

*Comune di Riccione*

**MASTERPLAN**  
**DISTRETTO**  
**CECCARINI**  
**DOCUMENTO DI ANALISI**

COMUNE DI  
RICCIONE



## Comune di Riccione

### **Renata Tosi**

*Sindaco*

### **arch. Vittorio Foschi**

*Dirigente del Settore Urbanistica - Edilizia Privata*

### **arch. Odetta Tomasetti**

*Referente U.O. Urbanistica - Edilizia Privata*

## Gruppo di Lavoro

### **Stefano Boeri Architetti S.p.a.**

*Progettazione Urbanistica*

dott. arch. Stefano Boeri  
arch. Corrado Longa  
arch. Laura Didonfrancesco  
arch. Anna Maiello  
arch. Elena Gianelloni  
arch. Daniele Barillari  
dott.ssa Francesca Capicchioni  
dott.ssa Alessandra Balletta

### **Mate Società Cooperativa**

*Progettazione Urbanistica*

dott. Urb. Raffaele Gerometta  
arch. Chiara Biagi  
arch. Tommaso Cesaro  
arch. Laura Mazzei

### **Studio Silva S.r.l.**

*Ambiente e paesaggio*

dott. Marco Sassatelli

### **con la collaborazione di**

Chiara Cesarini  
Filippo Da RU

**BOERI**  
STEFANO  
BOERI  
ARCHITETTI

**MA  
TE**  
engineering

**SILVA**  
CONSULENZA E PROGETTAZIONE AMBIENTALE

*Comune di Riccione*

**MASTERPLAN**  
**DISTRETTO**  
**CECCARINI**  
**DOCUMENTO DI ANALISI**



# I N D I C E

Nota Introduttiva	7
<b>01</b>	
<b>Inquadramento Territoriale</b>	<b>9</b>
La città medio-adriatica	10
Paesaggi urbani di viale Ceccarini	18
<b>02</b>	
<b>Quadro di riferimento pianificatorio</b>	<b>23</b>
PTCP	24
PSC	26
POC	28
RUE	30
Progetti in corso	32
Piano dell'Arenile	36
Vincoli	40
<b>03</b>	
<b>Mobilità</b>	<b>43</b>
Mobilità locale: accessibilità al distretto	44
<b>04</b>	
<b>Evoluzione storica</b>	<b>47</b>
Evoluzione Storica	48
<b>05</b>	
<b>Analisi del verde</b>	<b>57</b>
Analisi del verde	58
Analisi del verde pubblico e privato	62
<b>06</b>	
<b>Analisi del costruito</b>	<b>75</b>
Struttura urbana del distretto	76
Analisi delle Tipologie Edilizie	82
Spazi aperti	108
Individuazione delle criticità urbane dello spazio pubblico	110
<b>07</b>	
<b>Sostenibilità Urbana</b>	<b>121</b>
Sostenibilità Urbana	122
<b>08</b>	
<b>Evoluzione socio-demografica e turistica</b>	<b>127</b>
Il '900: un secolo di sviluppo del modello insediativo e turistico	128
Le trasformazioni del sistema ricettivo in Italia e in Romagna	130
Appannamento del modello turistico e invecchiamento demografico dal 2000	134
Il risvolto demografico dell'invecchiamento socio-economico	136
<b>09</b>	
<b>Prospettive post-covid</b>	<b>143</b>
Il turismo a Riccione e nel polo Ceccarini	144
<b>10</b>	
<b>Casi studio e best practices</b>	<b>147</b>
Casi Studio	148
Best Practices	154



## **NOTA INTRODUTTIVA**

Il Distretto Ceccarini oggi rappresenta una delle realtà più dinamiche in termini economici e turistici della Riviera grazie alla buona offerta di ricettività e servizi che offre. Tuttavia tale offerta oggi va qualificata ed elevata con l'obiettivo di rendere sempre più sostenibile e ospitale l'intero ambito urbano. Il masterplan per il Distretto Ceccarini rappresenta uno strumento innovativo per prefigurare alla scala urbana un insieme di possibili scenari di trasformazione definendo un'immagine unitaria del sito rendendolo riconoscibile.

La visione per il Distretto Ceccarini consentirà di costruire un brand turistico ad hoc dove coniugare la vita urbana ordinaria con la vita temporanea dei visitatori soprattutto attraverso una riappropriazione di un rapporto diretto tra la città, il mare e il porto, restituendo al Distretto Ceccarini e alla città di Riccione un paesaggio oggi sottovalutato. Rendere il Distretto Ceccarini un polo turistico sostenibile a 360 gradi significa non solo prefigurare la demineralizzazione dei suoli e l'aumento delle coperture verdi ma anche introdurre cicli innovativi per la riduzione della quantità di rifiuti e per la loro raccolta, ottimizzare i consumi idrici ed energetici e potenziare la produzione di energia da fonti rinnovabili tralasciando la costruzione di una vera e propria rete integrata di *smart grid*.

Per quanto concerne lo studio delle previsioni urbanistiche la Legge Regionale (LR 24/17) ha introdotto innovazioni profonde nell'approccio al governo del territorio e nel modo di fare urbanistica. Data la natura strategica e di vision del Masterplan, la LR prende corpo in particolare sugli aspetti di contenuto strutturale e programmatico in linea con i principi guida della legge: valorizzazione del patrimonio identitario, culturale e paesaggistico; miglioramento dell'accessibilità e sviluppo della mobilità sostenibile; sviluppo sostenibile delle attività produttive e commerciali prioritariamente attraverso la rigenerazione ed il completamento dei territori già urbanizzati; miglioramento della qualità e vivibilità urbana.

Il presente documento rappresenta un primo approccio analitico strategico del Distretto Ceccarini di Riccione che consentirà di definire le linee progettuali del nuovo masterplan di rigenerazione urbana.

Gli studi effettuati sul Distretto sono stati organizzati in 10 temi che vanno dalla scala di inquadramento territoriale e dal quadro pianificatorio, all'analisi urbana del quartiere, per i quali il gruppo di lavoro ha sintetizzato con testi e schemi grafici che hanno prodotto una prima lettura interpretativa dello sviluppo urbano del quadrilatero Ceccarini sia in termini di qualità / degrado, che di attrattività turistica anche in una prospettiva post COVID.

Il gruppo di lavoro ha analizzato il contesto e prodotto una serie di carte tematiche individuando potenzialità e criticità del sito. Tale attività ha consentito di restituire le caratteristiche della maglia urbana, gli elementi identitari e le gerarchie degli spazi pubblici.

Il documento focalizza quindi una prima serie di elementi rileggendoli in chiave strategica e rimandando alle successive fasi ulteriori approfondimenti laddove necessari a precisare meglio le scelte progettuali del masterplan Ceccarini. Gli studi sono stati condotti sulla base del materiale fornito dall'amministrazione, da confronti con la stessa, da sopralluoghi e analisi documentali. Il documento si conclude con una selezione di case studies internazionali e nazionali utili a fornire suggestioni per il progetto di masterplan.



# 01

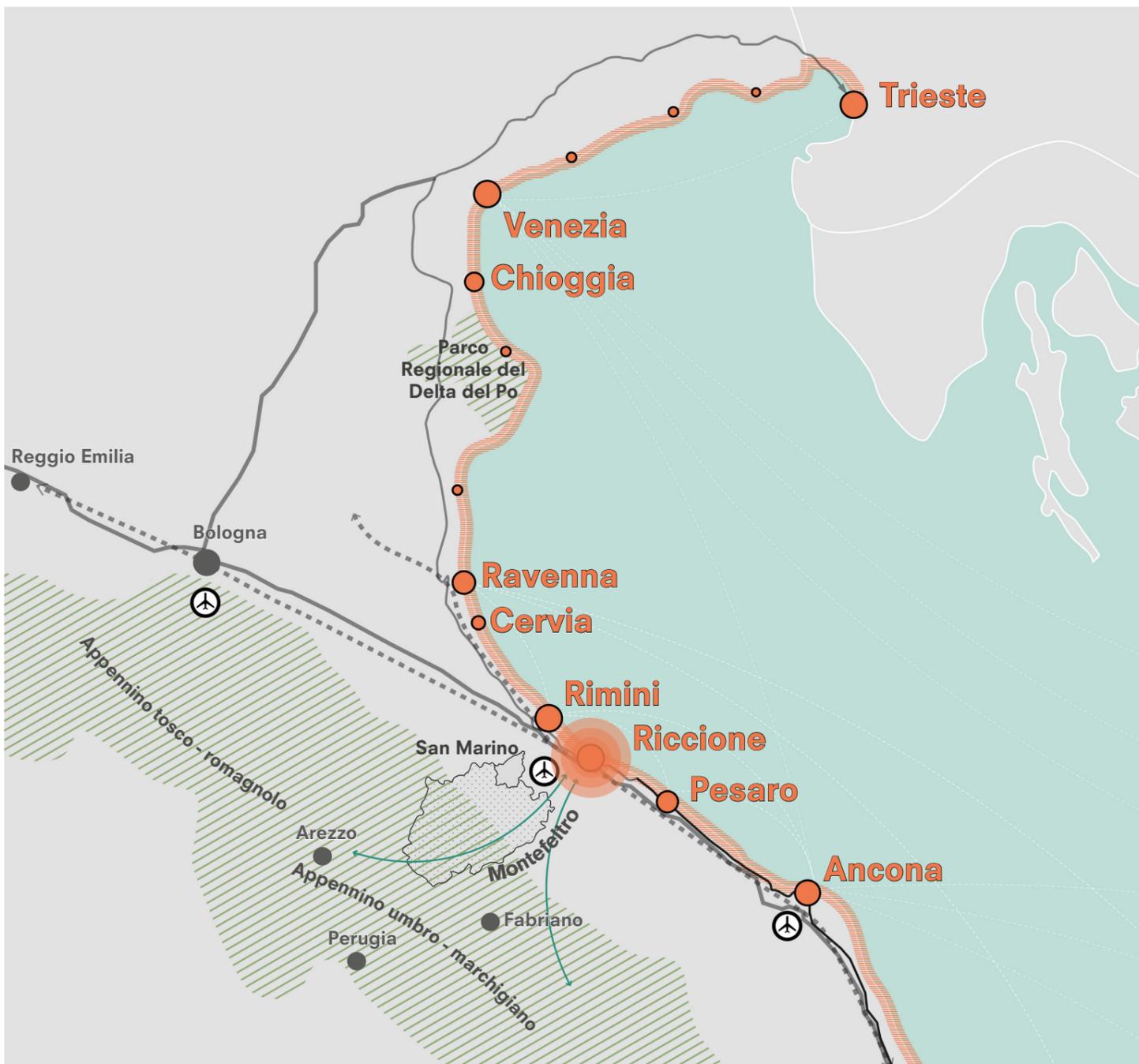
## INQUADRAMENTO TERRITORIALE

## **LA CITTÀ MEDIO-ADRIATICA**

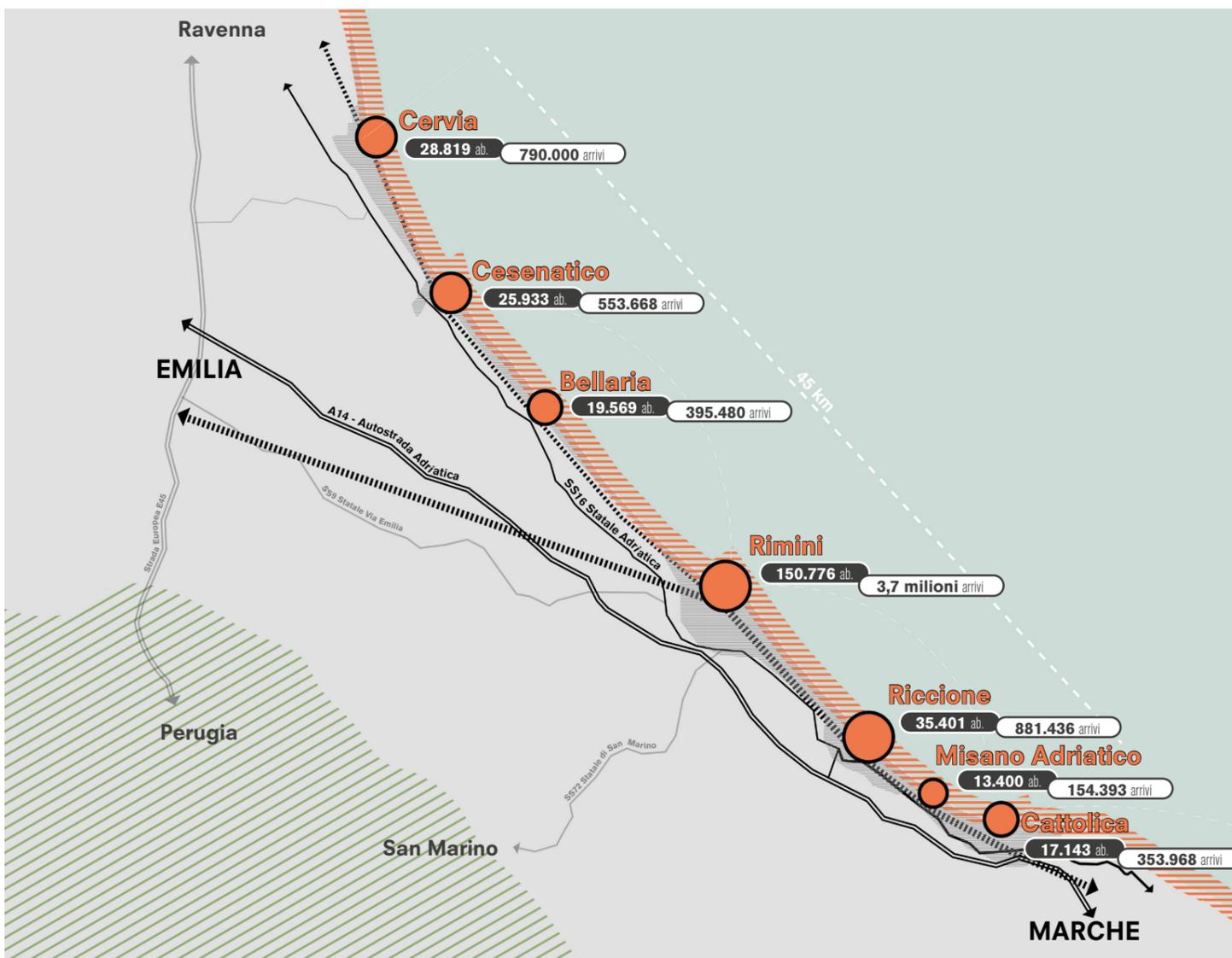
Le coste europee affacciate sul Mediterraneo, accomunate dal clima mite e da una plurisecolare storia di traffici marittimi, commerciali e turistici, si presentano oggi per gran parte come una "linea urbana continua" nella quale si avvicendano città di diverse dimensioni, porti commerciali e turistici, insediamenti balneari.

L'apparato infrastrutturale costituito da strade, autostrade e ferrovie, contribuisce a restituire per le coste l'immagine di un sistema territoriale urbano unico, nel quale tuttavia permangono soluzioni di continuità rappresentate da ambiti naturali e semi-naturali più o meno significativi. Questo è vero soprattutto lungo la costa medio-adriatica, i cui litorali sono interessati dai paesaggi costieri dei lidi e delle conurbazioni turistico-balneari. Qui le marine balneari hanno dato origine a vere e proprie conurbazioni turistiche di decine di km, sviluppatesi con una logica insediativa di massima densificazione ed occupazione del fronte mare. Sono territori urbani a geometria variabile e soggetti ad una forte stagionalità: metropoli intensamente frequentate in estate e con una dimensione periferica in inverno.

Per la dorsale adriatica da anni è in corso un dibattito per il potenziamento della rete trasportistica per il trasporto merci e delle persone, a partire dalla rete ferroviaria. A questo si affianca il progetto per un percorso ciclopedonale costiero di oltre 1000km (Corridoio Verde Adriatico) per la valorizzazione turistica e sostenibile del litorale.

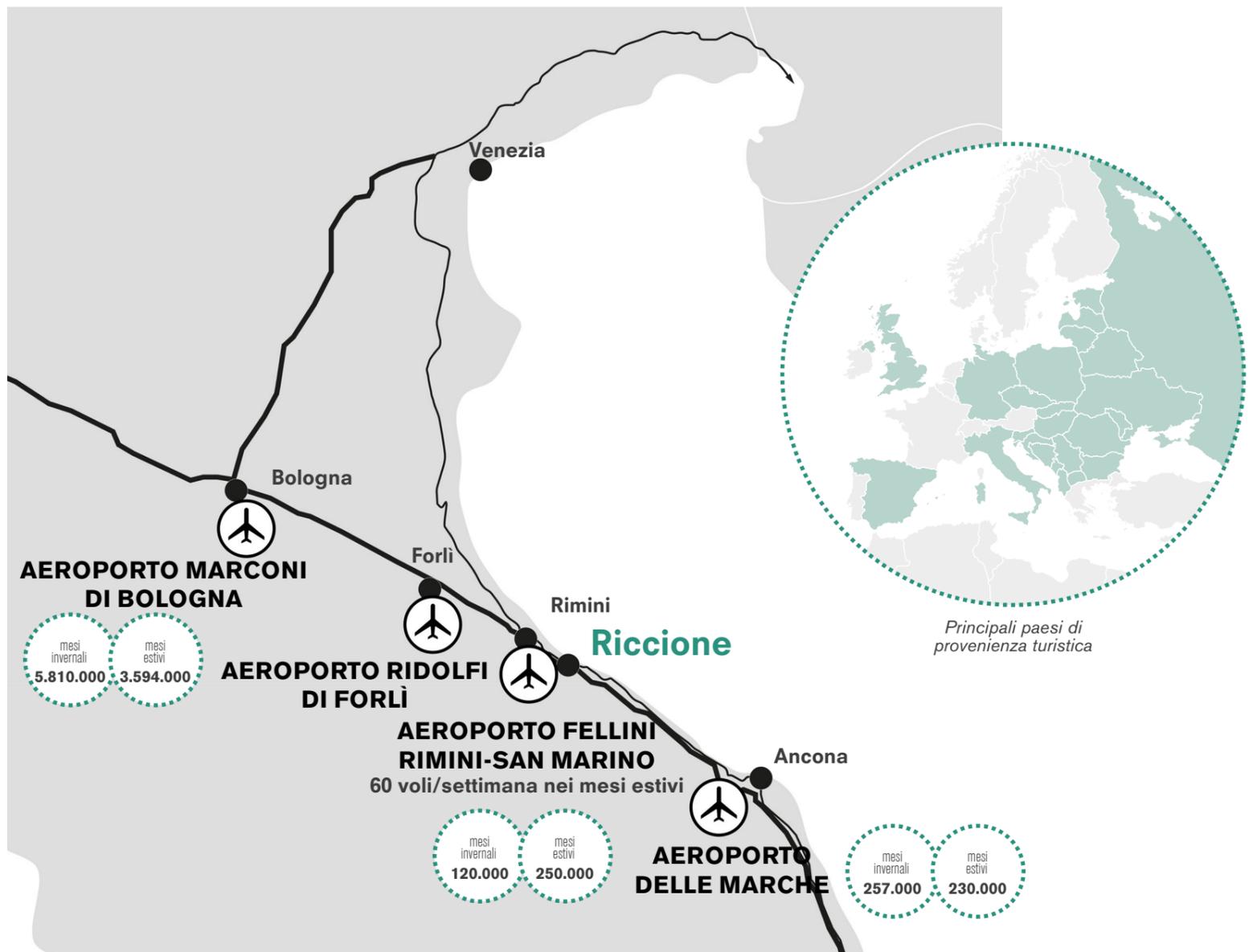


La città medio-adriatica si sviluppa sulla costa adriatica estendendosi dalla costa romagnolo-marchigiana fino a quella friulana; i sistemi urbani che si attestano sulla costa sono in forte relazione con i territori interni ed evidenziano una grande varietà di paesaggi tra il mare e gli appennini.



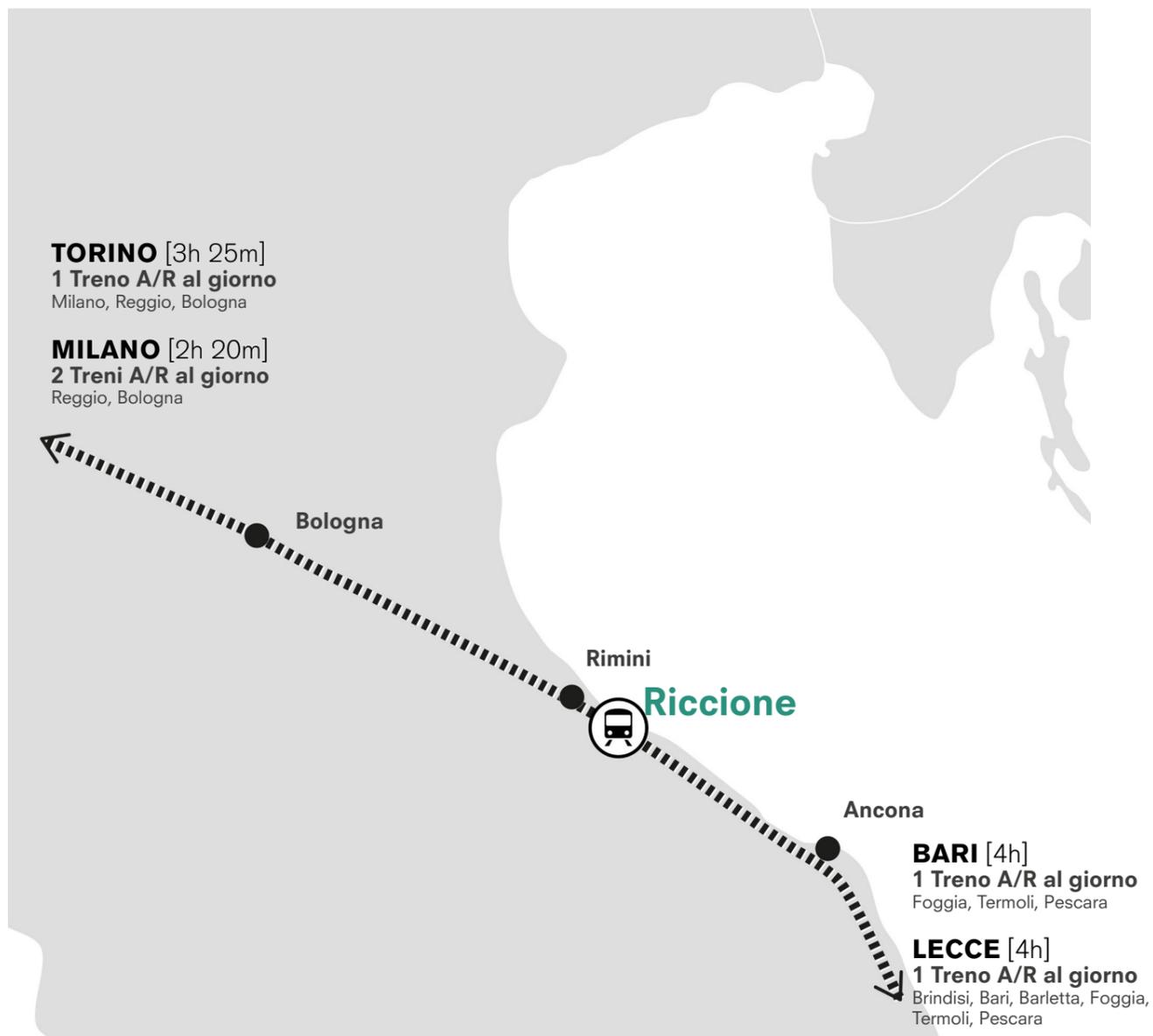
Dati sul turismo | Fonti: ISTAT 2019 "Osservatorio Turistico dell'Emilia Romagna"

La zona di costa compresa tra Cervia e Cattolica ospita circa 300.000 abitanti ed accoglie circa 7 milioni di visitatori annui.



