulia Bonafede (*Palermo*); Francesco Manfredi Selvaggi (*Campobasso*); Elena Marchigiani (*Trieste*); Beatriz Fernández Águeda (*Madrid*); Josep Antoni Bágüena Latorre (*Barcellona*); Claudia Trillo (*Regno Unito*)

Table of contents/Sommario

Editorial/Editoriale

- Inclusive landscapes and ecological urbanism: green infrastructure and ecosystem services/*Paesaggi inclusivi e urbanistica ecologica: infrastrutture verdi e servizi ecosistemici* Antonio ACIERNO 7

Papers/Interventi

- Reshaping the sea-land interface through sustainable mobility: a project for a greenway in western Sicily/*Rimodellare l'interfaccia terra-mare attraverso la mobilità sostenibile: un progetto per una greenway nella Sicilia occidentale* Ignazio VINCI, Fabio CUTAIA 21
- Competing land uses and sustainable development: regional planning and natural resources uses in some vulnerable areas of South of Italy/*Conflitti d'uso del territorio e sviluppo locale: la pianificazione di area vasta e lo sfruttamento delle risorse energetiche in alcune aree vulnerabili del Sud Italia* Saverio SANTANGELO, Carmela IANNOTTI, Clara MUSACCHIO 39
- For an inclusive coastal landscape northwest of Rome/*Per un paesaggio di costa inclusivo a nord-ovest di Roma* Maria Teresa CUTRÌ 59
- Informals Bathing linearity/*Linearità balneari informi* Claudio ZANIRATO 75
- Regenerating with the green: a proposal for the coastal landscape of Senigallia/*Rigenerare con il verde: una proposta per il paesaggio costiero di Senigallia* Elisa CONTICELLI, Simona TONDELLI 91
- New perspectives for the 'Barcelona model' and proposals for the regeneration of the waterfront of Naples/*Nuove prospettive per il 'modello Barcellona' e proposte per la rigenerazione del waterfront di Napoli* Maria Fabrizia CLEMENTE 105
- Natural and man-made landscape in the Phlegraean Fields: linking identity and potentials for sustainable development/*Paesaggi naturali ed antropici nei Campi Flegrei: relazioni tra identità e potenzialità per lo sviluppo sostenibile* Paolo CAMILLETI, Gianluca LANZI 119
- A sustainable strategy for the port area of San Giovanni a Teduccio/*Una strategia sostenibile per l'area portuale di San Giovanni a Teduccio* Irina DI RUOCCO, Salvatore POLVERINO, Silvia SIVO, Stefania REGALBUTO 141

Sections/Rubriche

- Book reviews 155
- Events, conferences, exhibitions/*Eventi, conferenze, mostre* 159

Abstract

Informals Bathing linearity

Claudio Zanirato

Abstract

The 'seafront linearity' forms an indefinite, densely built-up space, as the edge of adjacent historical towns and centre of new conurbations. This is how it appears, as a form of landscape unto itself. An analysis of the layouts of the seaside towns - the few planned ones and the many spontaneous ones – leads to a series of considerations on how, in nearly the same settlement conditions, the most varied urban solutions have been reached, making the different stretches recognisable upon closer examination (fig.1).

This is above all a synthesis of a very long photographic project which followed the line of Italy's seaside towns for over twenty years, in the intent to grasp their significance for our times as well as the distinctive features of the single places passed through. Looking from the sea towards the urbanised frontline and from this towards the blue horizon, from Trieste to Pescara, with some gaps along the way, to other



Fig. 1 - Inserimento del Centro Culturale a San Sebastian in Spagna

stretches of the Mediterranean.

A series of images of the most varied Italian seaside scenes from along the coast, comprising components that, while similar, nevertheless always differ. They show how the coastal landscape has adapted to transform into a seaside city, in all its possible forms. The photographs of various places visited over a period of time also grasp the slow and continual change resulting from the resistance to permanence typical of these shifting landscapes. Hence they also bear witness to the changes underway in Italian seaside culture.

KEY WORDS

Bathing, scenery, landscapes, linearity, identity

Linearità balneari informi

La “linearità balneare” è un’indeterminatezza tutta densamente costruita, in quanto margine delle città storiche limitrofe e centro delle nuove conurbazioni, è così che ci appare, come una forma di paesaggio a sé stante. L’analisi degli impianti urbanistici delle città balneari, dei pochi pianificati e dei tanti spontanei, induce ad una serie di considerazioni su come, a pressoché uguali condizioni insediative, la linea di costa, si sia pervenuti a soluzioni urbane più differenti, che ne rendono riconoscibili i tratti ad una visione più attenta (fig.1).

Questa lettura è la sintesi soprattutto di un progetto fotografico molto lungo, che ha percorso lo spazio lineare delle città balneari italiane per più di vent’anni, con l’intento di coglierne le connotazioni più significative dei nostri tempi e le peculiarità dei singoli tratti, di ogni località attraversata: dal mare guardando il fronte urbanizzato e da questo verso l’orizzonte azzurro, da Trieste a Pescara, senza soluzione di continuità, ed altri tratti del Mediterraneo.