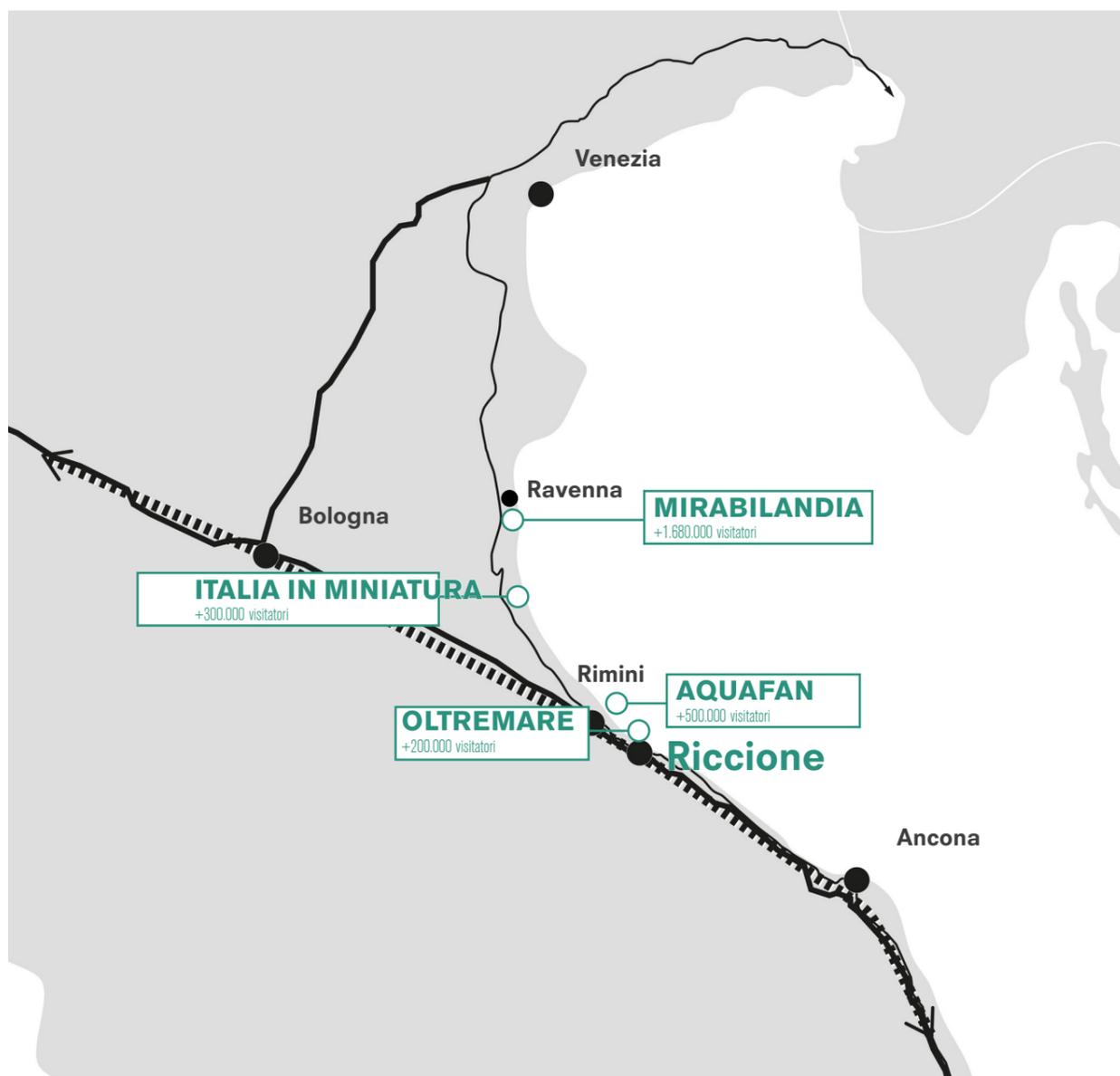
Collegamenti aeroportuali e flussi di provenienza | Fonte: Assaeroporti [<https://assaeroporti.com/statistiche>]

Nel periodo estivo, all'Aeroporto di Rimini giungono più di 60 voli a settimana, per il 50% dalla Russia e per l'altro 50% dal resto d'Europa. È presente un servizio di *shuttle bus* che connette Riccione all'Aeroporto Marconi di Bologna. Il servizio bus *Metromare* connette Riccione all'Aeroporto Fellini di Rimini.



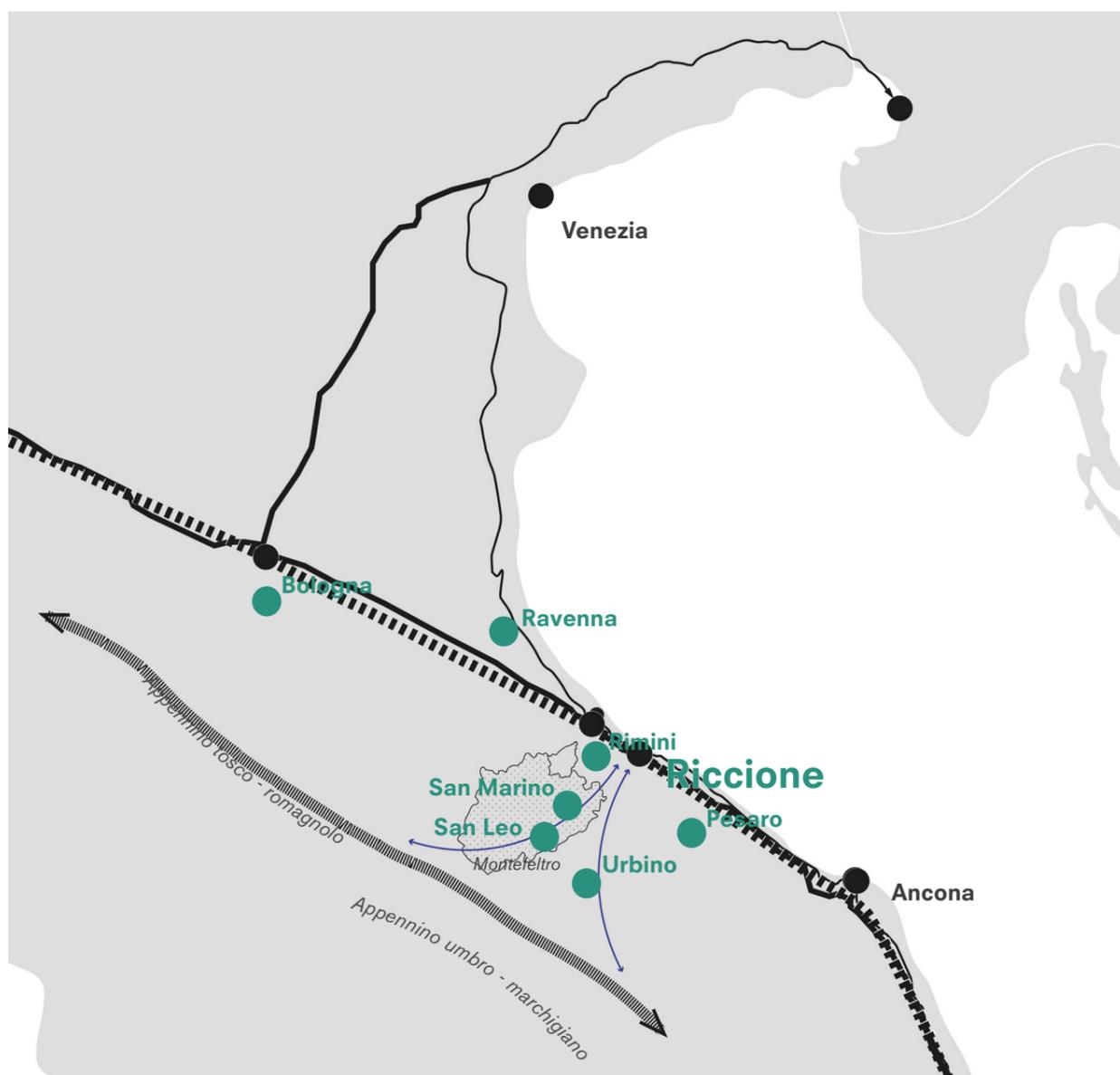
Collegamenti Linea Freccia Rossa nei mesi estivi (Giugno-Settembre) | Fonte: Federalberghi Riccione

Nel periodo estivo vengono introdotti collegamenti Freccia Rossa AV da e per Riccione, che connettono Milano a Riccione in poco più di 2 ore. Vengono inoltre potenziati i collegamenti regionali che rappresentano importanti vettori per il turismo giovanile.



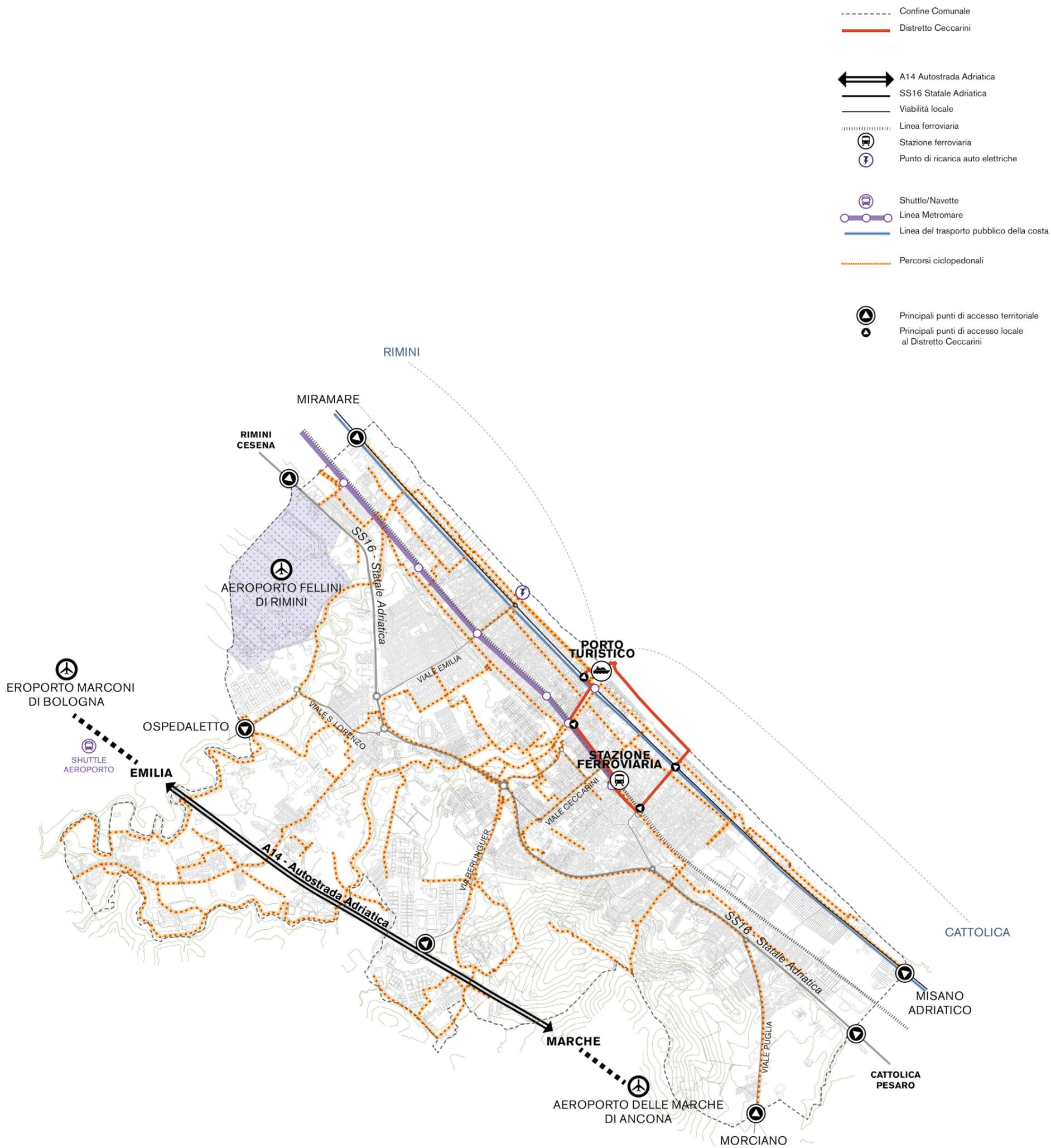
I grandi parchi tematici della regione

Il territorio romagnolo ha una importante tradizione legata ai parchi di divertimento a tema che sono diventati delle attrazioni a scala nazionale. I parchi *Aquafan* e *Oltremare* di Riccione generano flussi per oltre **700.000** visitatori all'anno.



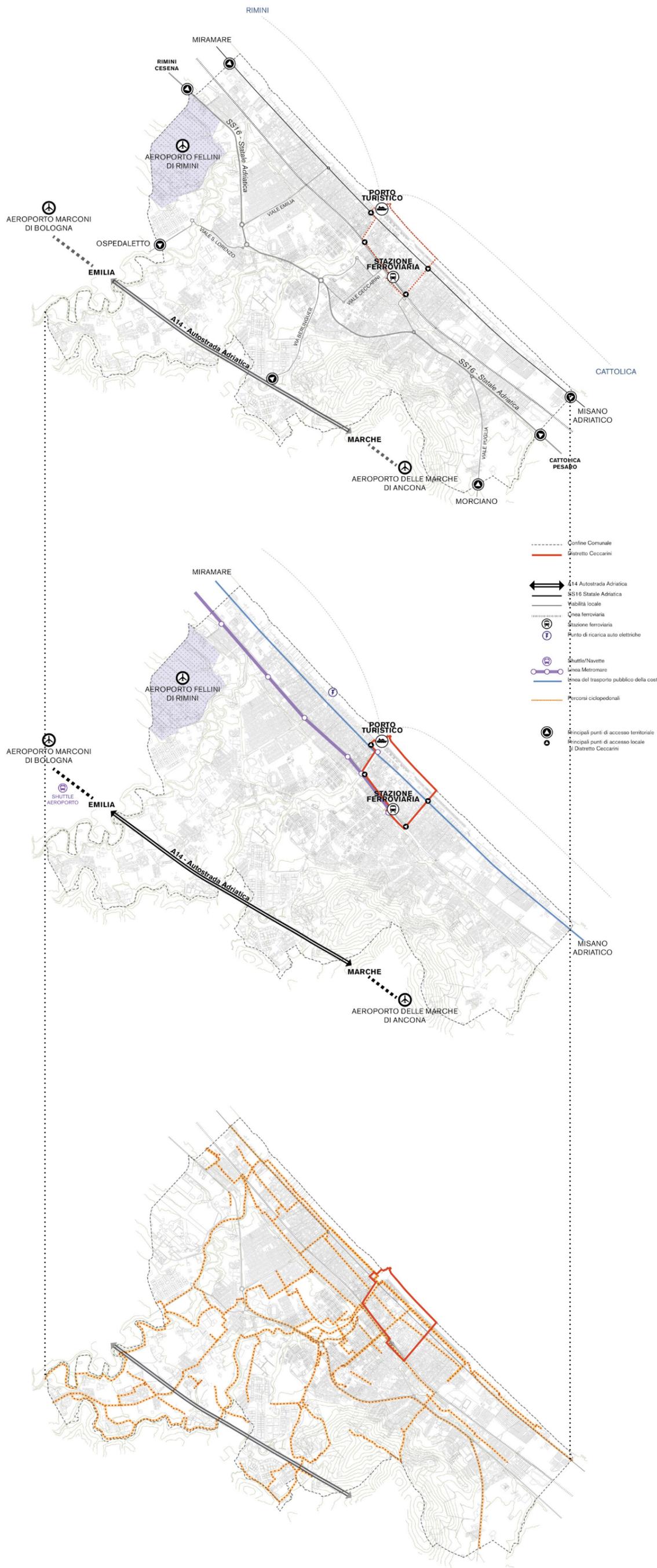
Luoghi di interesse culturale dell'entroterra

Riccione è ben connessa ai principali *siti di valore storico-culturale* dell'entroterra Romagnolo e Marchigiano, che diventano meta del turismo culturale soprattutto nel periodo estivo. I paesaggi di riferimento sono quelli del Montefeltro di Urbino e di San Marino che ospitano importanti siti UNESCO e notevoli elementi di interesse culturale.



Mappa della mobilità a scala Comunale

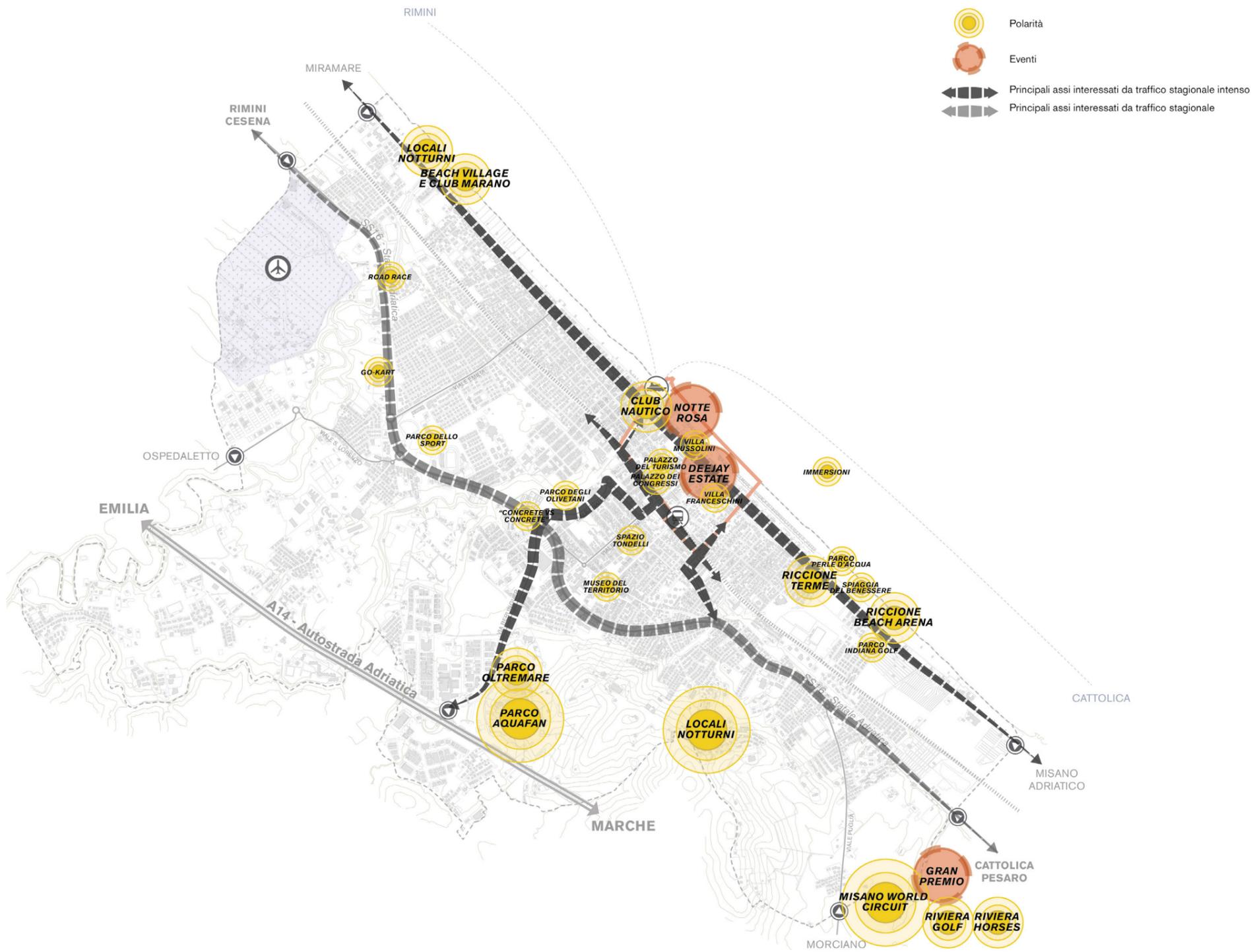
Il comune di Riccione è attraversato dall'Autostrada Adriatica A14 e dalla linea ferroviaria, che costituiscono le principali connessioni nazionali insieme al porto turistico. Il principale collegamento internazionale è invece l'Aeroporto Fellini di Rimini. Riccione si riconnette al sistema della città lineare adriatica tramite la Statale Adriatica SS16 e la strada litoranea, su cui si attesta il servizio di trasporto pubblico di connessione alle altre città costiere. All'interno del comune è presente una rete capillare di mobilità ciclo-pedonale.