Documentano come il paesaggio costiero si è adattato per trasformarsi in città balneari, in tutte le sue possibili e residue declinazioni. Le riprese fotografiche dei vari luoghi visitati, distanziate nel tempo, colgono anche il cambiamento lento e continuo che conquista quella innata resistenza alla permanenza, propria di questi paesaggi mutevoli. Pertanto testimoniano anche il cambiamento in essere della cultura balneare italiana, oggi più che mai.¹

PAROLE CHIAVE

Balneazione, panorama, paesaggi, linearità, identità

¹ Le considerazioni qui espresse sono in parte desunte da una ricerca di Ateneo di Firenze condotta e coordinata dall’autore sulle città balneari italiane, “Nella città di Sabbia”, sintetizzata in tre pubblicazioni complementari, edite da Pamphlet, Bologna, nel 2014: “Into sand city”, “Promenade” e “Miniature”.

Linearità balneari informi

Claudio Zanirato

La conquista della spiaggia

Prima della conquista balneare, il mondo marino dei litorali era visto con tanta diffidenza, era sconosciuto e perciò associato a delle paure ancestrali, dove proiettare le insicurezze personali: il rapporto fisico con l'acqua avveniva altrove, in terraferma, da sempre associato alla tradizione delle terme. Il mare e la spiaggia sono stati quindi a lungo lo scenario di un paesaggio inospitale, inesistente perché non praticato, dominato dalla natura e dai timori, avvicinati solo dalle fantasie e dalle utopie. Le poche città di mare erano o portuali¹, o difensive (perciò fortificate ed ancora più chiuse) (*fig.2*). Per lunga ed antica tradizione la linea di costa litoranea era costituita da una striscia di varia profondità inselvaticata, in cui si era incastonata una successione di insediamenti, molto più in relazione tra loro, tramite il mare, che con l'entroterra.

Gli inizi della vita balneare sono però riferibili esclusivamente al mare² in cui bagnarsi nelle acque fredde e non alla spiaggia, cui non si attribuiva alcuna importanza, era solo attraversata direttamente per proiettarsi in acqua, saltata del tutto con pontili o occupata solo per i trasbordi. E' per questo che le prime forme architettoniche balneari sono state le piscine, per la pratica del nuoto "salutistico", come delle terme "ritagliate" direttamente in mare. Anche il sole era trascurato, non ancora associato ad alcuna funzione terapeutica o estetica, questo anche per costume e pudicizia, per cui la spiaggia non serviva neppure ai bagni di sole, venuti solo più tardi, nel Novecento. Le prime stazioni balneari, soprattutto nel Mediterraneo, sorgono e s'impongono inizialmente come località invernali, in cui passare al tepore i mesi più freddi, fuggendo dalle località e città del nord dell'Europa (*fig.3*). Quindi era il clima ad attrarre più di ogni altra cosa, ma questi primi soggiorni si trasformeranno ben presto in estivi. Sorgono così i primi quartieri satelliti alle città portuali (in cui attraccare con i velieri), vissuti prevalentemente d'in-

Fig. 2 - Tratti della costa di Camogli (GE) e di Livorno



Fig. 3 - Scheveningen a Den Hague in Olanda (la Rimini del Nord) tra storia ed attualità.



verno, di gusto romantico e pittoresco, in cui il tema della passeggiata prevale su tutto, da cui i belvedere da offrire, accompagnati dagli immancabili giardini “all’inglese”. Le principali costruzioni si allinearono lungo queste strutture litoranee, difese dal mare con “dighe”, fondando perfino anche nuove località, città di iniziativa privatistica-speculativa, seguendo impianti a scacchiera o più di rado a raggiera, rappresentando anche occasioni per sperimentare visioni urbanistiche d’avanguardia, quasi utopiche.

La conquista e l’occupazione della stretta striscia di terra della spiaggia sono quindi avvenute successivamente, quando il numero dei villeggianti ha superato una certa soglia di funzionalità per le sole strutture a mare, per cui hanno iniziato ad accrescere le tante attrezzature sulla riva in modo indipendente dal servizio alle piattaforme in acqua, che sono state ben presto abbandonate. Sulla terraferma i servizi potevano svilupparsi più autonomamente e rapidamente, con un’organizzazione non più puntuale bensì lineare, potenzialmente illimitata, tant’è che non si è più arrestata³.

Il primo passo per la conquista di questo paesaggio misconosciuto è stato quello di trasferirvi la pratica termale consolidata. L’affermazione di questa pratica salutistica ha indotto la nascita della villeggiatura balneare, dapprima molto esclusiva ed elitaria, aristocratica, che poi via via si è allargata, si è imborghesita, è diventata una pratica cadenzata della vacanza. Ha continuato a dilagare progressivamente fino al turismo di massa, cercando di imitare il modello di partenza, con inevitabili e progressive semplificazioni. Questi passaggi temporali sono ancora tutti ben riconoscibili nella città balneare odierna, con i propri simboli architettonici, le eccellenze insediative ed i misfatti successivi. C’è stato il gesto pionieristico e fondativo del primo nucleo specialistico termale litoraneo seguito da un’urbanizzazione immediatamente successiva. All’inizio, quindi, era importante il legame e la vicinanza ad un centro insediativo costiero (per pura ne-



Fig. 4 - Stabilimenti balneari a Cavi di Lavagna (GE) e Talamone di Orbetello (GR).

cessità logistica), del quale si costituiva un'appendice come sua espansione, e solo dopo l'affermazione prende corpo una realtà urbanistica autonoma, non più subalterna, ma capace di imporsi come città della cura e della vacanza. I primi "Lidi" suggeriscono da subito i tratti della città balneare come nuovo modello di rapporto con il mare e l'ambiente, inedito luogo d'incontro tra tradizione ed innovazione. D'altronde, la scoperta del mare è stata inizialmente appannaggio dell'aristocrazia che ha tentato di trasferire sulle spiagge stili di vita urbani elevati, del tutto estranei agli ambienti "colonizzati", che non riusciranno per questo mai ad integrarsi con le preesistenze.

Fino alla seconda metà del Novecento, il paesaggio costiero era solo punteggiato di insediamenti nel verde: ai borghi storici, quasi sempre un poco arretrati dal mare e sulla difensiva, quindi compatti, quando non erano addirittura delle vere e proprie fortificazioni (fig.4), si erano sommati i grandi contenitori isolati delle prime kursaal e dei grand hotel, qualche colonia ed in ultima i primi filamenti, ben ritmati, dei villini borghesi (liberty) lungo le promenade. Inizialmente è esistito un modello progettuale che dettava precise proporzioni in funzione di una visione urbana chiara, quasi sempre riferibile alla città giardino, resa un poco modulare. Nel secolo scorso sorgono tanti insediamenti balneari dei quali non si aveva assolutamente il sospetto della dimensione che avrebbero raggiunto, così nascono privi di un modello urbano di riferimento, di una "misura" insomma, spesso senza una progettazione degli spazi pubblici comunitari: bastava insediare un primo Grand Hotel, "simbolo" isolato ed in una località nuova, che subito si trascinava una serie di piccoli alberghi e pensioni. La crescita è avvenuta rapidamente ed ugualmente in maniera quasi spontanea e non pianificata, con nuclei di "seconde case", pensioni ed alberghi, peggiorando sempre la situazione di partenza. Il fenomeno è stato talmente dilagante da indurre non pochi imprenditori a proporre e realizzare nuovi or-

ganismi urbani, di lottizzazioni, comunque insufficienti anche se pensati come città stagionali. Le forme dei “villaggi turistici”, inizialmente proposti come soluzioni popolari, si sono pure queste evolute e radicate a fasce sociali diversificate, rappresentando una dimensione progettuale inedita, associata ad una proposta di vacanza “partecipata”. Entrambe queste forme insediative “espansive”, quelle spontanee e quelle pianificate, sono diventate oggi realtà urbane con crescente stanzialità e complementarietà tra turisti/abitanti, e le carenze di fondo che le hanno generate mostrano drammaticamente la miopia avuta nella gestione del territorio del secolo passato. Qualche località ha cercato di attivare strategie per la costruzione di un’identità urbana, puntando sull’immaginazione dei luoghi aperti pubblici a complemento delle aree residenziali, mentre i servizi di base continuano ad essere insufficienti un po’ dovunque.

La stratificazione concentrica della nascita della città moderna e contemporanea di terra, al mare si traduce da subito in linearità costiera, pur seguendo le stesse logiche e facendosi con le stesse architetture, specialistiche e residenziali. Viene poi, e solo di recente, l’esplosione delle “case”, delle seconde case, degli hotel massificati, delle pensioni, delle case in affitto, dei residence, dei campeggi, dei centri servizi e di divertimento. Aumentando la densità, la città balneare si stratifica, quando può, in profondità, ma la perdita di contatto progressivo con il mare la costringe inevitabilmente a svilupparsi soprattutto in lunghezza, esponenzialmente, fino a saldare gli abitati, i centri balneari, in conurbazioni lineari, a perdita d’occhio. E’ così che la spiaggia si trasforma in poco tempo da luogo naturale a ricostruzione artificiosa della città.

L’espansione più dilagante degli insediamenti costieri italiani risale quindi agli anni del decollo economico nazionale, nei decenni 1960-70, quando il turismo diventa di massa, fondato su un modello consumistico e sorretto dalla fiducia di una sua durevolezza. E’ allora che nasce il modello della vacanza spensierata accessibile a tutti, associato anche all’arrivo fluente dei turisti nord-europei. In pochi anni si è consumata una folle corsa ad accaparrarsi i lotti più vicini al mare, in quella che si può definire l’epopea dei “villini e delle pensioni”, ad uso e consumo delle nuove conquiste sociali delle classi medie e basse. Si è trattato, per lo più, di un’inondazione di identica banalità che ha saturato il fronte mare senza alcun criterio compositivo o paesaggistico. Si è trattato in prevalenza di pensioni, edifici intermedi tra la scala residenziale domestica e quella alberghiera vera e propria, progettati in maniera anonima o “sotto dettatura” della diffusa speculazione economica che animava i proprietari/imprenditori, tesa alla massimizzazione del numero delle camere. Quello che inizialmente era il modello della città giardino, fatto di una calibrata convivenza tra l’abitare e la natura asservita in un continuum ideale, è degenerato in una frantumazione degli insediamenti, fatti di piccoli edifici con recinti e strade rettilinee, a dismisura, senza veri luoghi pubblici di riferimento, alternativi alla spiaggia (fig.5).