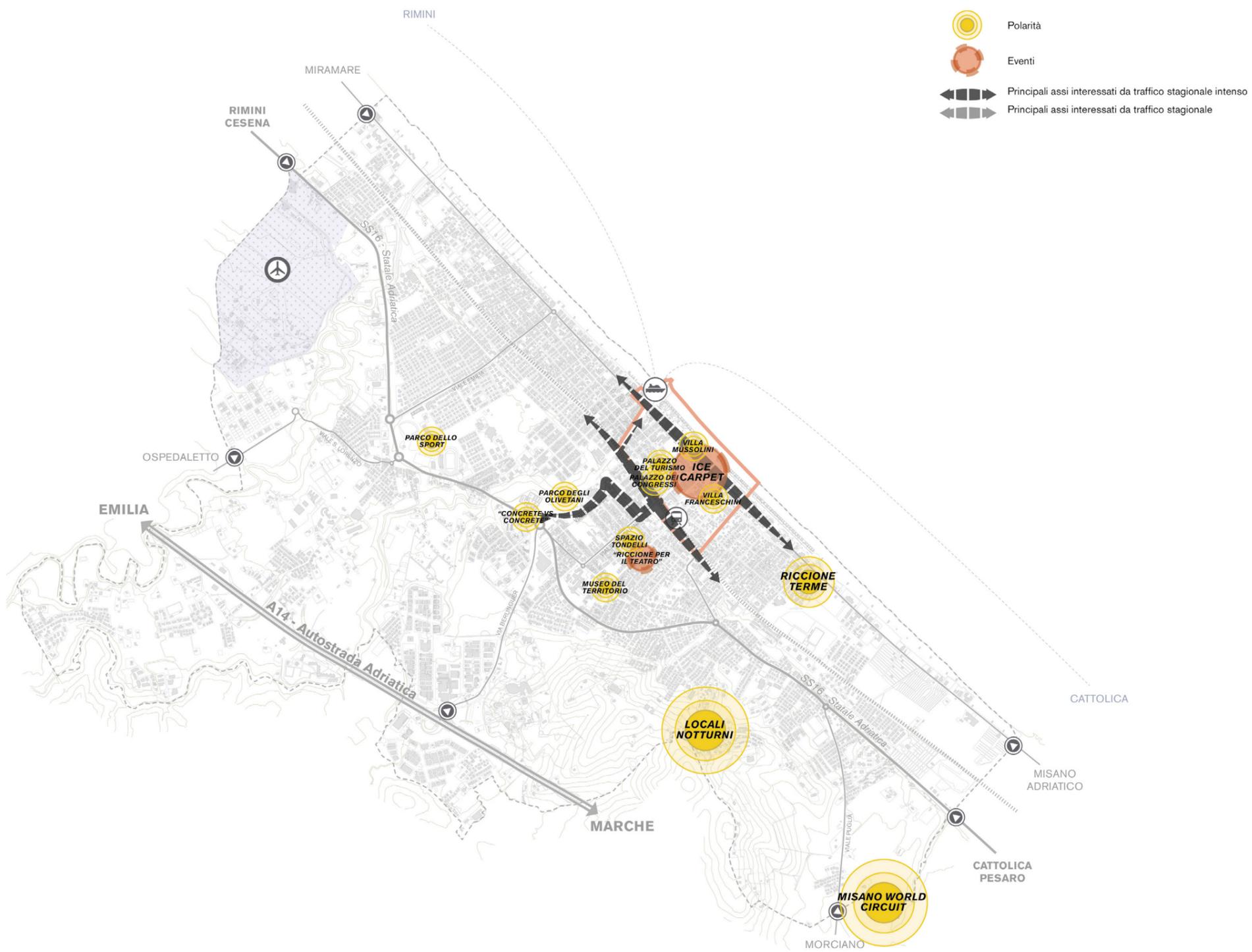
Le connessioni nazionali e internazionali: l'Aeroporto Fellini, l'Autostrada Adriatica, la stazione ferroviaria e il porto turistico

Il trasporto pubblico: filobus e Metromare come collegamenti della città lineare medio-adriatica

Il sistema capillare della rete ciclopedonale



⌚  
Attrattività e traffico stagionale a scala comunale: Primavera-Estate



Attrattività e traffico stagionale a scala comunale: Autunno-Inverno

## **PAESAGGI URBANI DI VIALE CECCARINI**

Il territorio urbano del Distretto è connotato da una varietà di paesaggi che si intersecano con le funzioni turistiche stagionali e quelle permanenti. Il Distretto è connotato da paesaggi mutevoli della temporaneità che si sovrappongono a quelli reali generando una confusione apparente della percezione complessiva



*Paesaggio urbano di viale Ceccarini*



*Paesaggio urbano del porto canale*



*Paesaggio urbano del Lungomare*



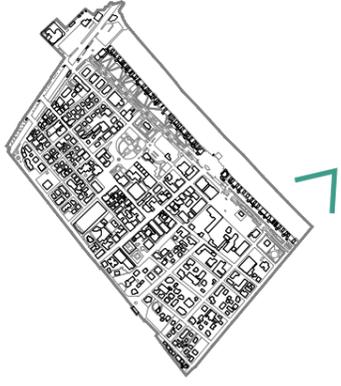
*Paesaggio urbano di viale Dante*

Linea costiera: ca. **950 m**  
Superficie distretto: ca. **560.000 m<sup>2</sup>**

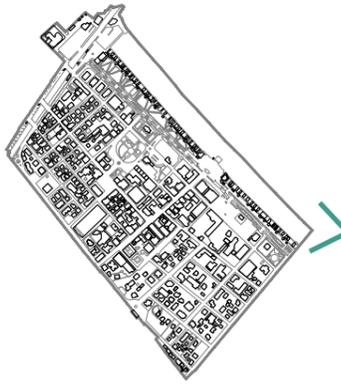


🕒 Scala 1:5.000  
Inquadramento ortofoto

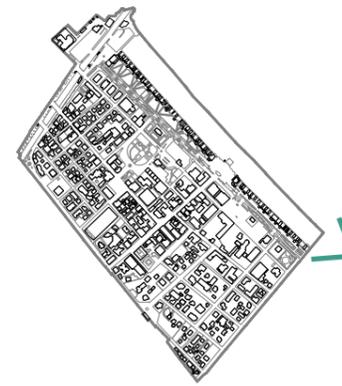
Paesaggio antropizzato della costa



Paesaggio antropizzato della costa



Paesaggio antropizzato della costa



Paesaggio antropizzato della costa

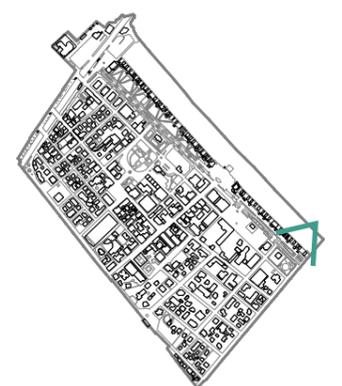


Foto aeree scattate con Drone [Stefano Boeri Architetti S.r.l.]



# 02

## QUADRO DI RIFERIMENTO PIANIFICATORIO

## **PTCP**

Il PTCP della Provincia di Rimini è basato su quadro delle strategie di sviluppo e qualificazione di un territorio fortemente dinamico, interessato da estesi processi di riconversione ed ammodernamento del sistema turistico costiero per competere in un'economia turistica globalizzata, nonché di diffusione abitativa nell'interno collinare.

Fra gli obiettivi assunti dalla Provincia emergono la volontà di fermare l'ulteriore urbanizzazione di territorio, la riduzione della dispersione abitativa, una qualificazione fortemente selettiva dell'apparato produttivo, una più efficace tutela paesaggistica e ambientale, la tutela di un'economia agricola fortemente connotata da produzioni specializzate e che costituisce ormai una componente complementare dell'offerta turistica. Il Piano individua come obiettivi strategici per uno sviluppo sostenibile del territorio l'innovazione del sistema turistico e, insieme, della città turistica, la valorizzazione della caratteristica di multisettorialità integrata dell'economia riminese, lo sviluppo dell'economia degli "altri servizi" (diversi dal turismo e dal commercio), quali la logistica, i servizi alle imprese, le attività finanziarie, l'investimento sulla qualificazione delle risorse umane ed imprenditoriali. Inoltre il PTCP pone un forte accento sul valore strategico delle risorse paesaggistiche e storico-culturali per il futuro sviluppo del territorio. Di qui l'importanza della progressiva costruzione della rete ecologica provinciale e locale, e l'assunzione piena del paesaggio, o meglio dei differenti "paesaggi identitari" come una risorsa culturale, ambientale e direttamente economica per l'economia turistica.

Riccione è la seconda entità urbana per consistenza demografica e sviluppa una particolare specializzazione oltre che nel ricettivo, nel campo dei servizi ricreativi, oltre ad evidenziare una buona dotazione di servizi turistici (acquafan, oltremare, lmax).

Il PTCP individua come aree urbane centrali di consolidata presenza commerciale due tipologie diverse:

- una destinata ad una utenza di residenti quali possono essere i centri sottrici di Rimini, Santarcangelo, le aree centrali di Riccione, Cattolica;

- la seconda costituita dalle aree costiere di Rimini, Cattolica, Misano e Riccione con Via Dante e San Martino.

Viale Ceccarini a Riccione è considerata un'area intermedia tra le prime due descritte.

In queste aree che sono ritenute dal PTCP componente qualificante del sistema urbano e turistico il PTCP pone come valorizzazione della capacità attrattiva, delle funzioni aggregative e sociali e della vivibilità dell'area, attraverso le azioni di:

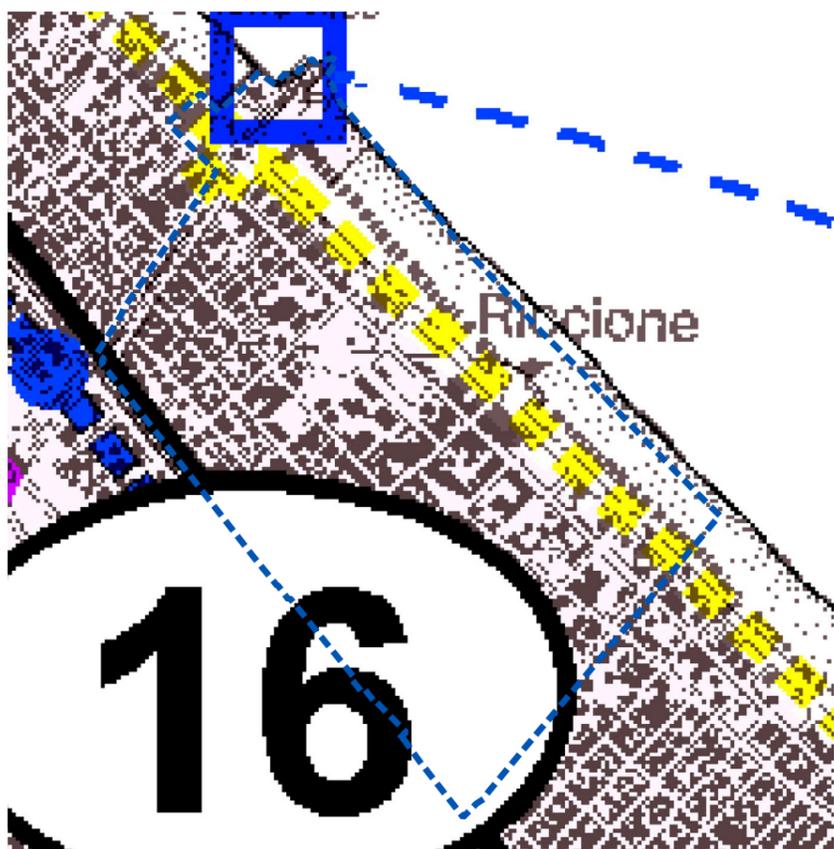
a) Qualificazione urbana, sociale e funzionale;

b) Integrazione e concentrazione del piccolo commercio di vicinato, favorendo la continuità della presenza di vetrine commerciali e di attività di servizio lungo i fronti delle strade commerciali;

c) Potenziamento della gamma dei servizi culturali, artigianali, di ritrovo, ristoro e svago, quali ulteriori componenti dell'attrattività dell'area;

d) Integrazione con la presenza del commercio su aree pubbliche e con medie strutture, centri commerciali di vicinato e complessi commerciali;

e) Miglioramento dell'accessibilità dell'area e della dotazione di aree di sosta.



Scala 1:10.000

TAV. A - Assetto evolutivo del sistema provinciale



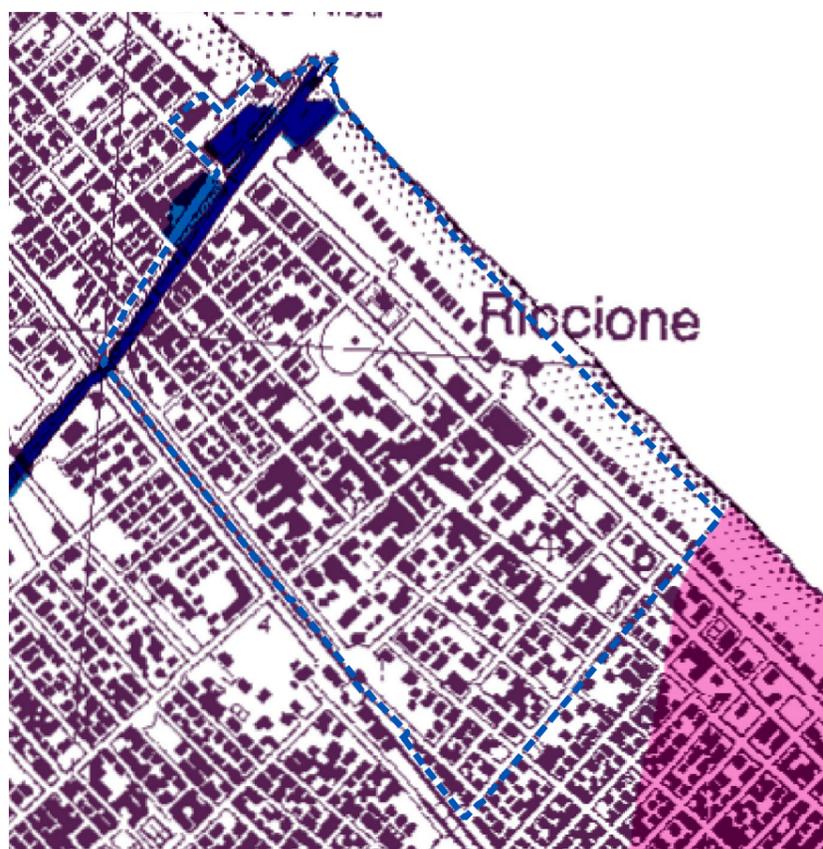
Scala 1:10.000

TAV. B1 - Tutela del patrimonio paesaggistico



Scala 1:10.000

TAV. C1 - Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico/culturali



Scala 1:10.000

TAV. D1 - Rischi ambientali



Scala 1:10.000

TAV. E1 - Aree non idonee alla localizzaione degli impianti di smaltimento e recupero dei rifiuti

TAV. A - Assetto evolutivo del sistema provinciale

- TRC fermate
- Itinerari ciclabili di collegamento funzionale
- Linee di cabotaggio a medio e lungo raggio
- Sistema dei porti

TAV. B1 - Tutela del patrimonio paesaggistico

- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 2.2)
- Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4)
- Zone di riqualificazione della costa e dell'arenile (Art. 5.6)
- Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica (Art. 5.7)

TAV. C1 - Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico/culturali

- Punti visuali d'interesse della costa
- Sistema insediativo costiero di tipo residenziale storico (ville, villini)
- Comparti di contesto urbanistico di riferimento per ville e villini
- Ville e giardini di notevole bellezza
- Aree fragili dei fiumi e dell'arenile per progressiva perdita della leggibilità nel paesaggio
- 1.a sub - unità di paesaggio dell'arenile

TAV. D1 - Rischi ambientali

- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua - reticolo idrografico principale (art. 2.2)
- Aree esondabili (art. 2.3)

TAV. E1 - Aree non idonee alla localizzaione degli impianti di smaltimento e recupero dei rifiuti

- Zone non idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero dei rifiuti
- Zone potenzialmente idonee alla localizzazione di impianti di gestione dei rifiuti ad esclusione degli impianti di smaltimento finale (discariche ed inceneritori) (con le limitazioni di cui all'art. 6.2 comma 4 quinta linea)

## **PSC**

Lo strumento urbanistico vigente del Comune di Riccione è costituito dal PSC - RUE e POC ai sensi della L.R. 20/2000. Il PSC è lo strumento di pianificazione urbanistica generale che delinea le scelte strategiche di assetto del territorio valutando la consistenza, la localizzazione e la vulnerabilità delle risorse naturali ed antropiche presenti nel territorio ed indicandone le soglie di criticità, fissandone i limiti e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni pianificabili.

L'elaborazione del nuovo strumento urbanistico è necessariamente indirizzata sulla individuazione degli obiettivi strategici attorno ai quali comporre lo "schema strutturale" dell'assetto urbano e territoriale complessivo.

I temi fondamentali che costituiscono lo "schema strutturale" sono:

- 1) La definizione della maglia principale della viabilità di penetrazione e distribuzione, nonché del sistema dei parcheggi scambiatori e di assestamento;
- 2) La riqualificazione degli ambiti territoriali turistici edificati e non a mare della ferrovia;
- 3) La definizione di interventi di mitigazione degli impatti generati, nei rispettivi ambiti territoriali, dalle nuove attrezzature, quali il "Parco tematico Oltremare" e il "Palacongressi" e la rilocalizzazione di alcune nuove attrezzature di interesse generale come il "Centro Commerciale";
- 4) La definizione di un "disegno urbano" compiuto, attraverso il completamento e la ricucitura dei tessuti di frangia utilizzando il meccanismo della perequazione;
- 5) Integrazione costa-entroterra.

Nell'area in analisi vi è la presenza di alcuni elementi del patrimonio storico-architettonico che testimoniano il periodo dal XIX secolo ad oggi e un valore storico e testimoniale di una tipologia edilizia legata a determinati periodi storici e che si trovano nella fascia a mare.

Con la nascita dell'attività balneare vennero edificati inoltre numerosi villini, edifici a due o tre piani circondati da giardino. Alcune di queste ville sono ubicate in larga prevalenza lungo gli assi Ceccarini e Diaz, a monte di questi e nei pressi della stazione e sono individuati nella Tavola 2 come recepimento degli artt. 32 e 32 bis del PTCP e dell'art.A-9 della L.R. 20/2000.

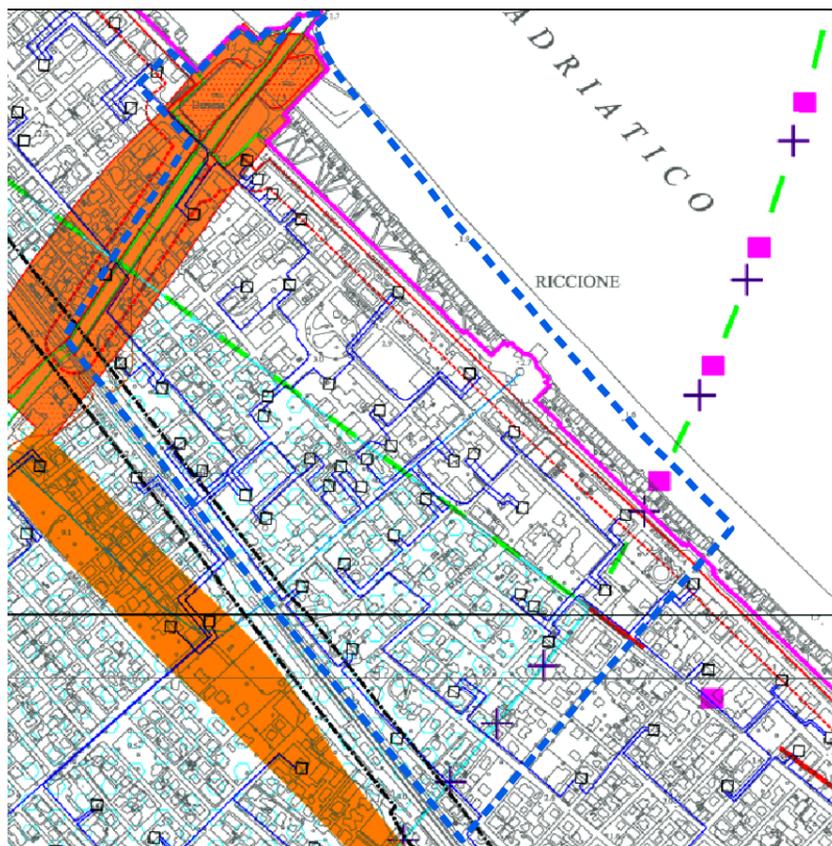
Tra gli immobili, presenti nell'area di studio, in quanto individuati a norma del D.Lgs 42/2004, Parte Seconda, titolo I, vi sono:

- edificio ed aree pertinenziali dell'ex "Villa Mussolini",
- edifici ed aree pertinenziali dell'albergo "Venezia";
- edifici ed aree pertinenziali del "Grand Hotel e Grattacielo";
- edificio ed area pertinenziale del "Palazzo del Turismo".

Oltre al seguente ulteriore immobile:

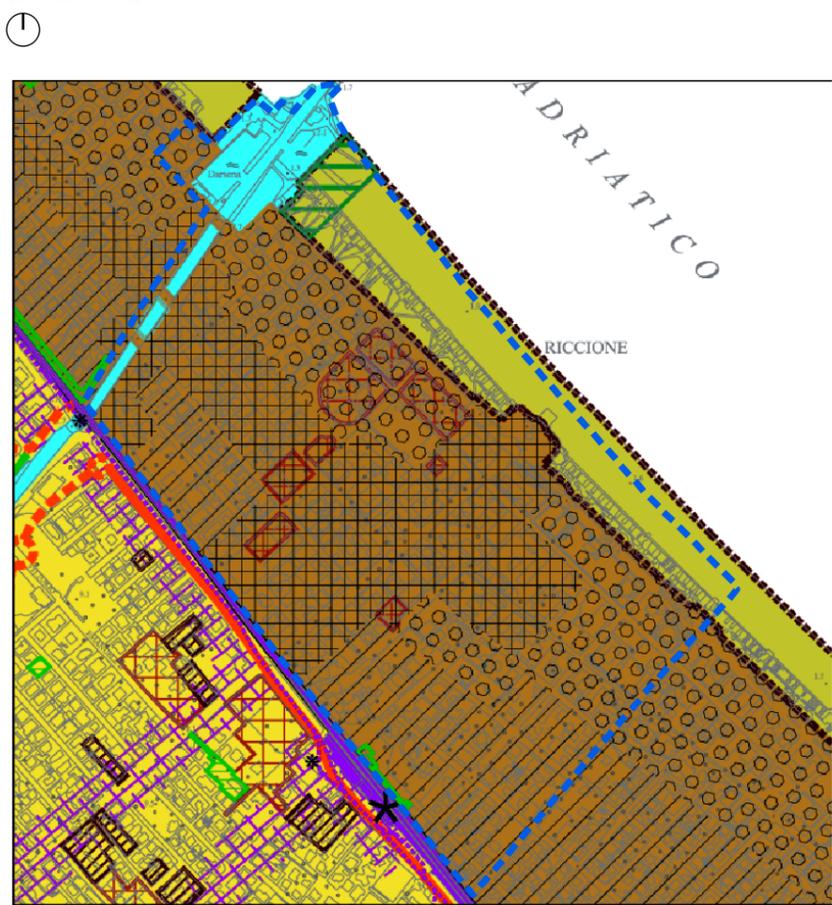
- edifici dell'ex Villa Franceschi".

Nell'area vi è anche la Chiesa "Mater Admirabilis" classificato come immobile di pregio storico-culturale e testimoniale e la fontana "Manicone" di Piazzale Ceccarini.



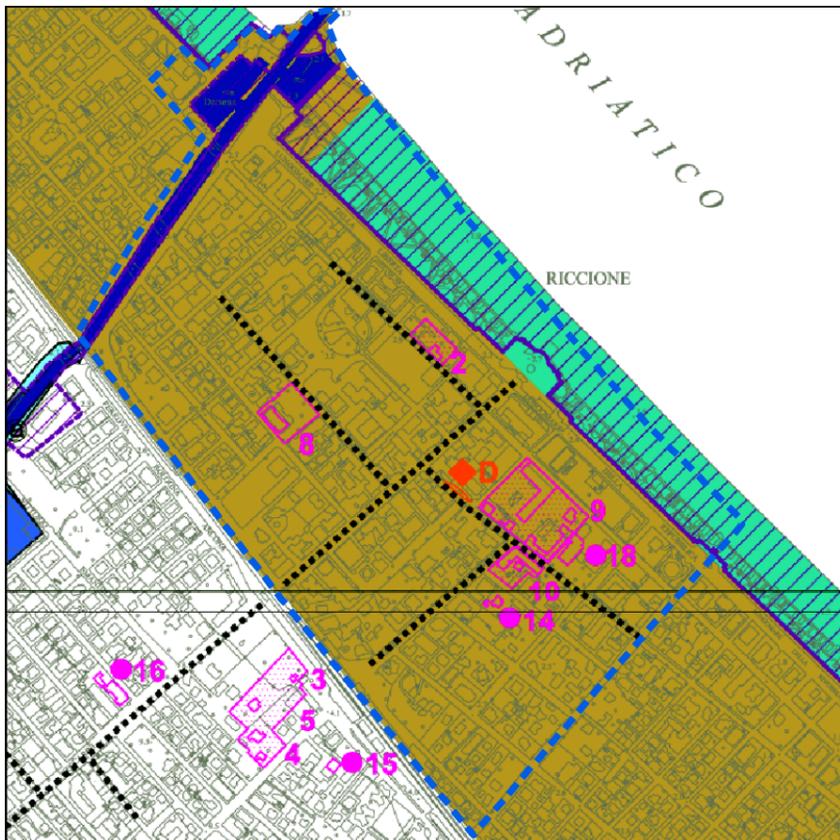
Scala 1:5.000  
TAV. 1 - Tutele geologiche e idrogeologiche e aree di rispetto delle infrastrutture ed attrezzature

- TUTELE DI BENI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI**
- Zone di riqualificazione della costa e dell'arenile (art. 24 del PTCP);
  - Zone urbanizzate in ambito costiero (art. 25 del PTCP);
  - IMMOBILI DI INTERESSE STORICO ARCHITETTONICO**  
Immobili già tutelati con specifica disposizione al sensi delle norme prevenienti al D.Lgs. 42/2004 (CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO) ed ora Individuati a norma del medesimo D.Lgs 42/2004 e precisamente al sensi della Parte Seconda, titolo I\*, art.10, comma 1 e 3 lett. a), con particolare riferimento a quelli indicati al comma 4, lett. f), (le ville, i parchi e i giardini che abbiano interesse artistico o storico) e non ricadenti nei casi di esclusione previsti al comma 5, dello stesso articolo 10:  
N. Elenco / Interventi:  
2 - RRC\* edificio ed aree pertinenziali dell'ex "Villa Mussolini";  
8 - RRC\* edifici ed aree pertinenziali del "Palazzo del Turismo";  
9 - RRC\* edifici ed aree pertinenziali del "Grand Hotel e Grattacielo";  
10 - RRC\* edifici ed aree pertinenziali dell' Albergo "Venezia";  
**ULTERIORI IMMOBILI E MANUFATTI DI INTERESSE STORICO ARCHITETTONICO**  
N. Elenco / Interventi:  
14 - RRC\* edificio dell'ex "Villa Franceschi";  
18 - RRC\* edificio della chiesa "Mater Admirabilis" in Viale Gramsci;
  - IMMOBILI**  
13,14,...
  - MANUFATTI**  
13,14,...
  - BENI PAESAGGISTICI DI CUI ALL'ART. 136, COMMA 1, LETTERA B), D.LGS. 42/2004 (CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO) SOGGETTI ALLE DISPOSIZIONI DEL TITOLO I\*, PARTE TERZA DEL MEDESIMO CODICE:**  
Let. b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati a norma delle disposizioni della Parte Seconda dello stesso Codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza:  
 Pini dell'ex giardino di "Villa Mancini" cosiddetta "Isola del Pini" in Viale Gramsci;
  - Viabilità storica



Scala 1:10.000  
TAV. E1 - Aree non idonee alla localizzaione degli impianti di smaltimento e recupero dei rifiuti

- INDIVIDUAZIONE DELLE AREE A RISCHIO SISMICO:**
- Area a potenziale liquefaccibilità dei terreni;
- AMBITI DEMANIALI MARITTIMI**
- Zona di 30 ml. di larghezza dal limite del Demanio Marittimo - art. 55 C.d.N.; (Delimitazione su base catastale)
- RISPETTI DA IMPIANTI FISSI PER IL TRASPORTO E LA DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA E PER LE TELECOMUNICAZIONI:**
- ELETTRODOTTI, CABINE E SOTTOSTAZIONI ELETTRICHE:**
- Individuazione della linea di mezzera degli elettrodotti e/o di delimitazione delle aree o delle parti in tensione di cabine e sottostazioni elettriche soggetti alle norme di cui al R.D. 11/12/1933, n. 1775, al D.P.R. 11/07/1980, n. 753, alla L. 28/06/1986, n. 339, al D.M. 21/03/1988 n. 449 e s.m. e i., alla L.R. 30/2000, n. 3, alla Direttiva per l'applicazione della L.R. 30/2000, emanata dalla G.R. il 20/02/2001, con Deliberazione n. 197, pubblicata sul B.U.R. n. 40 del 16/03/2001 e s.m., ed altresì alla L. 22/02/2001, n. 36 e al D.P.C.M. 08/07/2003;#
- Impianti inferiori a 132 kV
- DIMENSIONI DELLE DISTANZE DI RISPETTO:**  
(calcolate a partire dalla linea e/o dalle cabine):
- Per linee aeree in conduttori nudi o in cavo protetto a 15 kV\* = 3,15 metri;
  - Per le cabine elettriche 15 kV\* = 3,15 metri;
- (\* non è disegnato il limite di distanza, ma solo la linea e/o l'ubicazione della cabina, dalle quali applicare le distanze di rispetto
- # Per tali impianti sono definite anche proprie fasce di servizi di elettrodotto in favore dei proprietari dei medesimi impianti, imposte ai sensi delle leggi vigenti, le cui ampiezze sono indicate nelle tavole



Scala 1:5.000  
TAV. 2 - Tutele dell'ambiente, del paesaggio e dei beni storico - culturali

**2. AZIONI STRATEGICHE PER LA QUALIFICAZIONE DEL TERRITORIO**

- Perimetro delle aree interessate dal programma di qualificazione "Città delle Colonie"

**3. ARTICOLAZIONE DEL TERRITORIO AI SENSI DELLA L.R. 20/2000**

**3.1. TERRITORIO URBANIZZATO**

- Ambiti urbani consolidati prevalentemente turistici:**
- Principali aree nodali, polarità ed assi su cui sono concentrate le funzioni attrattive, di animazione e dei servizi turistici, commerciali e terziari ed assi di connessione e di integrazione ambientale delle attività turistiche
  - Fascia più prossima al litorale con presenza ampia e qualificata dell' offerta ricettiva
  - Fascia retrostante più prossima alla ferrovia con presenza di funzioni residenziale permanente e turistica ed in parte ricettiva alberghiera
  - Porto turistico
- Poli funzionali:**
- Arenile
  - Porzioni, comprese all'interno del Poli funzionali, destinati esclusivamente a dotazioni territoriali

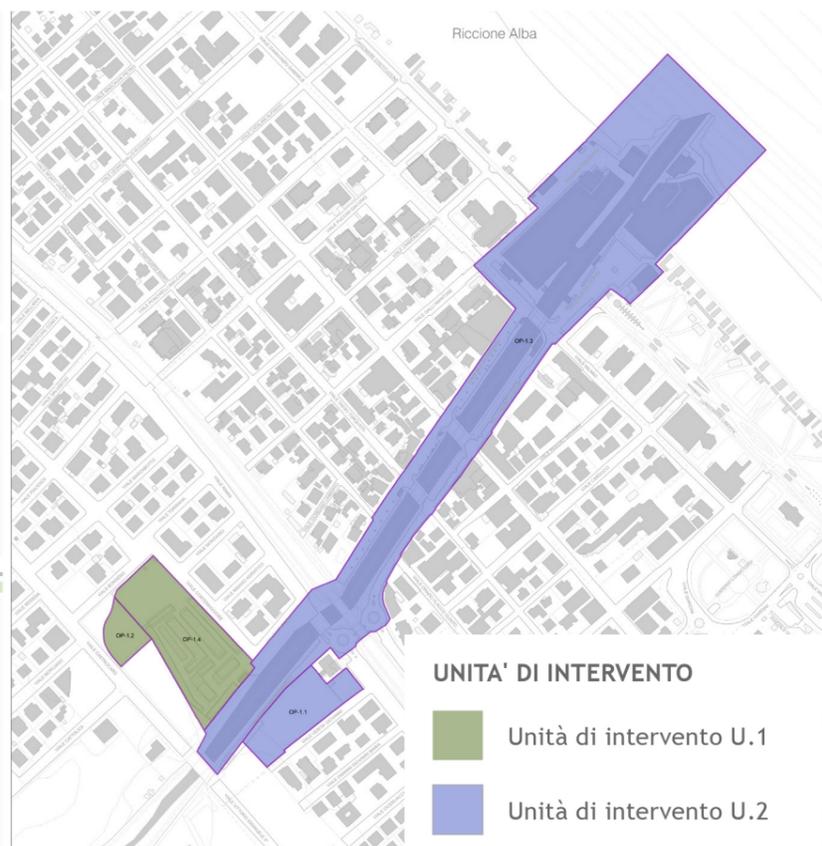
## **POC**

La 1<sup>a</sup> Variante al P.O.C., approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 20 del 07/04/2014, in quanto strumento programmatico e pianificatorio ai sensi dell'art.30 della L.R. 20/2000, disciplina le trasformazioni del territorio definendone i contenuti e il dimensionamento; e individuando i comparti e gli ambiti di intervento, nel rispetto della pianificazione sovraordinata e generale e della normativa vigente, ferma restando la disciplina generale per le aree non interessate dal piano; - la suddetta variante, coordinandosi con i "Programmi Triennali dei Lavori Pubblici", programma la realizzazione di alcune infrastrutture pubbliche per la mobilità territoriale delle quali, ai sensi del comma 7 dell'art.30 della L.R. 20/2000, recepisce e coordina la progettazione preliminare e di indirizzo.

L'unico ambito inserito nella 1<sup>a</sup> Variante al P.O.C. ricadente all'interno dell'area in esame è quello del Comparto n.12 dove si assume l'obiettivo di riqualificazione dell'area portuale attraverso il miglioramento delle caratteristiche funzionali dell'infrastruttura portuale e il miglioramento dei servizi e della qualità urbana dell'intero ambito urbano. Considerata la strategicità e complessità degli interventi di riqualificazione di quell'area è stato individuato, quale percorso ottimale, a garanzia del coordinamento attuativo di tali interventi, la loro programmazione con la variante al P.O.C., e la successiva pianificazione attuativa dell'intero comparto alla quale farà seguito l'attivazione di procedure di Project Financing, o assimilabili, riferite alle due distinte Unità di Intervento. Ambito di intervento è l'area portuale nella sua estensione comprensiva delle aree pubbliche interessate dall'infrastruttura, delle aree limitrofe a quella funzionali, dell'area posta in Via Cortemaggiore e Via Castrocara attualmente adibita principalmente a parcheggio, nonché di un'area di proprietà privata individuata dall'Amministrazione Comunale quale potenziale ambito di insediamento dell'eventuale superficie per usi residenziali e commerciali la cui attuabilità e consistenza dimensionale finale sono subordinate alle risultanze delle valutazioni di natura economica definite e quantificate in sede di Project Financing dallo Studio di Fattibilità e dal Piano Economico e Finanziario, a compensazione degli interventi privati su infrastrutture pubbliche. Le previsioni insediative di cui ai successivi punti danno inoltre attuazione ai contenuti dell'Atto di Indirizzo approvato dalla Giunta Comunale con deliberazione n.53 del 21/02/2013, precisandone i contenuti e le modalità attuative.

Contenuti delle previsioni di intervento del Comparto 12 sono:

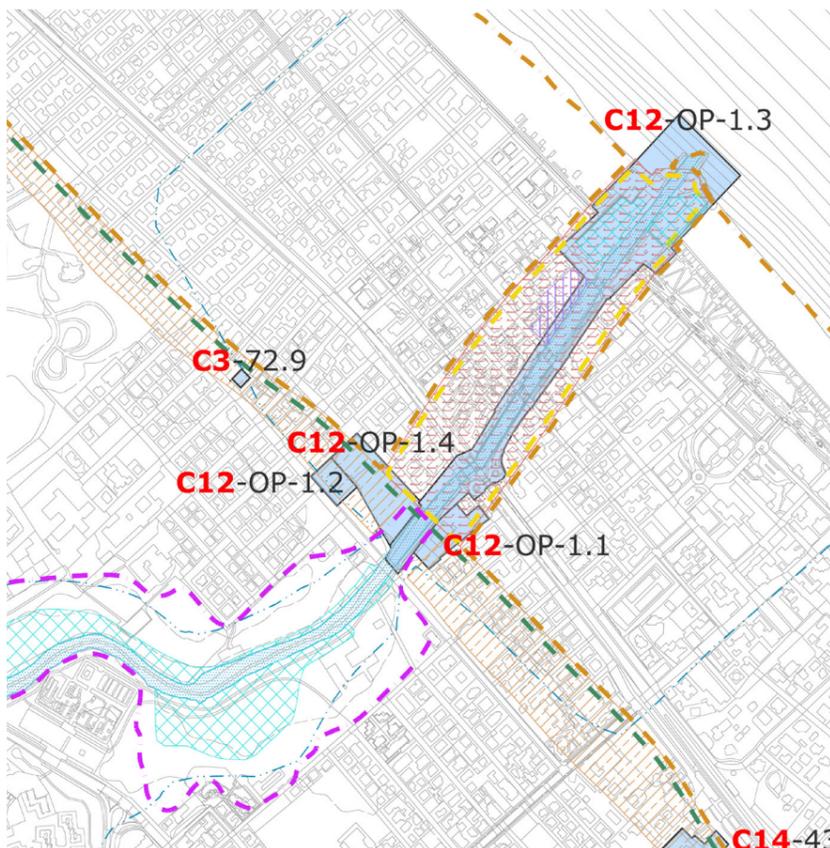
1. La valorizzazione dell'area portuale e della sua fruibilità mediante il potenziamento dei percorsi ciclabili e ciclo-pedonali e la ristrutturazione dell'intero sistema della mobilità e della sosta;
2. La realizzazione nell'unità di intervento U.1, composta dei sub-comparti OP-1.2 e OP-1.4 e ubicata in Via Cortemaggiore, di un edificio pluripiano adibito a parcheggio pubblico, rimessaggio barche, parcheggio pubblico o convenzionato, uffici e servizi pubblici o convenzionati; nella medesima unità di intervento si prevede inoltre la realizzazione di un'area attrezzata a verde pubblico;
3. La realizzazione nell'unità di intervento U.2, composta dei sub-comparti OP-1.1 e OP-1.3, di interventi di ristrutturazione delle attuali darsene prevedendo l'ampliamento, a levante del canale, per circa 20/22 nuovi posti-barca;
4. La riqualificazione, nell'ambito delle darsene e del porto canale ricompreso nella suddetta unità di intervento U.2, dell'offerta commerciale, di servizi e di ristorazione, con incremento delle superfici attualmente insediate;
5. L'individuazione, nell'unità di intervento U.2 al sub-comparto OP-1.1, dell'area di proprietà privata, ubicata fra il porto canale e Via Verità, quale potenziale ambito di insediamento dell'eventuale superficie per usi residenziali e commerciali, la cui attuabilità e consistenza dimensionale, nel rispetto delle quantità massime disposte dalle presenti norme, deriveranno dalle risultanze delle valutazioni di natura economica operate in sede di Project Financing dallo Studio di Fattibilità e dal Piano Economico e Finanziario, a compensazione degli interventi privati su infrastrutture pubbliche.



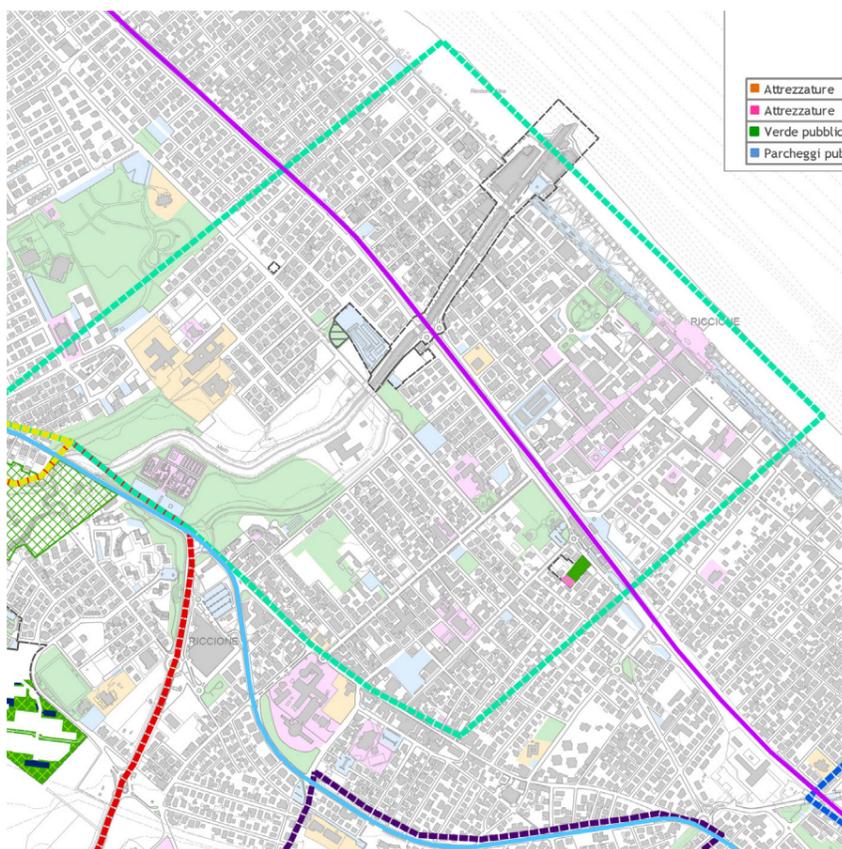
TAV. TPCP12- Disciplina del Comparto n°12



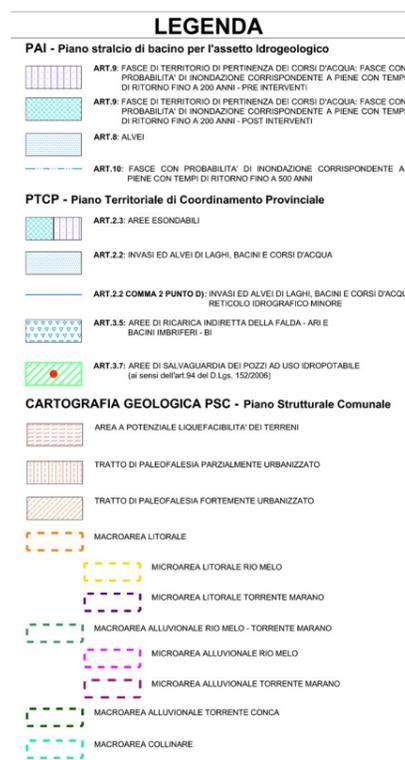
TAV. TP\_IM- Piano delle infrastrutture per la mobilità



TAV. TRG\_02.1 Tutela e Vincoli Ambientali



TAV. TP\_DT Piano dei Servizi



Previsioni POC\_2013

Nuove dotazioni

Attrezzature Scolastiche

- Aree per attrezzature scolastiche

Attrezzature di interesse collettivo

- Aree per attrezzature religiose - Area per edifici di culto
- Attrezzature collettive - Aree di pertinenza delle attrezzature
- Spazi pedonali
- Piazza

Verde pubblico

- Aree per attrezzature religiose - Aree verdi di pertinenza
- Attrezzature collettive - Giardino di pregio
- Aree verde pubblico a mitigazione ambientale
- Aree verde pubblico attrezzato
- Aree verde pubblico naturalistico
- Aree verde pubblico urbano

Attrezzature sportive

- Aree per attrezzature sportive

Parcheggi pubblici

- Parcheggi pubblici

Parco agricolo

- Aree pubbliche oggetto di riqualificazione

Ambiti di analisi

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9

Limiti fasce di studio

- Limite della Zona turistica
- Limite della Zona urbana insediata ad alta densità
- Limite dell'Ambito territoriale perurbano a media densità

Limite dei comparti

Ambito	Previsione di popolazione totale	Superfici (mq)				Superficie Totale	Dotazioni procapite (mq)			
		Attrezzature scolastiche	Attrezzature di interesse collettivo	Spazi verdi e attrezzature sportive	Parcheggi pubblici		Attrezzature scolastiche	Attrezzature di interesse collettivo	Spazi verdi e attrezzature sportive	Parcheggi pubblici
1	2.223	12532,83	24506,62	219802,62	28971,13	283813,20	5,64	11,02	98,88	13,03
2	2.923	2950,13	11618,08	143516,45	23144,02	181228,68	1,01	3,97	49,09	7,92
3	3.246	26080,64	25113,38	336437,50	18137,19	405768,71	8,04	7,74	103,66	5,59
4	1.958	4693,00	84780,57	127725,04	28146,26	245344,87	2,40	43,30	65,23	14,38
5	5.864	41759,75	74824,42	384050,07	111665,66	612299,91	7,12	12,76	65,50	19,04
6	564	0,00	47078,72	15097,77	61781,24	123953,73	0,00	83,92	26,91	110,13
7	1.690	4829,02	58532,06	87144,48	12546,56	163052,12	2,86	34,63	51,56	7,42
8	54	0,00	0,00	4284,05	2062,16	6346,22	0,00	0,00	79,58	38,31
9	1.506	11036,98	2069,00	166041,71	9872,64	189020,33	7,33	1,37	110,29	6,56

TAV. TP\_DT Piano dei Servizi

## **RUE**

Il RUE nella legislazione della L.R. 20/2000 disciplina le attività ordinarie di gestione, manutenzione e rinnovamento degli insediamenti esistenti dove non si preveda che avvengano trasformazioni sostanziali. Quidi in primo luogo opera nelle aree urbane consolidate, nella città storica e nelle aree rurali. Ma opera anche nelle aree destinate a trasformazioni sostanziali, dettando la disciplina degli interventi ordinari attuabili in attesa che maturi la possibilità di una trasformazione più consistente prospettata dal PSC e da precisarsi in sede di POC.

Nel RUE gli immobili già esistenti sono disciplinati a tempo indeterminato cioè fino ad una eventuale variante; anche i Piani Urbanistici Attuativi già approvati dal Consiglio Comunale sono materia del RUE, ma sono disciplinati con la scadenza decennale prevista dal PUA. Il RUE definisce inoltre le procedure degli interventi edilizi e le prestazioni ambientali, di sicurezza e di qualità da assicurare nei nuovi edifici.

L'ambito in analisi ricade all'interno degli ambiti urbani consolidati prevalentemente turistici (Capo 4,3 N.T.A. del RUE), in cui si può riconoscere:

1) Due zone Act3 turistiche del litorale (art.4.3.8): una sul Lungomare Libertà in adiacenza al porto turistico e l'altra all'estremità est lungo Viale Battisti Cesare tra Viale Milano e Viale Gorizia. La zona del litorale rappresenta, nell'ambito della zona turistica, l'elemento più caratterizzato e da caratterizzare sotto il profilo dell'offerta di ricettività alberghiera, ferma restando la salvaguardia ed il rispetto delle ville e degli immobili di valore ambientale e dei giardini di pregio, sottoposti agli interventi di cui al comma 6 dell'art. 4.3.1 e nel rispetto degli usi previsti

2) Una fascia restrostante le prime due con destinazione Turistica ad elevata qualità funzionale ed ambientale Act4 (art.4.3.9) che rappresenta, nell'ambito della zona turistica, un elemento centrale sotto il profilo dell'offerta di ricettività alberghiera ed extraalberghiera ferma restando la salvaguardia ed il rispetto delle ville e degli immobili di valore ambientale e dei giardini di pregio, sottoposti agli interventi di cui al comma 6 dell'art. 4.3.1 e nel rispetto degli usi previsti.