Negli anni ottanta inizia però a farsi strada l’esigenza di modernizzare e riqualificare l’offerta turistica, con nuove soluzioni immobiliari, l’incremento e la diversificazione dei servizi ricreativi, lo sfruttamento di altre risorse del territorio allargato. Assieme alla vacanza è evidentemente cambiato il tipo di turista e degli abitanti degli stessi luoghi:

Fig. 5 - Sfruttamento intensivo della riviera di Pesaro.



il consumo del tempo libero ha contribuito a prolungare ben oltre l'estate la "stagione" turistica, intrecciandola con attività promozionali, fieristiche, congressuali e sportive di vario tipo. Lo spazio "ideale" della spiaggia ha così acquistato profondità (di tempo e di spazio) con l'insediamento delle discoteche prima e dei parchi tematici poi, in disparte, oltre le infrastrutture. Se da una parte si cerca di attrezzare le località di villeggiatura con porti turistici e zone "naturalistiche" (alle foci dei fiumi), come estensione dei servizi offerti agli ospiti, dall'altra parte, si inizia anche a rivalutare i piccoli nuclei storici rivieraschi ed i centri urbani dell'immediato entroterra, nell'ottica della "diversificazione" e dell'estensione delle attività.

La crescita lineare della città balneare è stata talmente rapida da raggiungere ben presto, nel suo dilagare strisciante, anche quegli insediamenti produttivi ed industriali che pure si erano posizionati lungo la costa, lontano dagli agglomerati di villeggiatura ma contigui alle infrastrutture di trasporto litoranee. Quasi nessuno di questi è sopravvissuto all'espansione turistica e/o alla deindustrializzazione recente, ma quasi tutti hanno ceduto all'evidenza della loro incongruità paesaggistica, per essere trasformati in attivi-



Fig. 6 - Insediamenti produttivi rivieraschi di Riva Trigoso (GE) e di Senigallia (AN).

tà integrate nell'economia imperante o sono stati abbandonati in attesa di una soluzione di valorizzazione fondiaria. Le presenze produttive hanno quindi rappresentato un'in-dubbia anomalia nel processo di costruzione della città specializzata di costa (fig.6), inizialmente come dei punti di discontinuità territoriale e poi diventati luoghi di frizione urbana. Non si può quindi parlare di un'esistenza di paesaggio industriale di costa, se non in corrispondenza dei grandi impianti produttivi/portuali⁴, bensì di sporadiche presenze nel paesaggio. Tant'è che la presenza degli stabilimenti produttivi sulle coste è durata il lasso di una stagione economica e ne è rimasta oggi solo una flebile traccia, alcune memorie di "archeologia" industriale, ibridazioni di edifici trasformati.

Altro elemento di attrito nel paesaggio rivierasco balneare è costituito dagli insediamenti esclusivi interclusi, i campeggi soprattutto ed in parte anche i villaggi/residence turistici (fig.7), disposti sulla costa, spesso proprio in riva al mare, ma per nulla per-



Fig. 7 - Residence in riva al mare a Senigallia (AN).

meabili, anzi ben recintati ed inaccessibili per chi non vi è ospitato. Questi impianti interrompono quella continuità di percezione e di fruizione della costa che ne fanno un luogo pubblico, tramite "privatizzazioni" che sfruttano la presenza del mare, ma senza contribuire alla costruzione di una dimensione anche sociale ed urbana del luogo, costringendo ad aggiramenti.

Ad interrompere l'assoluta linearità della città balneare ha contribuito infine di recente la nascita di aggregazioni di edifici avulse dalle logiche dispositive precedenti: insiemi di costruzioni dalle funzioni miste, distretti specifici ed autosufficienti, che non cercano più di tanto il contatto con il mare e con la spiaggia, che non sono il loro primo referente. Queste intrusioni sono le sentinelle dell'ultima trasformazione delle conurbazioni balneari, conquistate ed intaccate da modelli direttamente metropolitani, e ci segnalano che la stagionalità delle riviere sta venendo meno e che si stanno imponendo le abitudini residenziali stanziarie, per cui il mare diventa solo una casualità.

Un paesaggio lineare

Esistono quindi oggi diversi tipi di configurazioni di spiaggia e la differenza è fatta quasi sempre dalla profondità del litorale e dal tipo di edifici che vi si affacciano, dalla presenza o meno di un lungomare di delimitazione, in ultimo, vengono anche le dotazioni di attrezzature presenti. La distesa lineare della città balneare può quindi essere compresa meglio per tratti omogenei che formano l'infilata costiera, come una successione di paesaggi ricorrenti. La costruzione della città balneare, seppur racchiusa in un breve tempo, è pur sempre stata episodica, legata a dei momenti specifici, delle tendenze di sviluppo di diversa intensità, ed a questo incedere la spiaggia si è sempre adattata al cambiamento in corso, raramente è stata oggetto specifico di progettazione, al massimo si è cercata di normarla. La spiaggia è, assieme alle infrastrutture di trasporto (strade statali, autostrade e ferrovie costiere), il connettivo fondamentale dei territori costieri, è il suo spazio pubblico per eccellenza, dove si cercano di risolvere tutte le "mancanze" che la città manifesta. L'essere città stagionale ha reso la proposta insediativa assai generica e limitato alquanto il fattore urbano. La spiaggia, a contatto con il mare, ha seguito sempre il riflesso di quello che accadeva a monte, subendo la conseguenza di tutto ed imponendo mai nulla, favorita di certo dalla sua innata precarietà, consentendo continui aggiustamenti stagionali e continue rinascite annuali.