3) Due Zone di connessione ed integrazione ambientale delle attività turistiche Act2 (art.4.3.7) che tendono a rendere organici gli elementi urbanistici di relazione fra le diverse polarità turistiche, ferma restando la salvaguardia ed il rispetto delle ville e degli immobili di valore ambientale e dei giardini di pregio, sottoposti agli interventi di cui al comma 6 dell'art. 4.3.1 e nel rispetto degli usi previsti.

4) Due ultime fasce fino alla ferrovia denominate Act5 Zona turistica normale (art.4.3.9) che rappresenta il tessuto urbano di base della ricettività alberghiera e residenziale e che richiede interventi di razionalizzazione e riqualificazione, ferma restando la salvaguardia ed il rispetto delle ville e degli immobili di valore ambientale e dei giardini di pregio, sottoposti agli interventi di cui al comma 6 dell'art. 4.3.1 e nel rispetto degli usi previsti.

Il nucleo centrale dell'area in analisi è suddiviso tra:

5) Zone delle polarità turistiche, dell'animazione e di convergenza delle attività di servizio Act1 (art.4.3.6). La zona delle polarità turistiche tende ad assicurare alla zona turistica elementi emergenti, ben caratterizzati e di convergenza funzionale, ferma restando la salvaguardia ed il rispetto delle ville e degli immobili di valore ambientale e dei giardini di pregio, sottoposti agli interventi di cui al comma 6 dell'art. 4.3.1 e nel rispetto degli usi previsti.

6) Zone turistiche speciali con un numero identificativo e la relativa scheda (art.4.3.11). Ad ogni comparto corrisponde una specifica Scheda, contenente norme e indirizzi a cui riferire diversi interventi. Tutti gli interventi edilizi ammessi dalle richiamate Schede si attuano comunque anche nel rispetto, se ed in quanto dovuto, delle disposizioni di cui al comma 5bis dell'art. 1.1.5.

Nell'area sono individuate le seguenti schede:

- Scheda 5- Grand Hotel;
- Scheda 7- ex scuole Manfroni
- Scheda 10 – Area Parcheggio Grand'Hotel;
- Scheda 11 – (Hotel Aquila D'Oro).

7) Act8 - Zone con destinazione in atto per attrezzature e impianti di interesse generale e numerazione delle relative schede (art.4.3.13). Comprendono le unità edilizie e le aree per attrezzature ed impianti di interesse generale esistenti (in genere di carattere sovracomunale) e le stesse, unitamente a quelle disciplinate agli artt. 3.1.1 e 3.1.2, costituiscono parte della dotazione di attrezzature ed impianti di uso pubblico definita dal PSC.

Nell'area sono individuate le seguenti schede:

- Scheda 3 - Palacongressi;
- Scheda 4 – Parcheggio interrati p.zza Vittorio Veneto;
- Scheda 5 – Attrezzature ricreative e sportive.



## **PROGETTI IN CORSO**

Il Comune di Riccione in linea con le previsioni regionali ha avviato una politica di interventi di rigenerazione urbana (L.R. 24/2017) di iniziativa sia pubblica che privata. Sono state individuate quattro strategie di riqualificazione a carattere territoriale che inquadrano gli interventi di rigenerazione urbana: la messa in rete delle strutture sportive e delle infrastrutture per la creazione di un Parco dello Sport; la riqualificazione e valorizzazione del sistema ambientale e urbano del Porto Canale e del Rio Melo; la rigenerazione urbana del Distretto Ceccarini, quartiere a carattere prevalentemente turistico a ridosso del mare; la riqualificazione dell'area centrale di Riccione Paese a partire dalla rigenerazione di piazza Unità.

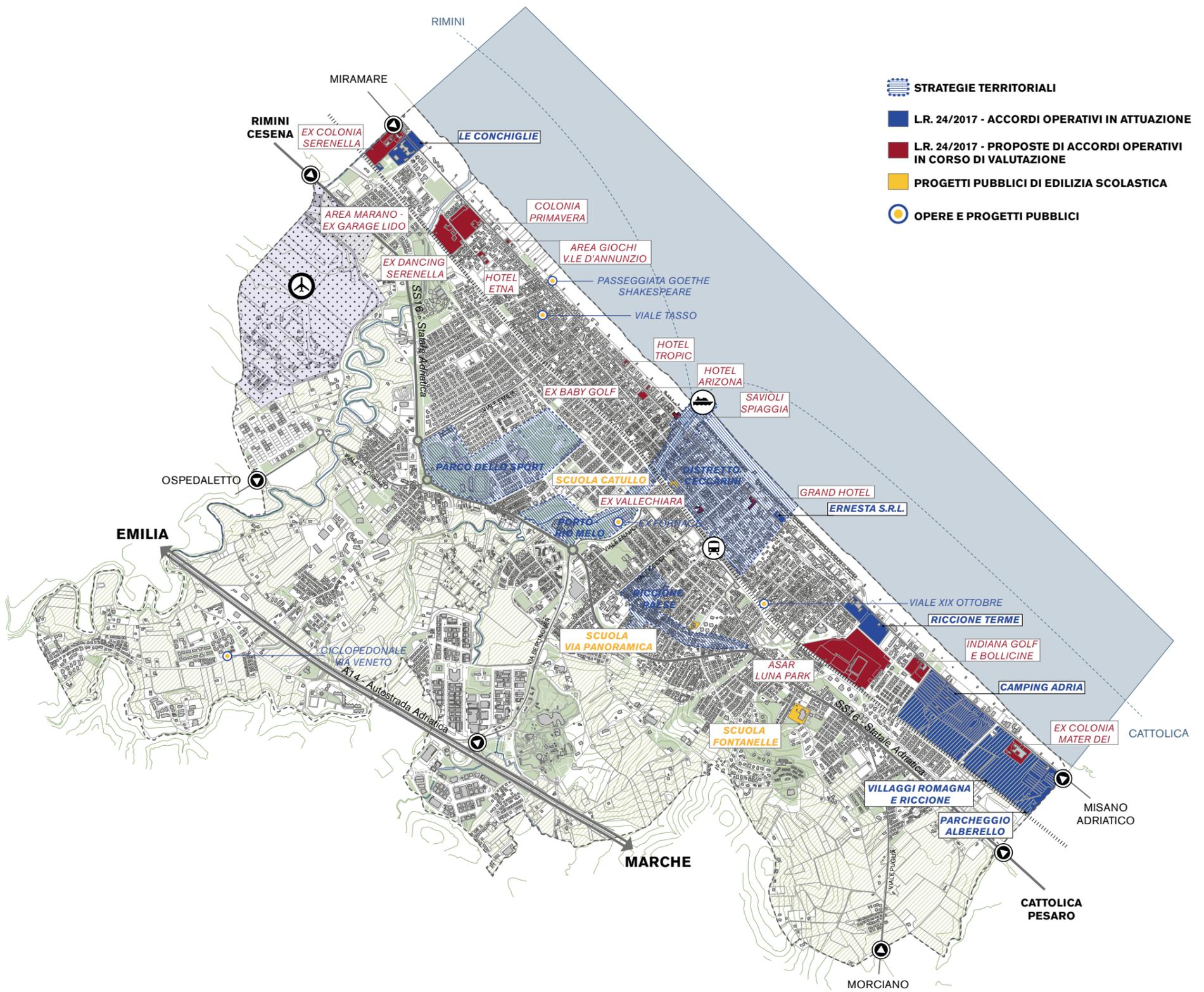
Dal punto di vista degli interventi sugli edifici pubblici è stata avviata un'importante riqualificazione dell'edilizia scolastica con opere di miglioramento strutturale (scuola di Riccione Paese), ampliamento (scuola Fontanelle) e di sostituzione edilizia e nuova costruzione (palestra di via Alghero, scuola di via Panoramica e di via Catullo). Nel 2019 sono stati conclusi gli interventi nella scuola di Riccione Paese ed è stata inaugurata la nuova palestra di Via Alghero. Sono in corso gli interventi di ampliamento sulla scuola Fontanelle e quelli di sostituzione edilizia - avviati con procedura concorsuale - delle scuole di via Panoramica e via Catullo.

Il Comune ha inoltre avviato alcuni interventi di manutenzione e riqualificazione urbana degli spazi pubblici. Tra questi si evidenziano la passeggiata Goethe Shakespeare con la quale prosegue il progetto di riqualificazione del waterfront avviato con il Lungomare Libertà. Altri progetti da citare riguardano il sottopasso Ceccarini, recentemente inaugurato, la riqualificazione urbana di Via Tasso e l'allargamento di via XIX Ottobre.

Dal punto di vista delle iniziative di carattere privato sono pervenute al Comune numerose proposte di accordi operativi tra il 2018 (in risposta alla delibera di Consiglio Comunale n° 39/2018) e il 2019 (delibera di Consiglio Comunale n° 39/2019) che hanno fatto seguito alla legge regionale sulla rigenerazione urbana (L.R. 24/2017). Delle 21 proposte pervenute 6 sono in attuazione e le restanti in corso di valutazione. In prevalenza si tratta di progetti di riqualificazione di servizi turistico - ricettivi incentrati al potenziamento di Riccione in questo settore.

Nella mappa e nelle pagine che seguono sono riportati i progetti in corso, avviati o ancora in fase di valutazione.

Infine è importante citare il progetto sul quale è in corso un grande dibattito che riguarda la realizzazione di un impianto eolico lungo la costa tra Rimini e Cattolica. Il progetto avviato nel 2007 da "Energia Wind 2020" sarebbe localizzato ad una distanza dalla costa variabile tra i 10 e 22 km (10km da Riccione) e consiste in 59 aerogeneratori distanziati 700m tra loro, a cui si aggiungono tra i vari elementi, 2 piattaforme con un diametro di 40 metri ciascuna e 20 chilometri di cavi sottomarini. Il 30 marzo 2020 Energia Wind 2020 Srl ha presentato istanza presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) per ottenere l'Autorizzazione Unica e la Concessione Demaniale. Contemporaneamente ha depositato il progetto preliminare presso il MIT, il MISE e il MATTM. Il progetto che avrebbe un importante impatto sul litorale, è stato bocciato dal consiglio comunale di Riccione nel giugno 2020.



Progetti in corso

*Il comune di Riccione evidenzia una particolare dinamicità rispetto alle trasformazioni urbane e territoriali: la regente revisione della legge urbanistica regionale ha attivato numerosi processi di rigenerazione urbana sul territorio*

# ACCORDI OPERATIVI DI RIGENERAZIONE URBANA E RILANCIO TURISTICO

*in attuazione della Delibera di Consiglio Comunale n° 35/2019,  
ai sensi dell'art. 4 e dell'art. 38 dell L.R. n° 24/2017*

## ERNESTA S.R.L.

**Oggetto:** Realizzazione di una struttura ricettivo - residenziale di nuova edificazione e recupero della "Villa Ernesta" esistente

**Progetto di:** Stefano Boeri Architetti

**Anni:** 2019 - in corso



## VILLAGGI ROMAGNA E RICCIONE

**Oggetto:** Progetto urbano di riqualificazione del viale Torino, del sistema ambientale e arboreo e dell'offerta turistico-ricettiva

**Progetto di:** Prof. Arch. Pietro Basilio Giorgieri

**Anni:** 2019 - in corso



## CAMPING ADRIA

**Oggetto:** Riqualificazione della struttura ricettiva

**Progetto di:** Arch. Gladis Grossi

**Anni:** 2019 - in corso



## LE CONCHIGLIE GARDEN

**Oggetto:** Progetto di riqualificazione del complesso turistico con nuove funzioni miste - ricettivo, residenziale e benessere

**Progetto di:** AXE Group

**Anni:** 2019 - in corso



## RICCIONE TERME

**Oggetto:** Riqualificazione del centro benessere

**Progetto di:** POLISTUDIO

**Anni:** 2019 - in corso



## PARCHEGGIO ALBERELLO

**Oggetto:** Progetto di parcheggio privato a servizio di strutture ricettive

**Progetto di:** ESSETI

**Anni:** 2019 - in corso



## PROPOSTE DI ACCORDI OPERATIVI

*Sono riportate alcune delle proposte di accordi operativi in attuazione delle Delibere di Indirizzo di Consiglio Comunale n° 39/2018 e n° 39/2019, ai sensi dell'art. 4 e dell'art. 38 dell L.R. n° 24/2017*

### EX DANCING SIRENELLA

**Oggetto:** Resort turistico e residenza turistica, verde e parcheggio interrato

**Progetto di:** Arch. Massimo Morandi

**Anni:** 2018 - in corso



### AREA ASAR - LUNA PARK

**Oggetto:** Riqualificazione area Luna Park con funzioni miste a prevalenza sportiva (altre funzioni previste: residenza, commercio, alberghi, servizi)

**Progetto di:** Arch. Matteo Andruccioli

**Anni:** 2018 - in corso



### EX VALLECHIARA

**Oggetto:** Realizzazione di un edificio multipiano da destinare a commercio, residenza e servizi e di un altro edificio ad uso espositivo ed eventi

**Progetto di:** Arch. Masi e Arch. Ricciardi

**Anni:** 2018 - in corso



### SAVIOLI SPIAGGIA

**Oggetto:** Riqualificazione della struttura ricettiva e dello spazio pubblico antistante

**Progetto di:** Arch. Andrea Matteoni

**Anni:** 2019 - in corso



### EX COLONIA SERENELLA

**Oggetto:** Realizzazione di un nuovo polo scolastico

**Progetto di:** Lombardini 22, POLISTUDIO, OIKOS SAS

**Anni:** 2019 - in corso



### GRAND HOTEL

**Oggetto:** Riqualificazione dell'albergo e degli spazi esterni; realizzazione di un nuovo edificio ad uso commerciale e residenziale

**Progetto di:** Grand Hotel Riccione (?)

**Anni:** 2019 - in corso



## **PIANO DELL'ARENILE**

La IV° Variante al Piano Particolareggiato dell'Arenile è incentrata sul tema della "Destagionalizzazione" come opportunità di prolungamento di alcune attività che possono "vivere" e far vivere la città turistica anche durante i mesi meno caldi. Per dare attuazione a questo proposito si è pensato alla spiaggia come ad una sorta di "PARCO DEL MARE", cioè come luogo privilegiato per attività ed iniziative che possono trovare spazio e risonanza, sia per i cittadini che per i turisti, anche nei mesi invernali. E' stato quindi costituito un plafond di superfici (superficie coperta) derivante dalla somma di tutte le eccedenze dalla diminuzione superiore al 10% delle superfici preesistenti all'entrata in vigore del PPA.

Sono state individuate tre azioni attraverso le quali è possibile realizzare il "Parco del Mare":

- 1) potenziando le attività delle Società Sportive già in essere, senza scopo di lucro, rivolte agli sport legati al mare o comunque alla nautica, dedicando a queste una parte del plafond;
- 2) promuovere un calendario di manifestazioni promosso dagli operatori che manterrebbero in funzione alcune attrezzature estive, in particolare alcune di quelle contenute nelle aree tematiche, per chi si è già adeguato al PPA. Per questa azione non dovrebbero essere necessarie superfici aggiuntive di plafond;
- 3) realizzare iniziative speciali sia di iniziativa pubblica che privata che l'Amministrazione premia per qualità e risonanza con bonus di superficie coperta e che dureranno per tutto un inverno fino all'inizio della nuova stagione balneare, prima della quale dovranno essere completamente smantellate.

Con la Deliberazione di GC n. 324, del 10/11/2016, avente per oggetto: Errata Corrige degli allegati digitali alla Deliberazione di G.C. n. 315 di Correzione grafica della IV° Variante PPA per errore materiale. Inoltre nei files è contenuta la correzione grafica del confine demaniale che tra le zone 122A e 122B era stato riportato in modo non corretto.

- LEGENDA**
- RILIEVO BATIMETRICO DEL TERRITORIO COMUNALE DEL MARZO 2004 ESEGUITO DALLO STUDIO DEL DOTT. GEOLOGO GIANCARLO FAINA
  - RILIEVO BATIMETRICO ESEGUITO DALL'ARPA NEL 2000
  - RECINZIONI
  - CONFINI CONCESSIONI
  - FABBRICATI
  - PASSEGGIATA PEDONALE
  - SPIAGGE LIBERE
  - CONFINI DEMANIALE (su base catastale aggiornata)
  - CENTRO DIREZIONALE E PUNTI SOCCORSO
  - CABINA
  - CAPANNO BAGNINO
  - BAR - CHIOSCO    AREA ESTERNA IN CONCESSIONE BAR    VERANDE O TENDE BAR
  - CAMPO DA GIOCO BOCCHE/BASKET



Scala 1:X

Piano dell'Arenile - Stato di Fatto

- LEGENDA**
- CONFINI DEMANIALE (su base catastale aggiornata)
  - CONFINI PORTUALE (su base catastale)
  - PERIMETRO DEGLI "AMBITI CITTA' DELLE COLONIE" INDIVIDUATI DAL PTCP (art. 5.10 norme di attuazione)
  - PERIMETRO DELLE AREE INTERESSATE DAL PROGRAMMA "CITTA' DELLE COLONIE" INDIVIDUATI DAL PSC ( art. 3.8 norme di attuazione)
  - ANTICO DEMANIO
  - 1) SOTTOAMBITO PILOTA SUD
  - AMPLIAMENTO DEL PERIMETRO SOTTOAMBITO PILOTA SUD AD APPROVAZIONE DEL POC TEMATICO DELLA ZONA TURISTICA
  - 2) SOTTOAMBITO AREE GRAVITANTI
  - 3) SOTTOAMBITO NORD MARANO
  - 4) SOTTOAMBITO DELLA MARINA
  - PREVISIONE DI DOTAZIONI TERRITORIALI DA PSC

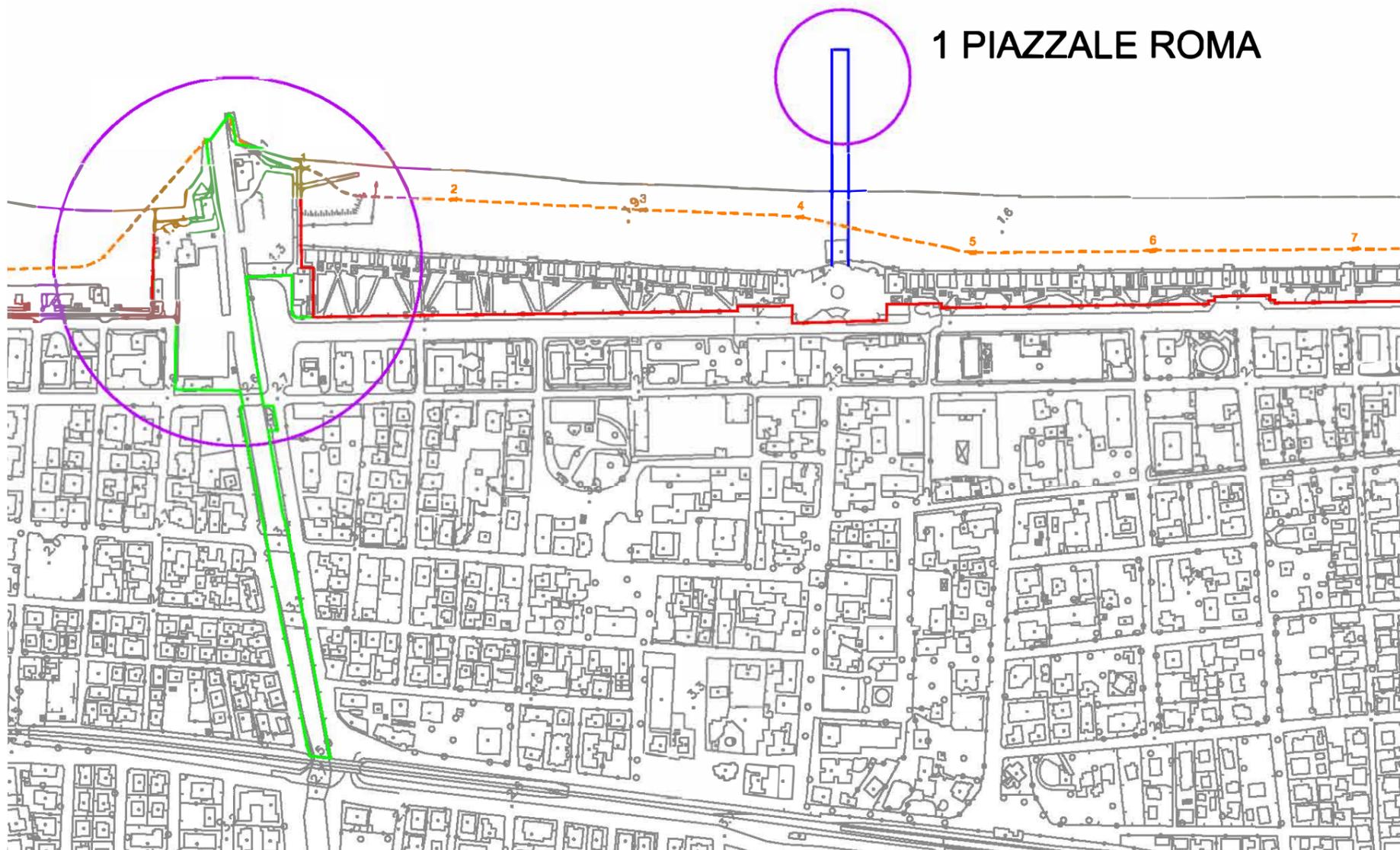


Scala 1:X

Piano dell'Arenile - Inquadramento generale - Sottoambiti

LEGENDA

- CONFINI DEMANIALE (su base catastale aggiornata)
- CONFINI PORTUALE (su base catastale)
- PERIMETRO DEGLI "AMBITI CITTÀ DELLE COLONIE" INDIVIDUATI DAL PTCP (art. 5.10 norme di attuazione)
- PERIMETRO DELLE AREE INTERESSATE DAL PROGRAMMA "CITTÀ DELLE COLONIE" INDIVIDUATI DAL PSC (art. 3.8 norme di attuazione)
- PONTILI:
  - 1 PIAZZALE ROMA
  - 2 MARANO
  - 3 PIAZZALE KENNEDY
- SISTEMA DEGLI ORMEGGI: localizzazione aree di attracco
- PONTILI
- SABBIA DOTTO (su base progetto regionale servizio bacino romagna Itav. 5.1+5.2+5.3)



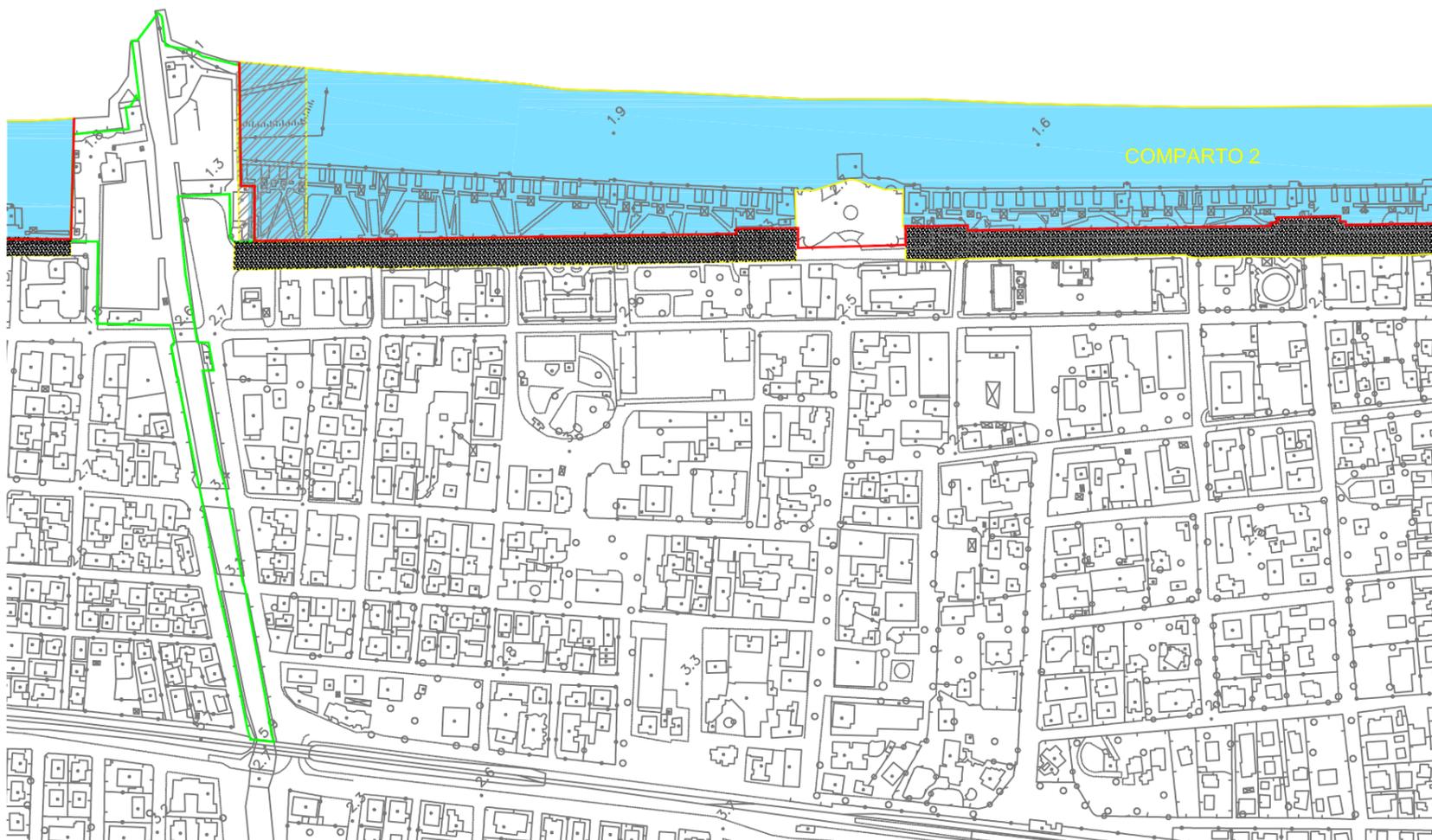
1 PIAZZALE ROMA

Scala 1:X

Piano dell'Arenile - Inquadramento generale - Programma dei Pontili e Tracciato Sabbia Dotto

LEGENDA

- ZONA PILOTA SUD
- AMPLIAMENTO DEL PERIMETRO DELLA ZONA PILOTA SUD AD APPROVAZIONE DEL POC TEMATICO DELLA ZONA TURISTICA
- COMPARTO 1 TIPOLOGIA FUORI TERRA
- COMPARTO 2 TIPOLOGIA SEMI-INTERRATA
- COMPARTO 3 TIPOLOGIA SEMI-INTERRATA
- PREVISIONE DI DOTAZIONI TERRITORIALI DA PSC
- COMPARTO 4 TIPOLOGIA FUORI TERRA
- ZONA NORD MARANO
- AREE GRAVITANTI A PARCHeggi PUBBLICI
- AREE GRAVITANTI A VERDE ATTREZZATO E SERVIZI DI SOSTEGNO
- AREE GRAVITANTI A VERDE
- ATTIVITÀ RICETTIVE
- CONFINI DEMANIALE (su base catastale aggiornata)
- CONFINI PORTUALE (su base catastale)
- ANTICO DEMANIO
- USO TEMPORANEO DEL PARCHeggio A RIMESSAGGIO BARCHE



Scala 1:X

Piano dell'Arenile - Inquadramento generale - Definizione comparti e sviluppo del sottoambito delle aree gravitanti



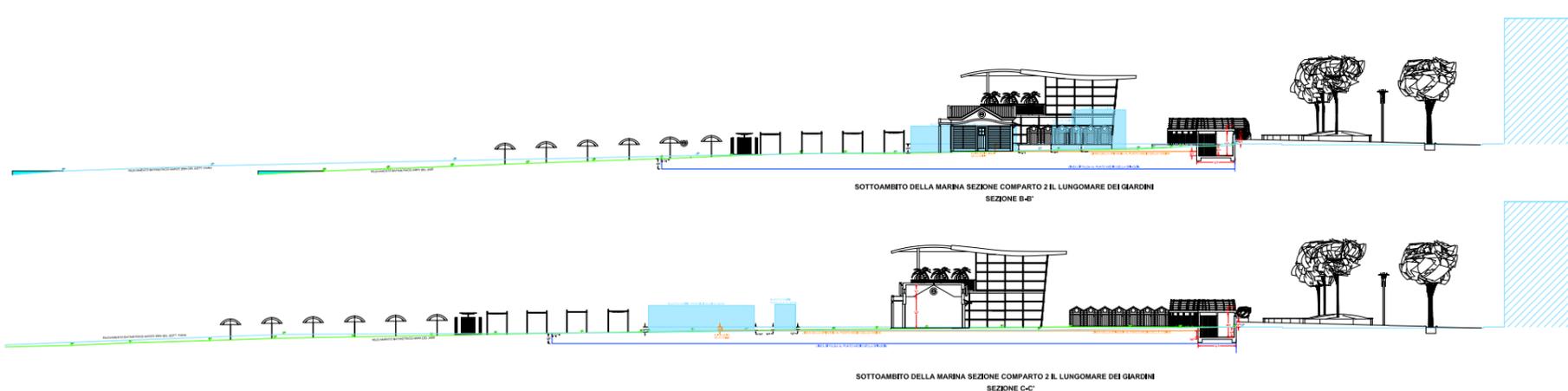
Scala 1:X

Piano dell'Arenile - Sottoambito della Marina - Comparto 2 "Lungomare dei Giardini" Livello Seminterrato



Scala 1:X

Piano dell'Arenile - Sottoambito della Marina - Comparto 2 "Lungomare dei Giardini" Livello Passeggiata



Piano dell'Arenile - Sezioni profili

# VINCOLI

Allo scopo di assicurare la certezza della disciplina urbanistica e territoriale vigente e dei vincoli che gravano sul territorio e, conseguentemente, semplificare la presentazione e il controllo dei titoli edilizi e ogni altra attività di verifica della conformità degli interventi di trasformazione progettati, Riccione si è dotato di un apposito strumento conoscitivo, denominato "Tavola dei vincoli", nel quale sono rappresentati tutti i vincoli e le prescrizioni che precludono, limitano o condizionano l'uso o la trasformazione del territorio, derivanti oltre che dagli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti, dalle leggi, dai piani sovraordinati, generali o settoriali, ovvero dagli atti amministrativi di apposizione di vincoli di tutela. Tale atto è corredato da un apposito elaborato, denominato "Scheda dei vincoli", che riporta per ciascun vincolo o prescrizione, l'indicazione sintetica del suo contenuto e dell'atto da cui deriva."

I Vincoli presenti nell'Area in analisi sono qui di seguito elencati:

Natura e Paesaggio

- Tutela dei Pini ex Villa Mancini e del Parco Boccini;
- Tutela delle aree di interesse paesaggistico: territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia;
- Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia;
- I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri;
- Individuazione degli "alberi monumentali" segnalati dal Comune di Riccione a Regione Emilia Romagna, e attualmente in regime di salvaguardia;
- Individuazione dei punti visuali di significativi cambi percettivi e d'interesse della costa soggetti a tutela e disciplina in sede di pianificazione comunale;
- Ambiti di tutela degli alvei dei corsi d'acqua del reticolo idrografico principale in attuazione dell'art.21 del PTCP 2000;
- Individuazione dell'ambito territoriale del "Sistema Costiero";
- Tutela e riqualificazione della costa e dell'arenile nei tratti già compromessi da utilizzazioni turistico - balneari e le aree ad esso direttamente connesse prevalentemente inedificate o scarsamente edificate, oggetto dell'art.24 del PTCP\_2000;
- Zone di Riqualificazione ambientale della costa e dell'arenile;
- Zone urbanizzate in ambito costiero (art.25 PTCP);
- Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica;
- Aree fragili dei fiumi e dell'arenile per progressiva perdita della leggibilità nel paesaggio;
- Individuazione dell'Unità di Paesaggio della pianura quale ambito privilegiato;
- Individuazione dell'Unità di Paesaggio della costa quale ambito privilegiato di concertazione per la gestione di politiche territoriali intercomunali;
- Individuazione delle Zone idonee e non idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero dei rifiuti;

Storia ed Archeologia

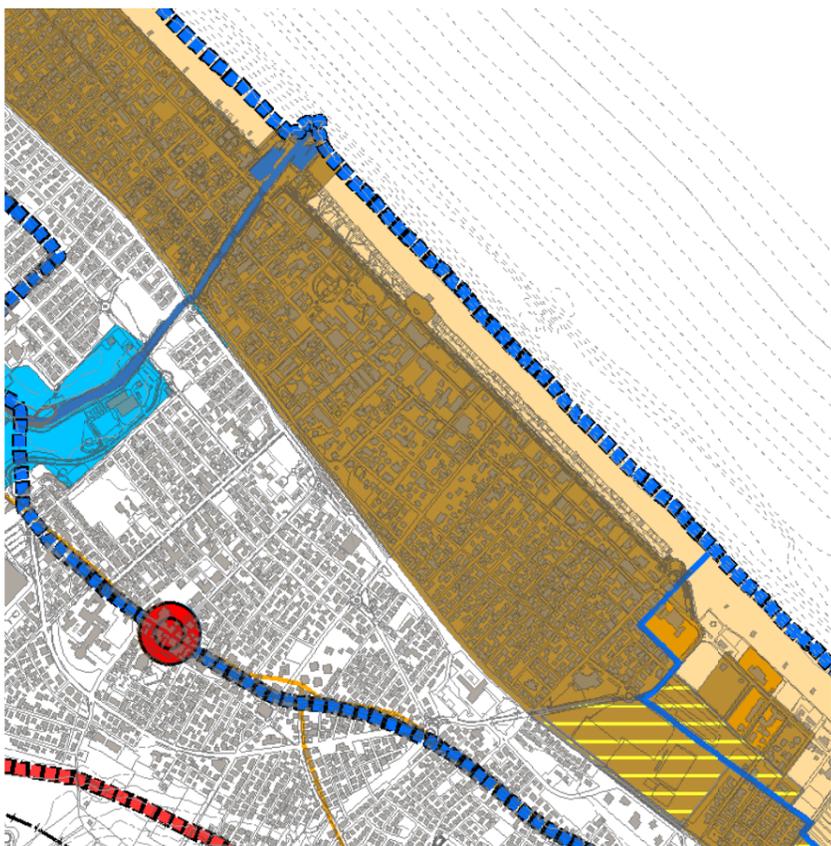
- Tutela degli immobili di proprietà di enti pubblici e di privati, per i quali è intervenuto un provvedimento esplicito di tutela alla data di approvazione del PSC;
- Tutela degli immobili di proprietà di enti pubblici e di privati, per i quali è intervenuta la Dichiarazione di interesse culturale entro la data di approvazione del RUE/2008;
- Edifici e pertinenze a vincolo di tutela delle cose di interesse artistico e storico;
- Immobili che presentano interesse storico architettonico o di pregio storico testimoniale;
- Viabilità storica;
- Sistema insediativo costiero di tipo residenziale storico (ville e villini)
- Ville e giardini di notevole bellezza;

Sicurezza del territorio

- Rischio idraulico;
- Aree a potenziale liquefabilità dei terreni;
- Individuazione e disciplina di tutela finalizzata alla riduzione del rischio idraulico, degli alvei e delle fasce di territorio inondabili per piene con tempi di ritorno fino a 200 anni e 500 anni, dei tratti più significativi dal punto di vista idraulico dei principali corsi d'acqua (reticolo idrografico principale);
- Individuazione delle aree esondabili per le fasce di territorio di pertinenza fluviale con probabilità di inondazione per piene con tempi di ritorno fino a 200 anni;
- Tutela delle "Acque Pubbliche Superficiali";

Sicurezza del territorio

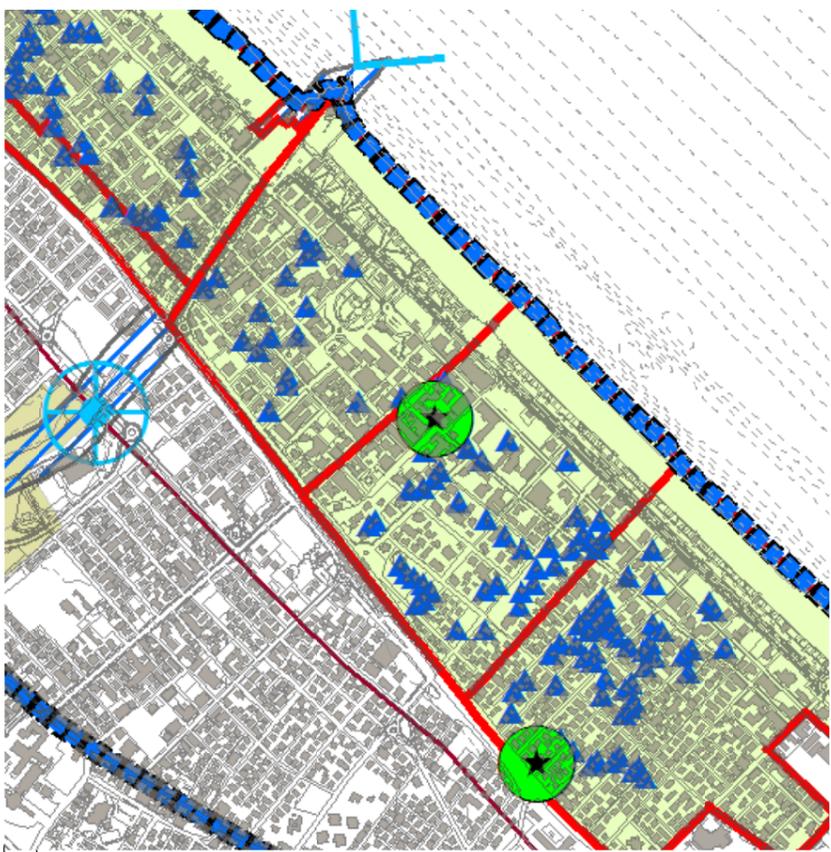
- Fascia di rispetto ferroviario;
- Zone soggette alle limitazioni in materia di ostacoli alla navigazione aerea;
- Aree ricadenti nella zona della profondità di 30 metri dal Demanio Marittimo;
- Zone in prossimità della linea Doganale;
- Ambito portuale;
- Localizzazione degli Impianti fissi di comunicazione per la telefonia mobile "Stazioni Radio Base".



TAV002 PTCP V.2012 - Vincoli e prescrizioni della Tavola B

**Legenda**

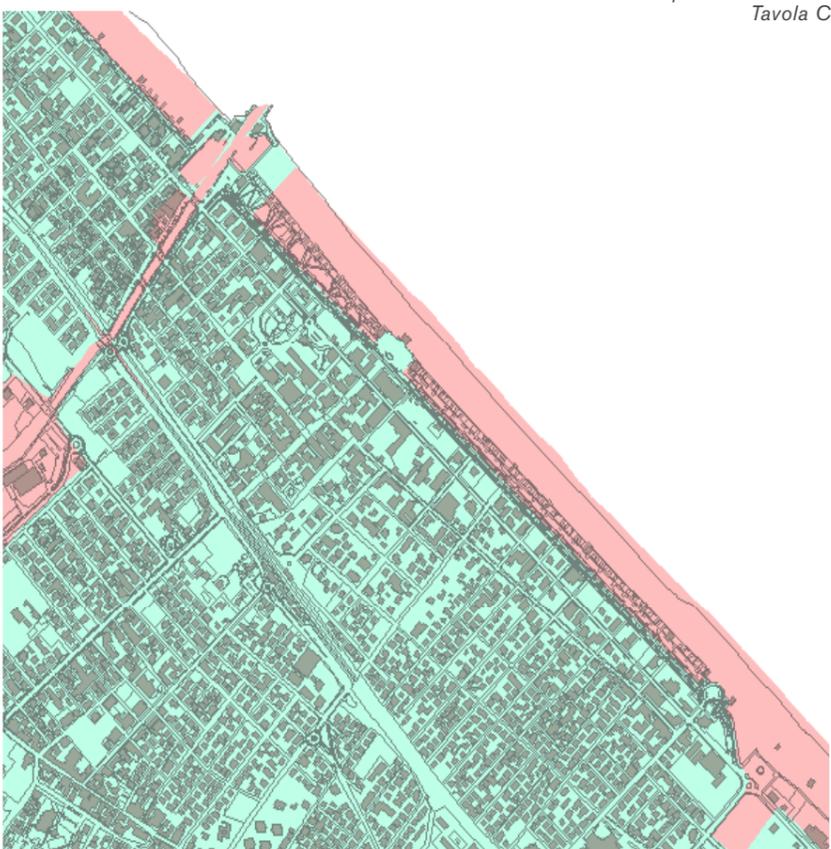
- Insediamenti urbani storici e strutture insediative storiche non urbane (Art. 5.8)
- Sistema costiero (Art. 1.3)
- Sistema collinare - montano e dei crinali. Unità di Paesaggio della collina (Art. 1.2)
- Unità di Paesaggio della pianura (Art. 1.4)
- Reticolo idrografico minore (art.2.2)
- Strade storiche extraurbane (Art. 5.9)
- Città delle Colonie (Art. 5.10)
- Linee di crinale (Art. 1.2)
- Sistema forestale boschivo (Art. 5.1)
- Colonie marine (Art. 5.10)
- Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (Art. 5.3)
- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 2.2)
- Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4)
- Zone di riqualificazione ambientale della costa e dell'arenile (Art. 5.6)
- Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica (Art. 5.7)
- Ambiti di riqualificazione dell'immagine turistica (Art. 5.7 c.3)
- Ambiti extracomunali



TAV003 PTCP V.2012 - Vincoli e prescrizioni della Tavola C

**Legenda**

- Unità di Paesaggio della costa (art.1.3 e 1.4)
- Unità di Paesaggio della pianura (art.1.3 e 1.4)
- Unità di Paesaggio della collina (art.1.3 e 1.4)
- Ville e giardini di notevole bellezza
- Punti visuali d'interesse della costa
- Beni architettonici di tipo militare
- Beni architettonici di tipo paleo-industriale
- Sistema insediativo costiero di tipo residenziale storico (ville, villini)
- Punti visuali d'interesse lungo le strade di pianura in corrispondenza di significativi cambi percettivi
- Paleofalesia
- Alberi monumentali
- Comparti di contesto urbanistico di riferimento per ville e villini
- Aree fragili dei fiumi e dell'arenile per progressiva perdita della leggibilità nel paesaggio
- 1.a sub - Unità di paesaggio dell'arenile
- 1.b sub - Unità di paesaggio delle foci fluviali
- 1.c sub - Unità di paesaggio dei varchi a mare
- 2.c sub - Unità di paesaggio del torrente Marano
- 2.g sub - Unità di paesaggio della pianura alluvionale costiera intermedia e dei colli
- 2.h sub - Unità di paesaggio della pianura alluvionale agricola del Conca
- 3.b sub - Unità di paesaggio della bassa collina di Ausa, Marano, Melo



TAV005 PTCP V.2012 - Vincoli e prescrizioni della Tavola E

**Legenda**

- Zone non idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero dei rifiuti
- Zone potenzialmente idonee alla localizzazione di impianti di gestione dei rifiuti ad esclusione degli impianti di smaltimento finale (discariche ed inceneritori) (con le limitazioni di cui all'art. 6.2 comma 4 quinta linea)
- Zone potenzialmente idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero dei rifiuti (con le limitazioni di cui all'art. 6.2 comma 4 bis)
- Ambiti extracomunali



# 03

## MOBILITÀ

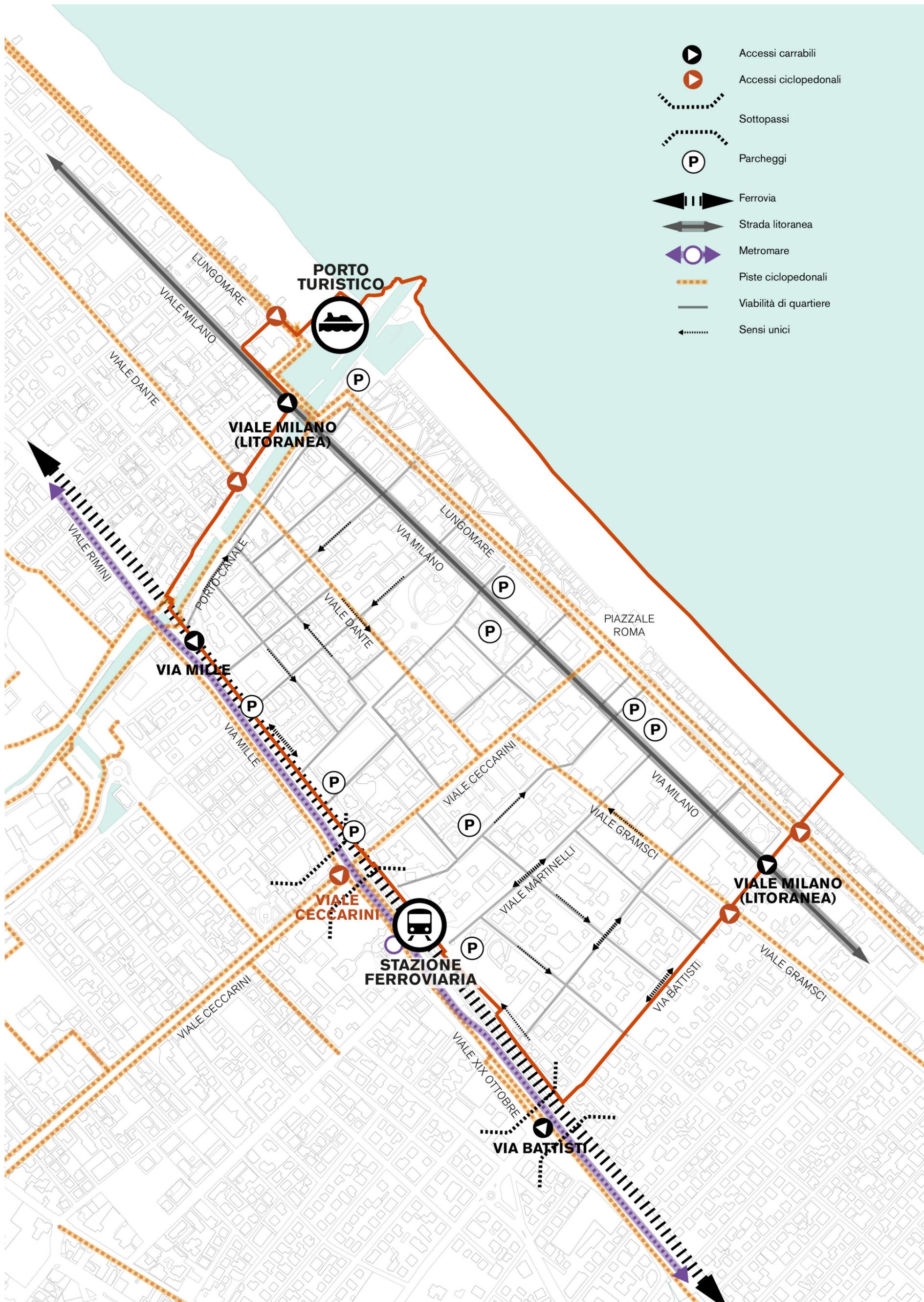
## **MOBILITÀ LOCALE:** **ACCESSIBILITÀ AL** **DISTRETTO**

Il Distretto Ceccarini risulta collegato alla viabilità a scala nazionale e locale.