Nel volgere di pochi decenni si è pertanto prodotta una crescita lineare lungo i litorali di un edificato poco strutturato, se non per fasce parallele, senza precedenti storici. Una linearità elementare indifferente al sito, degradante nei confronti del contesto naturalistico, spesso ribadendo lo scempio già promosso dalle infrastrutture viabilistiche, come autostrade e ferrovie litoranee. Da queste condizioni estreme emerge una forte direzionalità, indotta da un approssimativo parallelismo tra linea di costa, orografia e viabilità, che definiscono inamovibili limiti all'espansione del costruito nel senso della profondità. La città lineare costiera rappresenta una delle forme di urbanizzazione più caratteristica della contemporaneità, su tutto il pianeta. Sulla costa adriatica italiana si è concretizzata una continuità insediativa pressoché ininterrotta e senza uguali, che parte dai lidi ferraresi (Lido di Volano) ed arriva fino nel pescarese (Ortona) con pochissime interruzioni dovute a zone ambientali ed orografiche particolari⁵.

La forma culturale balneare non ha niente a che vedere con quella del mare, che aveva secolarmente organizzato le coste, ma neppure con la cultura contadina, cui non ha sottratto più di tanto terreno ma si è offerta come economia alternativa, e non ha a che fare neanche con la cultura urbana, connotata di ben altre relazioni. La realtà balneare si muove quindi lungo un filo sottile ed ambiguo come quello della battigia, si concentra fondamentalmente sulla spiaggia come luogo d'incontro, tutto il resto è solo marginale: la linearità è il dato essenziale, non potrebbe che essere altrimenti. Sono delle costanti, in questi paesaggi, le presenze di nuclei storici, più o meno antichi o recenti, l'immancabile lungomare diversamente declinato, la strada commerciale a questo alternativa e più interna, per la passeggiata e l'incontro, i vialetti residenziali, continuamente segmentati e ciclicamente abbandonati, ed infine l'infrastruttura viaria di accesso, la ferrovia o la



strada asfaltata (fig.8), che si adattano di continuo ai luoghi che attraversano, pur senza relazionarsi con gli stessi.

Possiamo facilmente riconoscere almeno quattro presenze paesaggistiche lungo le riviere balneari⁶: i nuclei storici dei primi insediamenti, anche antecedenti alla cultura balneare, sui quali si accentrano le attività turistiche di servizio; i tratti specializzati per le attività ricettivo-alberghiere, addensati ai nuclei costitutivi o di prima fondazione, comunque dotati di una densità “distintiva”; i tratti di paesaggio insediativo marginali, di edilizia prevalentemente residenziale a bassa densità, con una presenza del verde dominante, ma non certo naturalizzato; ed infine, i tratti di paesaggio costiero discontinuo, che corrispondono alle presenze naturalistiche-ambientali delle foci dei fiumi, dei brani di pineta o zone umide, che comunque hanno frenato le possibilità d’insediamento più sistematico. A volte capita, in molti tratti, che dietro una sottile striscia di caseggiati sul litorale si ritrova una natura primitiva oppure una campagna coltivata, comunque separate irrimediabilmente dal mare, all’interno di un paesaggio ibrido, giustapposto.

A questa successione alternata di paesaggi della riviera corrispondono uno o più paesaggi in “seconda fila”: raramente realtà urbane a sé stanti, a volte insediamenti produttivi, quasi sempre aree agricole, non sempre coltivate, dal momento che forte è stato lo spostamento economico verso le opportunità della costa. Quindi, immediatamente alle spalle della striscia rivierasca, scavalcate le infrastrutture viarie, emerge un paesaggio dominato dall’eterogeneità degli usi e dalla mescolanza di frequentazioni. E’ qui, per esempio, che sulla Riviera romagnola si è insediata ben una ventina di Parchi tematici, per offrire al turista un’esperienza ancora più alternativa.

La linearità della città balneare presenta una diversità di profondità assai accentuata: in corrispondenza dei nuclei storici e dei centri più importanti prende una consistenza tale da essere una “nodosità”; tra questi accentramenti, distribuiti e distanziati, più diffuse sono le infilte per fasce dei caseggiati (fig.9); non sono pochi infine i tratti dove le costruzioni sono una semplice fila sulla costa, a volte perché schiacciate e tagliate fuori da un’infrastruttura, per cui negli spiragli tra una casa ed un’altra si affaccia direttamente la campagna coltivata. Quest’ultimo paesaggio filiforme, liminare

Fig. 8 - Tratti costieri di Civitanova Marche (MC) e di Fano (PU).

Fig. 9 - Insediamenti residenziali a Lido Adriano (RA).



all'inverosimile, testimonia la tenacia con cui l'edilizia ha saputo attecchire sul territorio, sfruttandone ogni minimo tratto di possibile insediamento.

L'indubbia genericità degli insediamenti balneari, sempre e troppo uguali a loro stessi, deriva innanzitutto dal fatto di non avere una storia consolidata di fondo, sono per lo più recenti ed uniformati allo stesso modello speculativo, rassicurante perché riconoscibile come già sperimentato altrove. La risultante di questo amalgama è diventata una delle maggiori conurbazioni italiane, a tutti familiare. Si tratta di una "genericità" dotata di indubbio valore specifico, per la monotematicità intrinseca, con qualche relazione ambientale, policentrica perché ha inglobato le preesistenze storiche degli insediamenti sparsi costieri; una genericità data dall'accumulo di una miriade di costruzioni anonime, dominata e sostenuta dalle infrastrutture di trasporto disposte alle sue spalle e che assurgono ad un ruolo monumentale.

La ricerca d'identità

Alle specificità ambientali e storico-insediative, quando ancora riconoscibili, si sono sovrapposte al paesaggio costiero, un'entità a-territoriale, una realtà urbana assolutamente priva di relazioni locali e ritrovabile dovunque, che hanno cercato di spianare tutto quello che incontravano. Questa extraterritorialità della città balneare ha, nel suo periodo di massimo sviluppo, sradicato i luoghi costieri dal loro entroterra, radicalizzando fenomeni che appartenevano già alle logiche insediative storiche, ma senza rafforzarne altre. Non si capisce perché, per esempio, a fronte di dimensioni urbane ingenti, non siano mai decollati programmi di mobilità alternativa, come metropolitane di superficie o navette di mare (fig.10), per collegare speditamente le varie località allineate, e solo di recente si inizia a programmarne la realizzazione⁷.

E' questo infatti anche e soprattutto un paesaggio delle infrastrutture. La stessa spiag-



gia può essere considerata un'infrastruttura ricreativa, ma sono i tracciati per la mobilità a segnare marcatamente il territorio nella sua trasformazione. Nel tratto medio adriatico e tirrenico corrono in parallelo, si affiancano, a volte perfino si sovrappongono, i percorsi costieri della ferrovia, poi della statale ed infine dell'autostrada. Queste vie di comunicazione hanno enormemente facilitato l'accessibilità per l'intera costa ed accelerato la sua occupazione indistinta per le attività insediative e turistiche. L'intensa infrastrutturazione ferro/viaria contribuisce notevolmente a unificare il sistema territoriale urbano, interrotto solo da presenze ambientali di varia natura ed estensione. Sono questi ultimi elementi a segmentare la linearità marittima in aree urbane "finite": lagune, pinete, foci e promontori sono frammenti di paesaggi costieri naturali che si integrano oramai con la città balneare come suo estremo limite espansivo. Anche le città storiche rappresentano delle interruzioni nella continuità balneare, ma appaiono come entità "assorbite" nell'urbanizzazione di fondo.

Il modello della città balneare ha capovolto la scena abituale degli insediamenti marittimi, il cui fronte a mare era tradizionalmente occupato dalle attività portuali e gli edifici rivieraschi volgevano le "spalle" all'acqua per orientare le loro facciate principali verso la città e la sua vita interna. Il waterfront era in sostanza una successione di muri "sordi", tanta era l'indifferenza, se non addirittura diffidenza, verso il mare. In effetti è tanto suggestiva quanto difficoltosa la trattazione progettuale di un'architettura o di un luogo pubblico sul mare, imprigionati dal rapporto di attrazione e repulsione insito in tale contatto. Lo spazio tra città e mare diventa non già uno spazio di transizione bensì un luogo a sé stante, con proprie regole ed autonomia.

L'affermazione delle promenade del lungomare conferisce alla città balneare il suo carattere morfologico urbanistico: un'assialità limitata, con una centralità rappresentata dagli stabilimenti curativi e per il divertimento, a dettare una gerarchia dispositiva, ai lati via via gli hotel e le residenze. Nel caso della città balneare medio adriatica, ma non solo, il ruolo di linea di demarcazione del luogo balneare è costituito dal tracciato ferroviario, per cui solo varcando un sottopasso si è coscienti di essere arrivati al mare: il passaggio tra le serrate fila delle costruzioni è sostituito da stretti tunnel. A volte la strada litoranea è sollevata da terra, costruisce un viadotto (molto frequenti nelle riviere liguri), diventa un sipario sul mare e le attrezzature si collocano al disotto

Fig. 10 - Metro del mare attivo nelle riviere campane e proposta per le coste pugliesi.

di essa in maniera utilitaria ed un poco parassitaria, per cercare di fare tesoro del poco spazio conteso al mare. In altri casi, la strada del lungomare è semplicemente rialzata rispetto la spiaggia, per semplici ragioni orografiche o come soluzione di difesa, per cui la vista sul mare è favorita dal fatto di scavalcare con gli sguardi la più o meno distesa di attrezzature per la balneazione, acquisendo la giusta profondità verso la completa percezione dell'orizzonte del mare.