Giungendo dall'Autostrada, è possibile accedere dall'asse di via Mille e dal sottopasso di via Battisti; sempre su gomma, l'ingresso può avvenire dalla strada litoranea, alle due estremità di viale Milano, che attraversa trasversalmente il distretto.

Gli accessi ciclopedonali avvengono laddove vi sono i principali assi commerciali e ricreativi di viale Ceccarini (tramite sottopasso), viale Dante, viale Gramsci e il Lungomare.

Ulteriori flussi pedonali giungono dalla stazione ferroviaria e dal porto turistico.



Scala 1:5.000  
 Accessibilità al distretto



# 04

## EVOLUZIONE STORICA

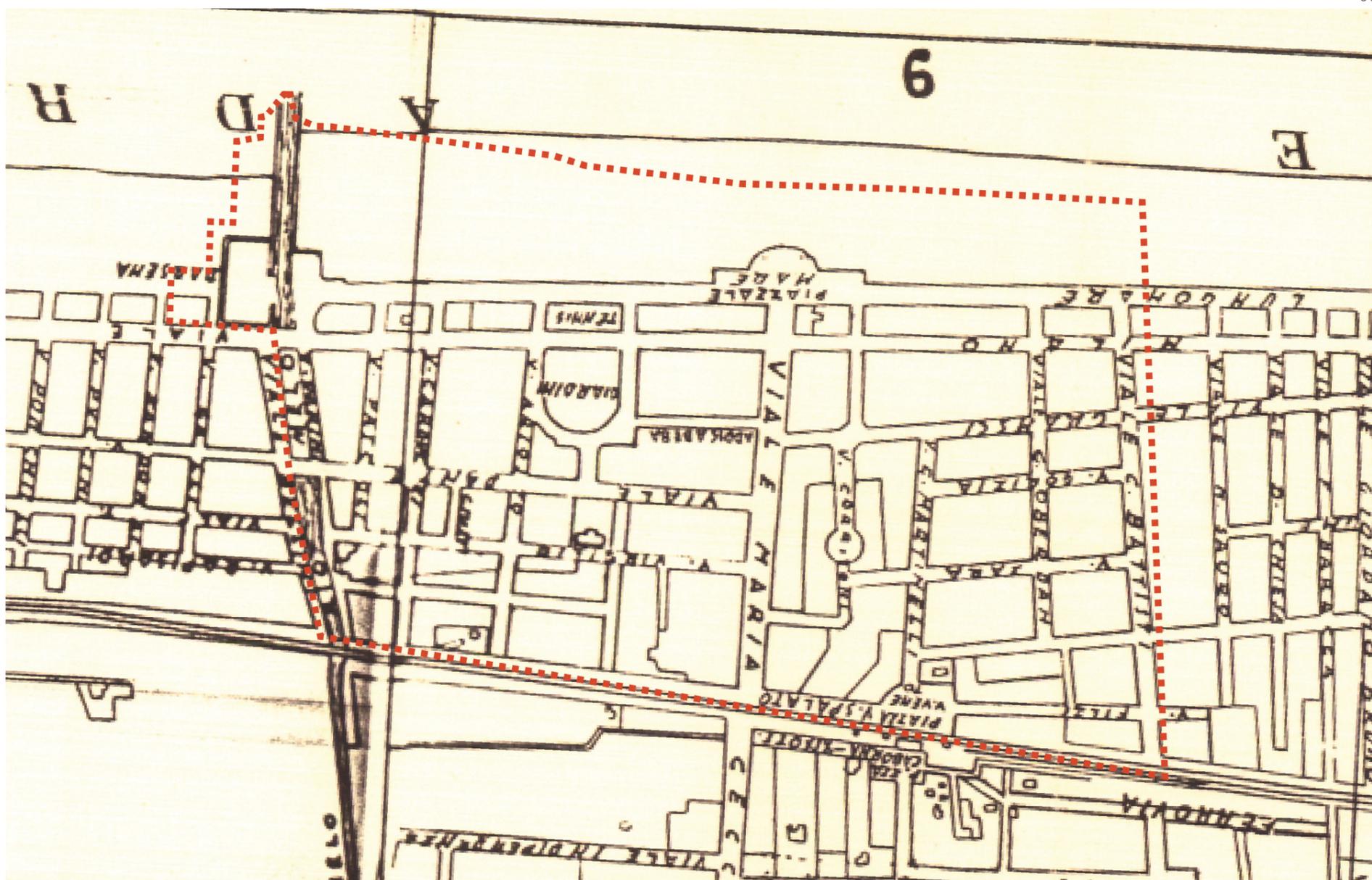
## **EVOLUZIONE STORICA**

All'inizio del '800 il Distretto Ceccarini si presenta ancora come un'area non urbanizzata. L'impianto della ferrovia contribuì allo spostamento del nucleo della città dal "Paese" alla "Marina", dove si intravede in una prima forma di gestione familiare del turismo balneare. La linea ferroviaria inaugurata nel 1862 fu realizzata sul confine demaniale e la stazione, realizzata nel 1891, collocata in prossimità del sentiero che portava al mare, prima denominato viale Viola poi, nel 1892, viale Maria Ceccarini. Negli sviluppi urbani successivi v.le Cesare Battisti costituiva il confine più a sud della città dove fu realizzata una delle prime urbanizzazioni (fossa Martinelli). Nel 1877 viene costruito il primo ospizio marino, sull'area dell'attuale Grand Hotel, che dà il via alle urbanizzazioni della marina e alle trasformazioni che hanno fatto di Riccione la "Perla Verde dell'Adriatico". Dalla costruzione dei primi villini lungo il futuro viale Ceccarini, ai primi luoghi di intrattenimento, ai negozi al servizio dei bagnanti e infine, nel 1938, all'inaugurazione del Palazzo del Turismo. Lo sviluppo urbano del distretto del '900 è legato a due figure: l'area tra il v.le Cesare Battisti e il v.le Ceccarini legata al Conte Martinelli si è sviluppata secondo una lottizzazione regolare a maglia ortogonale, in parte visibile ancora oggi dove il conte prevedeva la realizzazione di villini con giardino; l'area dal v.le Ceccarini al porto legata alla figura di Maria Ceccarini ha seguito uno sviluppo più disomogeneo.

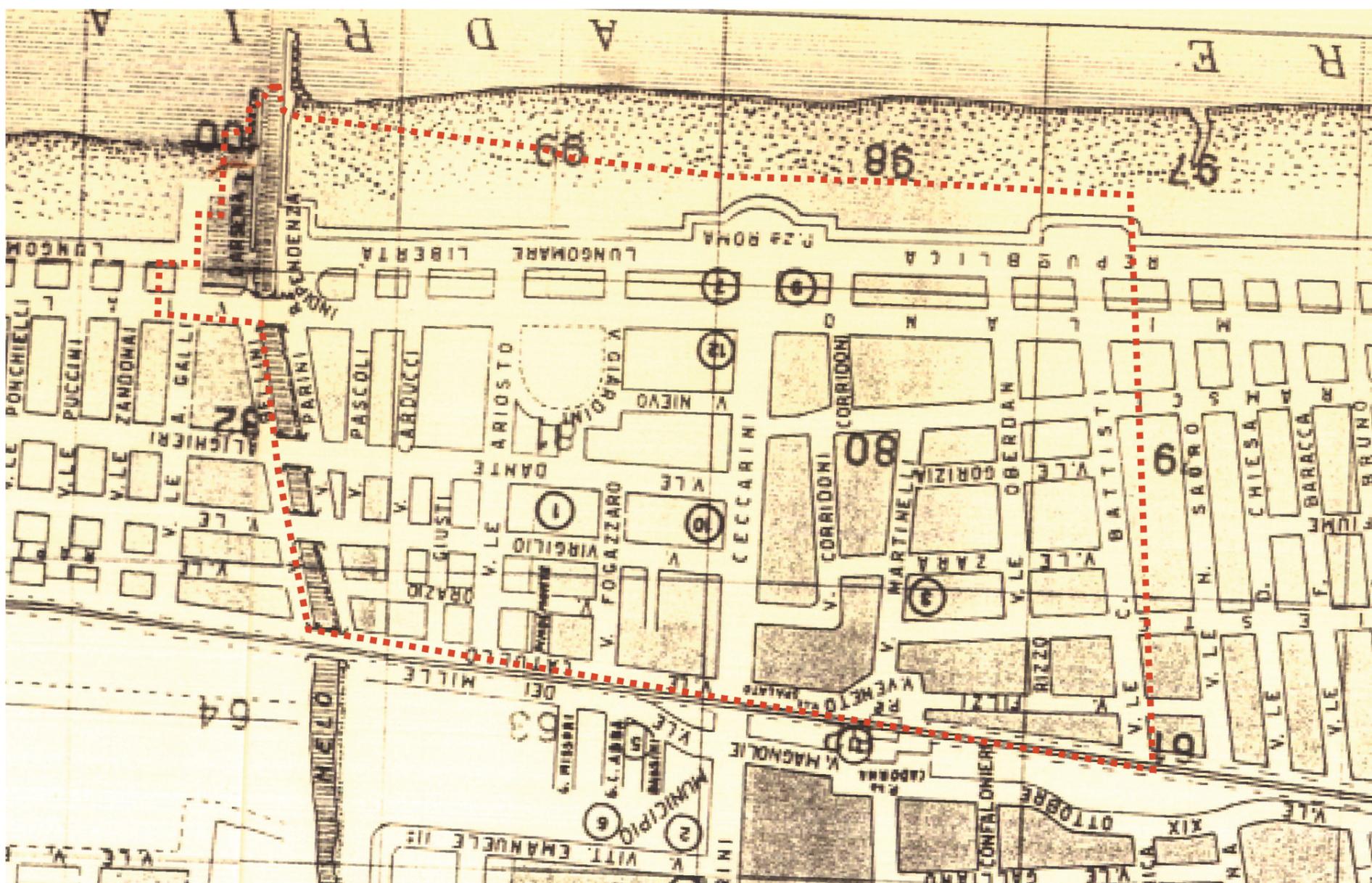


Catasto Napoleonico, 1810  
Fonte: Archivio Cartografico Provinciale





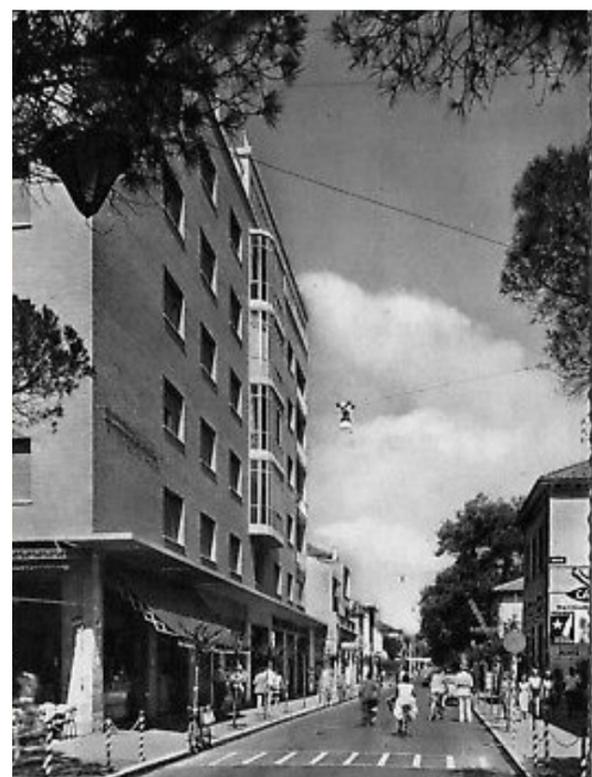
⊙  
 Catasto del 1930  
 Fonte: Archivio Cartografico Provinciale



⊙  
 Catasto del 1959  
 Fonte: Archivio Cartografico Provinciale



Fotografia aerea della Royal Air Force di Riccione, 27 Agosto 1943  
Fonte: Archivio Cartografico Provinciale



*Evoluzione dei paesaggi urbani e turistici*



Foto Lungomare dei Giardini precedenti all'intervento di riqualificazione del Lungomare  
Fonte: Piano Particolareggiato dell'Arenile IV Var. 2015, Elaborato 8: Documentazione Fotografica



Foto Lungomare dei Giardini precedenti all'intervento di riqualificazione del Lungomare  
 Fonte: Piano Particolareggiato dell'Arenile IV Var. 2015, Elaborato 8: Documentazione Fotografica



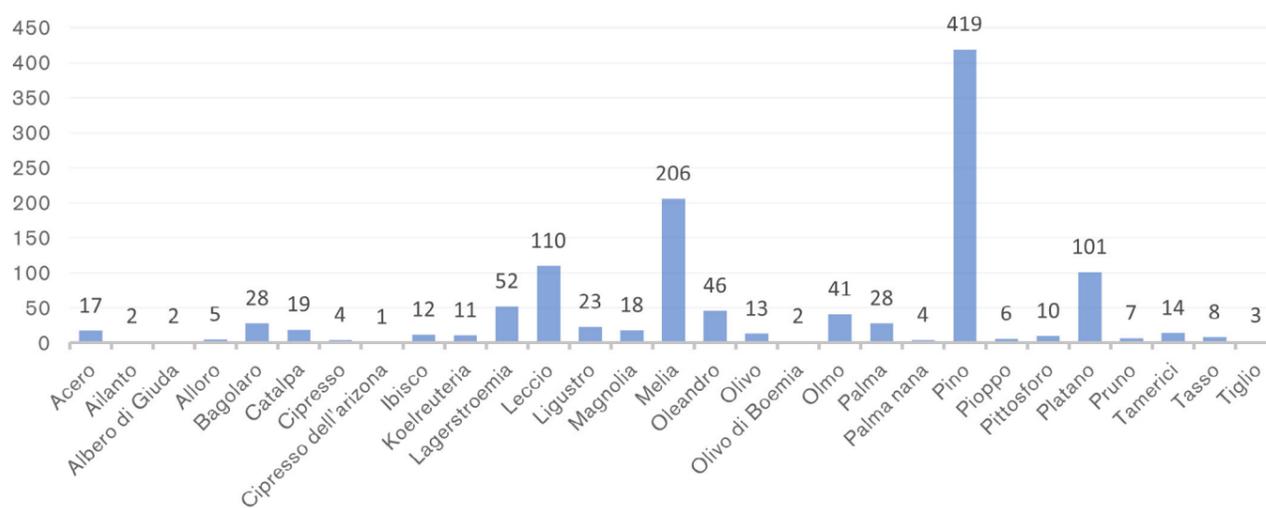
# 05

## ANALISI DEL VERDE

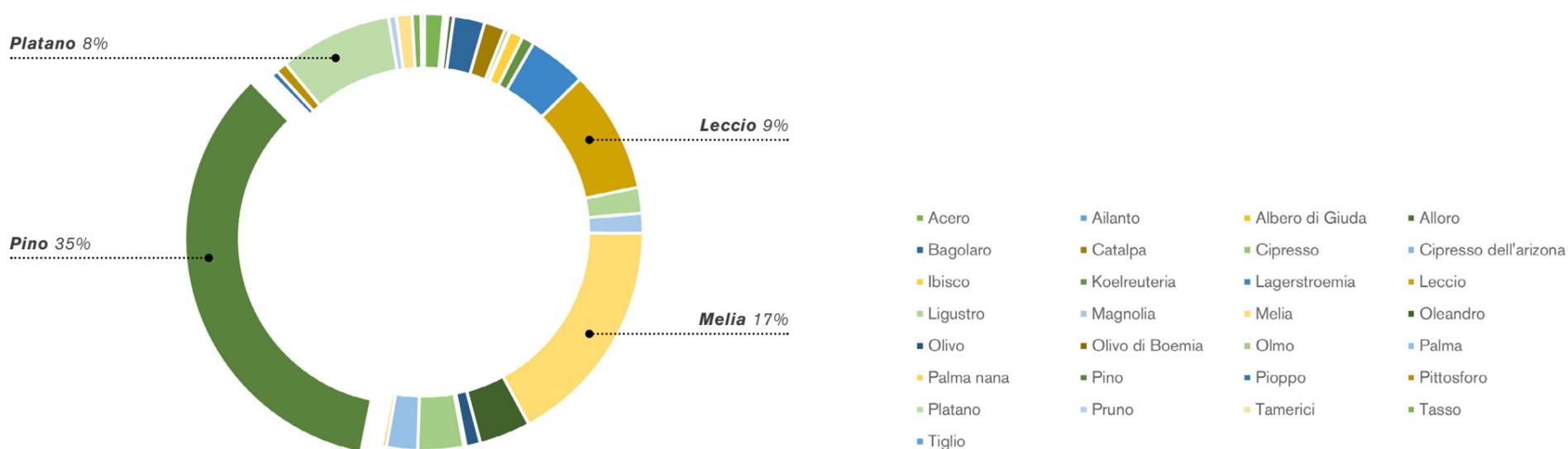
## ANALISI DEL VERDE

Al fine di presentare un'accurata analisi del verde attuale, si è partiti dall'attualizzazione dei censimenti riferiti al 2008, aggiornati grazie ad una serie di rilievi in campo. In generale, lo studio riguarda più nel dettaglio le alberature pubbliche, mentre per il verde privato si è fatto proceduto con un rapido aggiornamento del censimento storico, in merito al numero ed al posizionamento degli esemplari arborei. In particolare, inoltre, lo studio del verde riguarda unicamente le alberature presenti all'interno del comparto.

Tra i dati più rilevanti, e che implicano anche importanti conseguenze gestionali, vi è innanzitutto la distribuzione delle diverse specie, in cui il Pino domestico prevale nettamente, diventando un elemento paesaggistico "storico" e socialmente identificativo di questo spicchio di riviera, ma non solo.



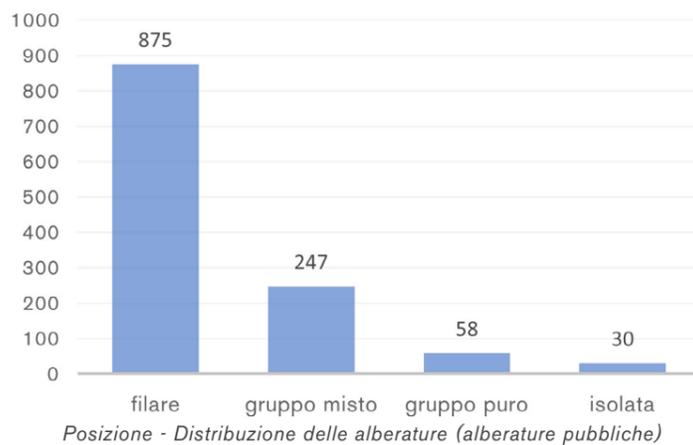
Specie - Consistenza singole specie (alberature pubbliche)



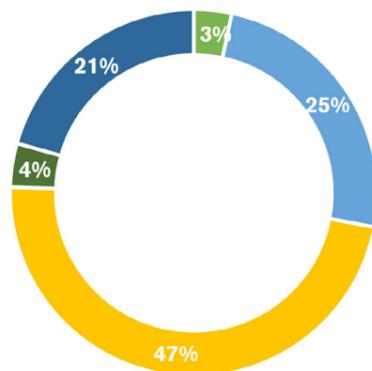
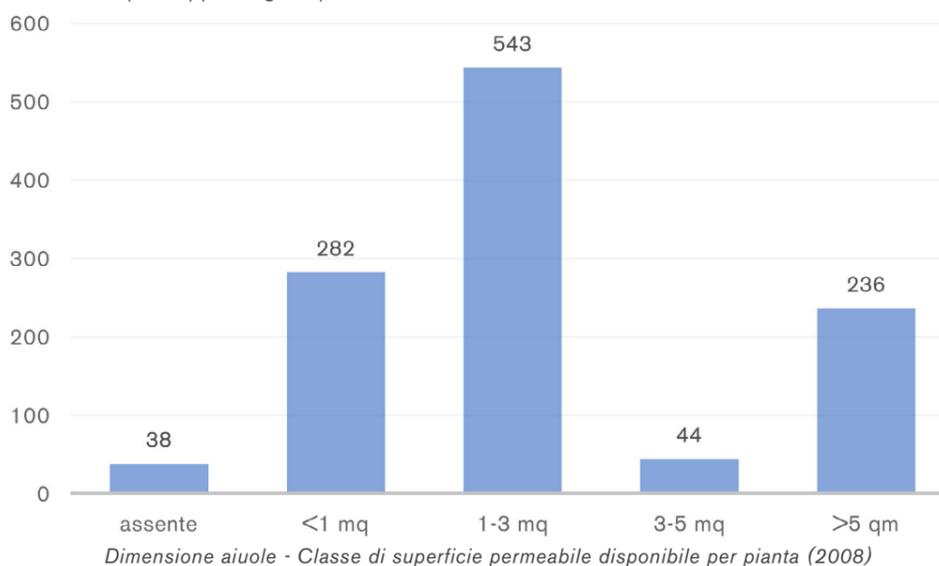
Specie - Distribuzione percentuale delle singole specie

Come si evince dai due grafici sopra riportati il Pino Domestico rappresenta circa il 35% degli esemplari presenti all'interno del perimetro indagato.

Questa specie costituisce quindi la maggior parte dei filari stradali che di fatto rappresentano anche il principale sistema del verde del distretto essendo preponderanti rispetto alle poche aree a verde considerando il fatto che anche il lungomare è riconducibile ad un sistema di boulevard prevalentemente pavimentato.



L'analisi delle superfici permeabili in cui si collocano le piante è stata svolta sulla base del censimento del 2008. In seguito ai rilievi in campo è però apparso chiaro come gli stessi dati siano esemplificativi anche della situazione del distretto, con il sottodimensionamento tipico, purtroppo, degli impianti stradali.



■ assente ■ <1 mq ■ 1-3 mq ■ 3-5 mq ■ >5 qm

Dimensione aiuole - Consistenza della singola classe di superficie (2008)

Oltre un quarto delle piante ha a disposizione una superficie inferiore al metro quadro, il che significa che, considerando lo spazio occupato dalla pianta, di fatto non è presente superficie permeabile a disposizione per le alberature.

Se si considera poi che quasi la metà di esse rientra in aiuole inferiori a 3 metri quadrati (la forbice del range può in questo caso tendere in inganno poiché in realtà prevalgono le casistiche più vicine al limite basso) il quadro generale evidenzia un gap fortemente negativo e che rappresenta il principale fattore limitante per lo sviluppo corretto delle piante unitamente all'esiguità di spazio aereo a disposizione legata all'interferenza degli edifici.