A prescindere dai caratteri costruttivi del paesaggio antropizzato della città balneare, la spiaggia si presenta sempre uguale a se stessa, perché sfugge alle convenzioni della stabilità ed esprime sempre la sua libertà, per quanto il mare le può concedere. Quello che può essere diverso è la qualità dell'insediamento urbano che sulla spiaggia si proietta, dal quale dipendono l'identità dei luoghi, la presenza di una storia, l'autenticità: è su questo "entroterra", sia fisico che simbolico, che da sempre, ma soprattutto oggi che la competizione è più forte, si è fatto leva per far emergere la proposta di un "punto" della spiaggia su altri, attraverso processi di identificazione e valorizzazione del territorio. Aumentare la soggettività dei luoghi sembra diventato necessario dovunque⁸, per poter affiancare la soggettività del turista che è ritornato ad avere bisogno di distinguersi: il paesaggio balneare, con tutte le sue sfumature, riacquista così la centralità della visione del turista, non vuole più essere lo sfondo della scena. Con tale riappropriarsi di autenticità ne guadagnano anche di riflesso le comunità locali, che si riscoprono pure nelle loro diversità. L'intreccio che si è venuto a creare da sempre, tra



Fig. 11 - Tramvia costiero TRC in fase di ultimazione tra Rimini e Riccione.

le modalità insediative del turismo e quelle stanziali dei residenti, ha generato un'ibridazione continua negli usi degli spazi e degli edifici, senza mai marcare una netta separazione tra i due mondi, che ora pertanto si possono riavvicinare maggiormente che in passato.

Da alcuni anni oramai il lungomare è oggetto di molte ed attente riprogettazioni, per riscattarlo dalla funzione prevalente di connessione viaria veicolare e ricondurlo all'originario ruolo di "promenade". Si sono così diffuse le pedonalizzazioni, l'inserimento di piste ciclabili, la cura ed il rinnovo dell'arredo urbano, la riqualificazione del verde pubblico e la realizzazione anche di alcuni parcheggi intensivi. La tendenza a riconvertire le strade litoranee in qualcosa di simile alle strade urbane facilita, inoltre, la possibilità di attivare servizi di trasporto pubblico adeguato e di pensare addirittura a "metropo-

litane costiere”, com’è avvenuto nella riviera romagnola (fig.11) sincronizzando queste tipologie d’interventi⁹. In pratica, si sono allontanati i veicoli che avevano plasmato la storia recente delle riviere (all’automobile la città balneare deve comunque molta della sua fortunata diffusione) e si sono favorite le mobilità alternative e lente (bicicletta), in uno scenario di qualità in cui lo spazio pubblico “riconquistato” tenta una coniugazione tra un’improbabile rinaturalizzazione ed una piazza urbana allungata (fig.12). Questi atteggiamenti neo-naturalistici esprimono un’ansia nei confronti del futuro e la volontà di rinnegare il recente passato “modernista” e consumista¹⁰, ma non riescono ancora a strutturarsi in modelli coscienti, ma solo di controtendenza. Dai piaceri della meccanicità si sta passando ai piaceri più naturali della fisicità, com’era già stato in passato, alle origini. Il recupero di questi importanti waterfront incontra pure la necessità di offrirsi come luoghi privilegiati di vita continuativa, per tutto l’anno, quindi anche per chi abita la città balneare in forma stabile, spesso solo qualche isolato dietro la fila di alberghi e pensioni. Non ultimo, gli interventi di rimodellazione dell’interfaccia con il mare dovrebbero anche dare riscontro al bisogno di arginare l’erosione di molte spiagge o addirittura prevenire effetti deleteri dovuti al costante ed inarrestabile innalzamento del livello del mare dovuto ai cambiamenti climatici¹¹.

Questa rinata attenzione per il fronte a mare delle città costiere s’inscrivono in un quadro complessivo di competitività tra le località del turismo balneare¹², che ritorna ad essere vivo con queste forme dopo gli anni ruggenti dell’espansione e dell’affermazione di massa. E’ quindi evidente la ricerca di un’immagine nuova, in sintonia con i tempi, qualcosa di più di una facciata rinnovata, come molti alberghi fanno abitualmente, l’idea di uno spazio nuovo, oltre le forme e le appariscenze, dotato di una forte vocazione pubblica e di multifunzionalità. Insomma, un nuovo paesaggio si sta facendo strada.

Fig. 12 - Tratto di lungomare riqualificato di Riccione.



ENDNOTES

- 1 Quindi chiuse all'interno del bacino e con il fronte a mare occupato dalle opere per la navigazione
- 2 Si è affacciato sulla scena europea solo a partire dalla seconda metà del '700
- 3 Molte sono le pubblicazioni che hanno studiato e descrivono la nascita e l'evoluzione dell'industria balneare, tra queste Corsini B., 2004, L'impresa balneare. Storia, evoluzione e futuro nel turismo del mare, Hoepli, Milano.
- 4 Come Monfalcone, Falconara, Riva e Senigallia
- 5 Tra Emilia Romagna, Marche ed Abruzzo, 388km su 400km di costa sono spiagge. In Romagna 80km su 104 di costa sono occupati da stabilimenti balneari e circa un quarto della costa italiana è occupata da stabilimenti per la balneazione.
- 6 Un atlante iconografico di questi paesaggi della riviera adriatica è contenuto nella pubblicazione C.Zanirato, Promenade. Into sand city, Pamphlet, Bologna, 2014
- 7 Una proposta progettuale è stata avanzata per il litorale barese sull'impronta di quanto da anni è stato attivato nella costiera campana tra i golfi di Napoli e di Salerno.
- 8 Si riattivano così le stazioni termali balneari (ora diventate SPA), si potenziano gli impianti sportivi, complessi fieristici e congressuali ed altri servizi in grado di "distinguere".
- 9 La prima corsa del TRC, o *MetroMare* tra Rimini e Riccione è prevista per gli inizi del 2019
- 10 Jesolo è stata la prima località ad stimolare ed attrarre molti interventi di nuova costruzione o sostituzione edilizia di grande qualità chiamando anche architetti affermati: masterplan del 1997 di K.Tange, progetti di C.Ferrater, R.Meier, J.Nouvel, G.Byrne, Z.Hadid, M.e F.Aires Mateus, A.Galfetti
- 11 In Albania, per esempio, dove lo sfruttamento balneare intensivo si sta organizzando solo ora, si intendono sperimentare nuovi impianti ed insediamenti già predisposti per affrontare nei prossimi decenni un deciso incremento nell'innalzamento del mare.
- 12 C'è oramai una lunga pratica ed un letteratura cospicua riguardo le strategie di rilancio delle località balneari, ben descritte in Vespasiani S., 2014, Città stagionali. Rigenerazione urbana oltre il turismo, Franco Angeli, Milano

REFERENCES

- AA. VV., 2002, *La città balneare*, IUAV giornale d'istituto, n.11, Grafiche Venerziane, Venezia
- AA. VV., 2004, *La costa italiana*, d'Architettura, n. 24, Motta Editore, Milano
- Balducci V, Orioli V., 2013, *Spiagge urbane*, Mondadori Bruno, Milano,
- Battilani P., 2009, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Franco Angeli, Milano,
- Berrino A., 2011, *Storia del turismo in Italia*, Il Mulino, Bologna
- Bonomi A. (a cura di), 1999, *Il distretto del piacere*, Bollati Boringhieri ed., Torino
- Coccia L., a cura di, 2012, *Architettura e turismo*, Franco Angeli, Milano
- Corbin A., 1990, "L'invenzione del mare", Marsilio, Venezia.
- Corsini B., 2004, *L'impresa balneare. Storia, evoluzione e futuro nel turismo del mare*, Hoepli, Milano
- Farina F., 2001, "Architetture balneari della Belle Epoque tra Europa e Americhe", Federico Motta, Milano.
- Gray F., 2006, *Designing the Seaside*, Reaktion, London
- Mattighello D, 2012, *Struttura ed evoluzione di uno spazio collettivo. L'invenzione della spiaggia fra iconografia ed identità*, in Villari A., Arena M. A. (a cura di), *PAESAGGIO 150*, Aracne, Roma
- Magnaghi A., 2010, *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino
- Massa M., a cura di, 2005, *Passeggiate lungo molti mari*, Maschietto e Musolino, Firenze
- Merlini C., 2009, *Cose/viste. Letture di territori*, Maggioli, Rimini
- Morazzoni M., a cura di, 2003, *Turismo, territorio e cultura*, De Agostini, Novara
- Orioli V., 2012, *Milano Marittima 100. Paesaggi e architetture per il turismo balneare*, Bruno Mondadori Editore, Milano-Torino
- Perulli P., 2009, *Visioni di città. Le forme del mondo spaziale*, Einaudi, Torino
- Séclier P., Pasolini P.P., 2005, *La lunga strada di sabbia*, ed. Contrasto, Roma
- Toulhier B., 2010, *Villégiature des bords de mer*, Editions du Patrimoine, Paris
- Vespasiani S., 2014, *Città stagionali. Rigenerazione urbana oltre il turismo*, Franco Angeli, Milano
- Zanirato C., 2014, *Into Sand City*, Pamphlet, Bologna
- Zardini M., a cura di, 2006, *NOMARE. Nascita e sviluppo della Metropoliriviera*, Editrice Compositori, Bologna

IMAGES SOURCE

Tutte le fotografie sono dell'autore.

Claudio Zanirato

DiDA – Dipartimento d'Architettura, Università di Firenze, Scuola di Architettura

claudio.zanirato@unifi.it

www.zaniratostudio.com

He carries didactic research activities at the Department of Architectur in Florence from 2003 in Architectural and Urban Composition. The architectural firm attends to open spaces, to residential forms, to public and urban buildings and spaces, to restoration and to architectural and urban improvements. The transformation of midtowns has a particular importance. The results of his researches have been introduced in different exhibitions, in specific publications and reviews, in meetings and seminars getting numerous recognitions in competitions.