La sintesi di questi risultati evidenzia come ci troviamo di fronte ad una situazione molto frequente per le nostre città con un verde, prevalentemente di tipo stradale, ormai datato e soprattutto collocato in spazi inadeguati.

Questa situazione è quindi il frutto di scelte passate in cui ad onore del vero molti elementi di sensibilità ed attenzione sull'aspetto gestione e culturale del verde delle città non erano così diffusi e considerati.

Sta di fatto che oggi dobbiamo gestire un verde che presenta queste problematiche.

Nel caso del distretto Ceccarini, come del resto molte altre città della riviera, si aggiungono inoltre le problematiche specifiche legate alla presenza del pino domestico.

Questa specie, soprattutto in condizioni limitanti dei suoli come nel nostro caso sviluppano apparati radicali superficiali fortemente invasivi e che dissestano le pavimentazioni stradali creando situazioni di pericolo per la viabilità ed anche forme di barriere architettoniche sui marciapiedi.

Un altro aspetto che riguarda la specie è che, anche in condizioni così limitanti, generalmente non evidenzia sintomi esteriori, di stress o fisiopatie o deperimento presentandosi con chioma verde ed appunto priva di sintomi. La dimostrazione sta anche nel dato del censimento 2008 che cataloga la quasi totalità delle piante in uno stadio "normale".

Purtroppo però danni e patologie radicali (tagli di radici per sottoservizi, ingresso di patogeni dovuti a ferite o stress ecc.) portano la pianta ad un collasso improvviso in concomitanza spesso con eventi meteorici di maggiore intensità (es. date temporali) senza alcun preavviso. Quindi si pone un problema di sicurezza del patrimonio arboreo ed in particolare dei pini che richiede indagini costanti e strumentali (le uniche che possano dare una diagnosi sufficientemente precisa) e quindi la necessità di un investimento costante nel tempo per poter gestire correttamente il patrimonio arboreo attuale anche in un'ottica di una progressiva transizione verso assetti più stabili.

In termini di prospettiva, fermo restando che le analisi in corso dovranno integrare un dato più aggiornato, l'azione di rigenerazione urbana dovrà necessariamente includere il riassetto dello spazio pertinenziale del sistema del verde sia per ragioni di natura agronomica ma anche perché da esso ne dipende l'efficienza funzionale, e non solo estetica.

Non si tratta quindi di ragionare solo in termini di quantità del verde ma soprattutto di qualità che parte dalla qualità dei microclimi ed ambienti in cui esso si sviluppa.

Diventa quindi necessaria un'azione di "De-sealing" per creare nuovi spazi soprattutto areali che diventano strumenti integrati al sistema di regimazione e regolazione dei deflussi idrici operando un'importante azione di laminazione ed abbattimento dei picchi di portata oltre a favorire una permeabilità naturale e ricarica della falda e di termoregolazione.

Il verde delle città costituirà quindi uno dei principali attori per il contrasto ai cambiamenti climatici attraverso cui elaborare strategie per l'adattamento dei tessuti urbani.

Occorre quindi considerare il sistema del verde e la sua dotazione non più solo per il suo carattere meramente ornamentale o quantitativo ma anche prestazionale.

Diventa quindi strategico integrare il sistema delle infrastrutture verdi a quello delle infrastrutture blu che a loro volta devono integrarsi con ed operare sinergicamente con la rete delle infrastrutture grigie, accompagnando i percorsi della mobilità, specie quella ciclo-pedonale che, soprattutto in un progetto di rigenerazione urbana di un distretto turistico, costituiscono un elemento qualificante ed identificativo.

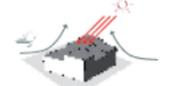
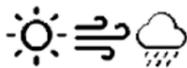
La strategia operativa, adottabile anche nel distretto in esame, prevede l'adozione di microinterventi (nature-based solutions) diffusi ma connessi funzionalmente che offrono l'occasione per abbellire la città e creare una rete ecologica urbana che si integra con il tessuto urbano in modo pressoché indissolubile.

Creare per tanto una rete di infrastrutture verdi integrata anche funzionalmente con le infrastrutture blu che a loro volta devono integrarsi ed operare sinergicamente con la rete delle infrastrutture grigie, accompagnando i percorsi della mobilità, specie quella ciclo-pedonale e che per questo contesto turistico devono diventare un elemento qualificante ed identificativo.

Una sintesi di questa linea d'azione è nell'esempio rappresentata dal progetto di eco quartiere di Boulogne-Buillancourt sotto riportato in cui lo spazio pubblico è stato preventivamente concepito rispetto al tessuto edificato proprio come sistema erogatore di servizi ambientali integrati (verde, paesaggio, gestione delle acque).

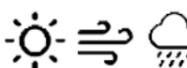


**TESSUTO EDIFICATO**  
CONCEPITO PER ISOLATI PERMEABILI ALLA RADIAZIONE SOLARE ALLE CORRENTI DEI VENTI E CON AMPI SPAZI PUBBLICI



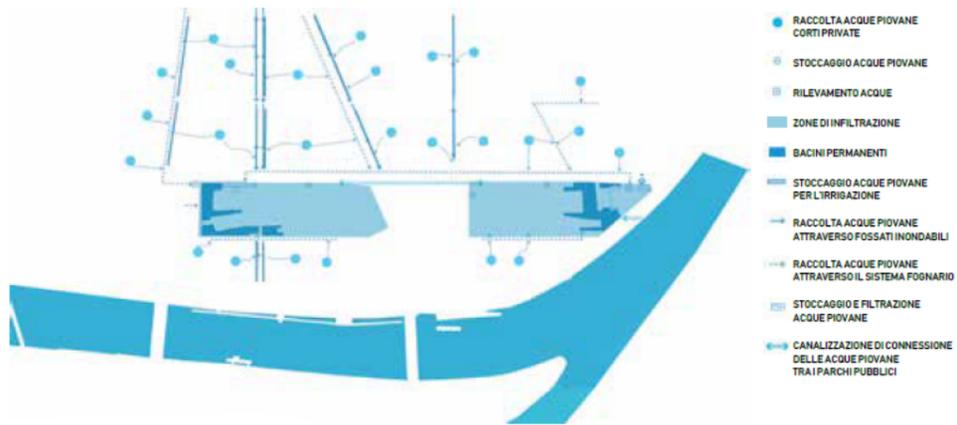
COPERTURE VERDI PER L'ASSORBIMENTO DELLE ACQUE PIOVANE E DEGLI INQUINANTI ATMOSFERICI

**INFRASTRUTTURA VERDE**  
CONNESSIONE DEL VERDE PUBBLICO E PRIVATO MASSE VEGETALI E FILARI ALBERATI CON CHIOME CONTINUE E CONTIGUE E SUOLI PERMEABILI VEGETATI



- FILARE CONTINUO SINGOLO
- FILARE CONTINUO DOPIO
- FILARI CONTINUI TRIPLI
- ■ ■ ■ ■ FILARI ALBERATI ASSOCIATI A GIARDINI DELLA PIOGGIA
- ■ ■ ■ ■ PARCO PUBBLICO
- ■ ■ ■ ■ PIAZZA ALBERATA
- ■ ■ ■ ■ CORTI VERDI PRIVATE

**INFRASTRUTTURA BLU**  
 SISTEMI INTEGRATI DI RACCOLTA DELLE ACQUE  
 SOLUZIONI TECNOLOGICHE INTEGRATE  
 A SOLUZIONI BASATE SULLA NATURA



- RACCOLTA ACQUE PIOVANE CORTI PRIVATE
- STOCCAGGIO ACQUE PIOVANE
- RILEVAMENTO ACQUE
- ZONE DI INFILTRAZIONE
- BACINI PERMANENTI
- STOCCAGGIO ACQUE PIOVANE PER L'IRRIGAZIONE
- RACCOLTA ACQUE PIOVANE ATTRAVERSO FOSSATI INONDABILI
- RACCOLTA ACQUE PIOVANE ATTRAVERSO IL SISTEMA FOGNARIO
- STOCCAGGIO E FILTRAZIONE ACQUE PIOVANE
- CANALIZZAZIONE DI CONNESSIONE DELLE ACQUE PIOVANE TRA I PARCHI PUBBLICI

Fonte: Linee Guida e Guida per il Migliorare la Resilienza ai Cambiamenti Climatici negli Interventi di Rigenerazione Urbana  
 Progetto: SOS4Life

Gli interventi declinabili in questa direzione sono diversi e vanno dal depaving di parcheggi, piazze a creazione di "rain gardens" che si trasformano in aiuole anche lineari particolarmente adatte alla struttura urbana del distretto.



## **ANALISI DEL VERDE** **PUBBLICO E PRIVATO**

Sono stati analizzati i caratteri principali del verde di proprietà pubblica e privata del distretto Ceccarini, valutando la permeabilità dei suoli, la tipologia di verde presente e la copertura arborea.

I dati cartografici di base sono stati ricavati dal database topografico del Comune di Riccione, dal censimento arboreo del 2011 e dal database regionale.

L'aggiornamento di questi materiali è avvenuto a seguito di un sopralluogo che ha permesso di ricavare nuovi dati relativi ai suoli residenziali e al numero di esemplari arborei presenti; il rilievo sul posto è stato integrato con immagini satellitari ed ortofoto che hanno permesso una migliore comprensione dello stato di fatto nelle situazioni in cui il solo sopralluogo non risultava sufficiente. I dati aggiornati comprendono la suddivisione secondo un grado di permeabilità per le superfici verdi, mentre integrano il posizionamento allo stato di fatto delle alberature presenti nel distretto.

In conclusione, il distretto presenta molti isolati ad alta impermeabilità e mostra una certa eterogeneità delle specie arboree piantumate in ambito pubblico e privato con prevalenza di specie tipiche di paesaggi costieri adriatici ad eccezione del lungomare di recente realizzazione.

# LA COPERTURA ARBOREA

## Tipologia funzionale

Identificazione delle tipologie di alberi all'interno del Distretto Ceccarini

Scala 1:5.000



Fonti: Censimento del patrimonio arboreo pubblico del Comune di Riccione - patrimonio arboreo privato rilevato tramite sopralluogo

### Alberature stradali pubbliche

Foto esempio: Viale Oberdan



Numero di esemplari totali: **428**

Sequenza lineare di alberature piantate su suolo pubblico, solitamente al limite esterno del marciapiede. La loro dimensione dipende spesso dall'importanza della strada.

### Alberature di arredo pubblico

Foto esempio: Lungomare Tintori



Numero di esemplari: **775**

Esemplari disposti lungo le aree pedonali, nei giardini pubblici oppure a completamento di aiuole presenti lungo gli assi di circolazione carrabile.

### Alberature private

Foto esempio: Viale Cesare Battisti



Numero di esemplari: **1374**

Alberature presenti all'interno di giardini e corti private di ville o palazzine isolate. Sono compresi anche gli esemplari presenti nei giardini delle strutture ricettive.

# LA COPERTURA ARBOREA

## Disposizione formale

Identificazione della disposizione delle alberature all'interno del Distretto Ceccarini

Scala 1:5.000



Fonti: Censimento del patrimonio arboreo pubblico del Comune di Riccione - patrimonio arboreo privato rilevato tramite sopralluogo

### Filare

Foto esempio: Via Gorizia



Sequenza lineare di alberature, solitamente appartenenti alla stessa specie, disposte alla stessa distanza tra loro.

### Gruppo compatto

Foto esempio: giardino Grand Hotel



Insieme di 5 o più alberi, non necessariamente della stessa specie, molto ravvicinati tra loro, quasi a formare un insieme vegetativo unico.

### Gruppo isolato

Foto esempio: Piazzale Curiel



Insieme di almeno 3 alberi, non necessariamente della stessa specie, solitamente presenti in aree verdi recintate.

# LA COPERTURA ARBOREA

## Valutazione percettivo-qualitativa dei filari

Suddivisione delle alberature appartenenti ai filari in 3 classi di qualità di insieme

Scala 1:5.000



Fonti: Censimento del patrimonio arboreo pubblico del Comune di Riccione - patrimonio arboreo privato rilevato tramite sopralluogo

### Classe 1: qualità scarsa

Foto esempio: Viale Trento Trieste



Numero di esemplari totali: **93**

Sequenza lineare di alberature che presenta una marcata differenza nella potatura delle piante e che appare esteticamente disomogenea.

### Classe 2: qualità buona

Foto esempio: Viale Oberdan



Numero di esemplari: **357**

Filari di alberature che si presentano complessivamente con una continuità spaziale omogenea, ma i cui singoli esemplari presentano alcune criticità estetiche.

### Classe 3: qualità discreta

Foto esempio: Lungomare della Repubblica



Numero di esemplari: **471**

Sequenza le cui alberature si presentano complessivamente in modo omogeneo, rendendo più comprensibile visivamente l'elemento paesaggistico lineare.

# LA COPERTURA ARBOREA

## Vincoli e tutele storico-paesaggistiche

Identificazione delle alberature sottoposte a prescrizioni di vincolo o tutela imposte dal RUE e dal PSC del Comune di Riccione

Scala 1:5.000



Fonti: Piano Strutturale Comunale e Regolamento Urbanistico Edilizio del comune di Riccione

Si individuano le alberature, pubbliche e private, che rientrano in una **perimetrazione tutelata** ai sensi delle norme prescritte dagli strumenti urbanistici comunali.

### RUE 2008 Tutele dei beni storico-culturali e testimoniali

**Art. 2.18** Giardini di pregio e di pertinenza e relative possibilità di intervento volte alla conservazione e alla valorizzazione dell'impianto e delle sue componenti.

Gli interventi possibili, secondo la normativa, sono finalizzati alla conservazione ed alla valorizzazione dell'impianto e delle singole componenti, anche di arredo qualora originali, dei giardini nonché delle alberature esistenti. Tali interventi prevedono:  
 - la conservazione delle alberature esistenti e, laddove si renda inevitabile, la loro sostituzione;  
 - l'integrazione del verde con la messa a dimora di nuovi esemplari.

Stato di fatto:

**199** alberi compresi in giardini di pregio  
**349** alberi compresi in giardini di pertinenza

### PSC 2007 Tutele dell'ambiente, del paesaggio e dei beni storico-culturali

**Art. 2.12** Aree soggette a vincolo paesaggistico ai sensi del D. lgs 42/2004 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio).

Le ville, i giardini e i parchi, interessati da specifiche disposizioni [...] quali: i pini dell'ex giardino di "Villa Mancini" individuati nella cosiddetta "Isola dei pini" in Viale Gramsci e il "Parco Boccini" in Viale F.lli Bandiera.

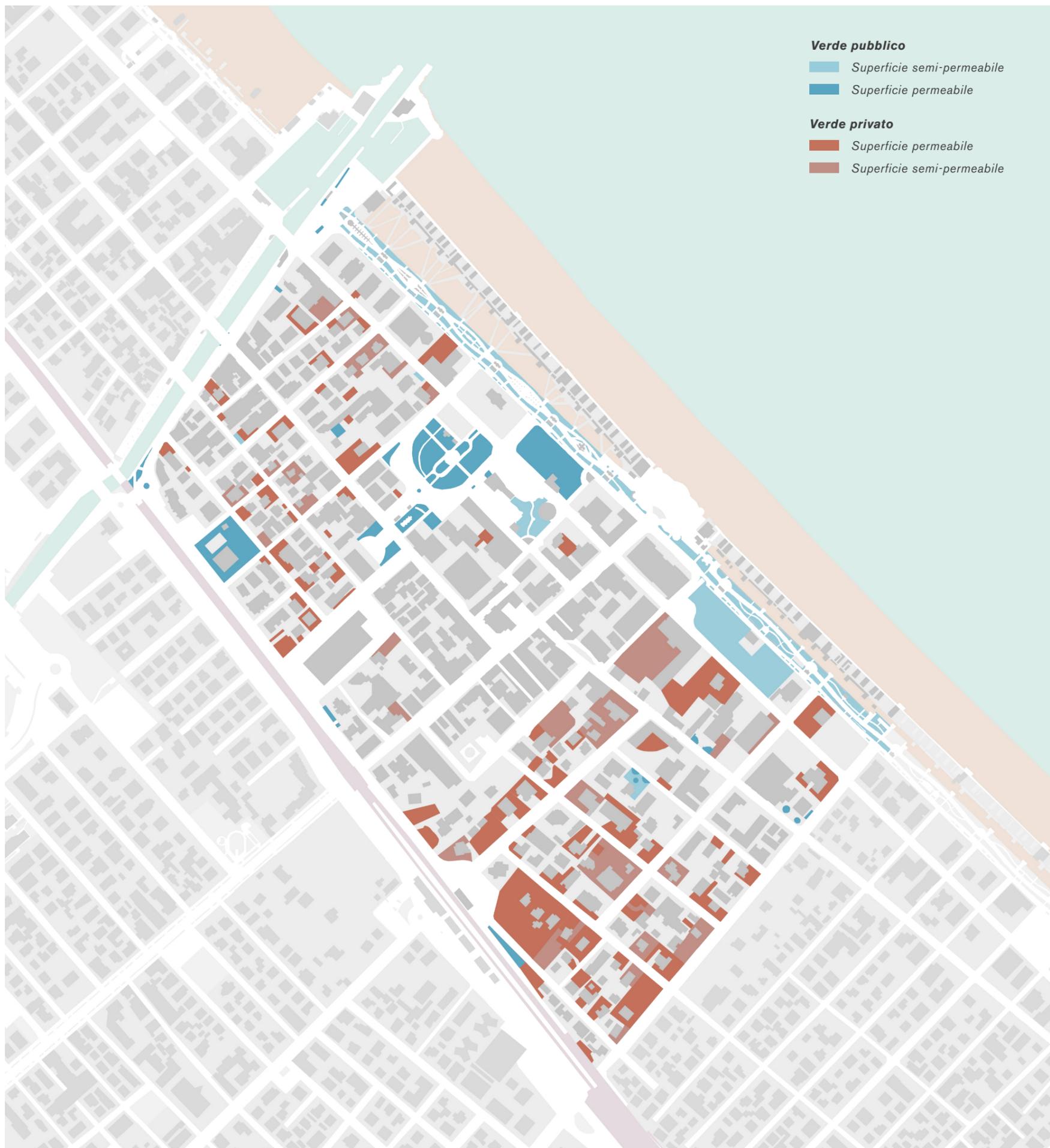


Situazione odierna delle alberature dell' "Isola dei Pini". Gli esemplari si trovano compresi in una struttura esterna dell'hotel retrostante.

# LE SUPERFICI Permeabilità

Identificazione delle aree permeabili e semi-permeabili all'interno del Distretto Ceccarini

Scala 1:5.000



Fonti: Permeabilità delle aree rilevata tramite sopralluogo

## TIPOLOGIE DI PERMEABILITÀ

### Superfici permeabili



Terreno con copertura erbosa



Terreno senza copertura erbosa

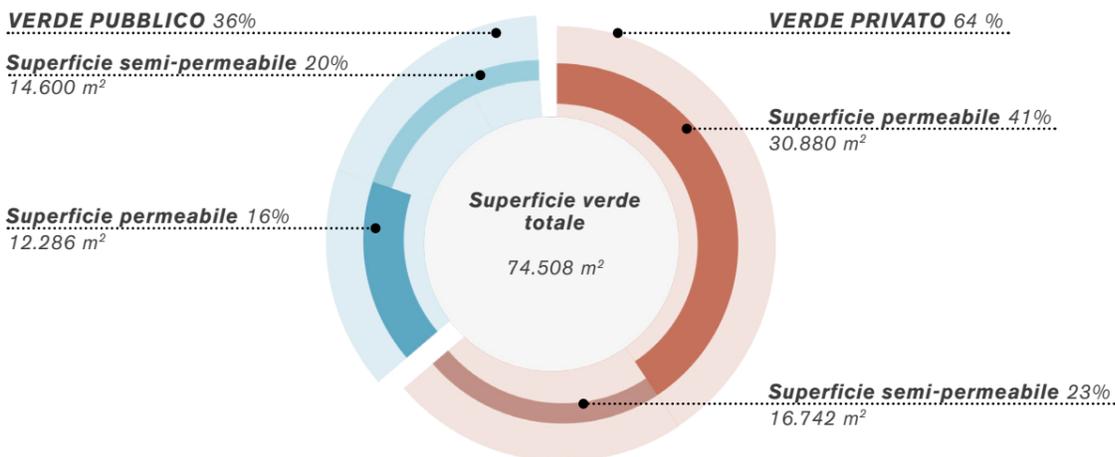
### Superfici semi-permeabili



Ghiaia con sottofondo di terriccio



Ciottoli su fondo di terriccio



Sono state individuate come superfici semi-permeabili anche le aree verdi che presentano almeno un piano interrato come nel caso della passeggiata lungomare e il piazzale della fermata degli autobus.

# LE SUPERFICI

## Tipologie di verde pubblico

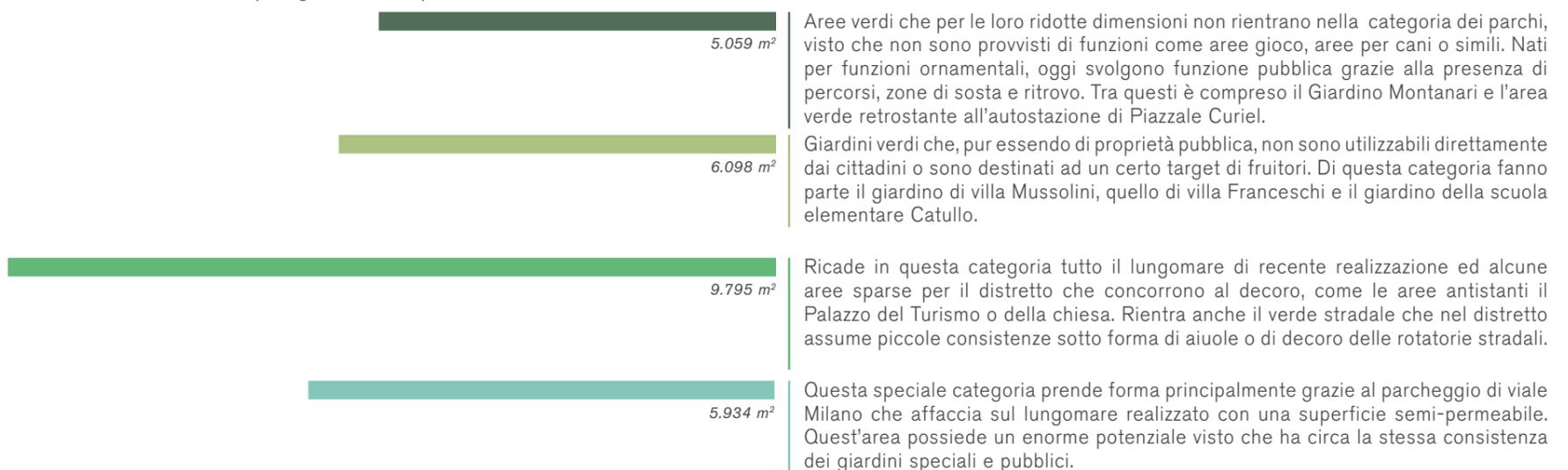
Identificazione delle tipologie di verde pubblico all'interno del Distretto Ceccarini

Scala 1:5.000



Fonti: Classificazione ISTAT

La classificazione delle tipologie di verde pubblico si basa sull'individuazione della **funzione**

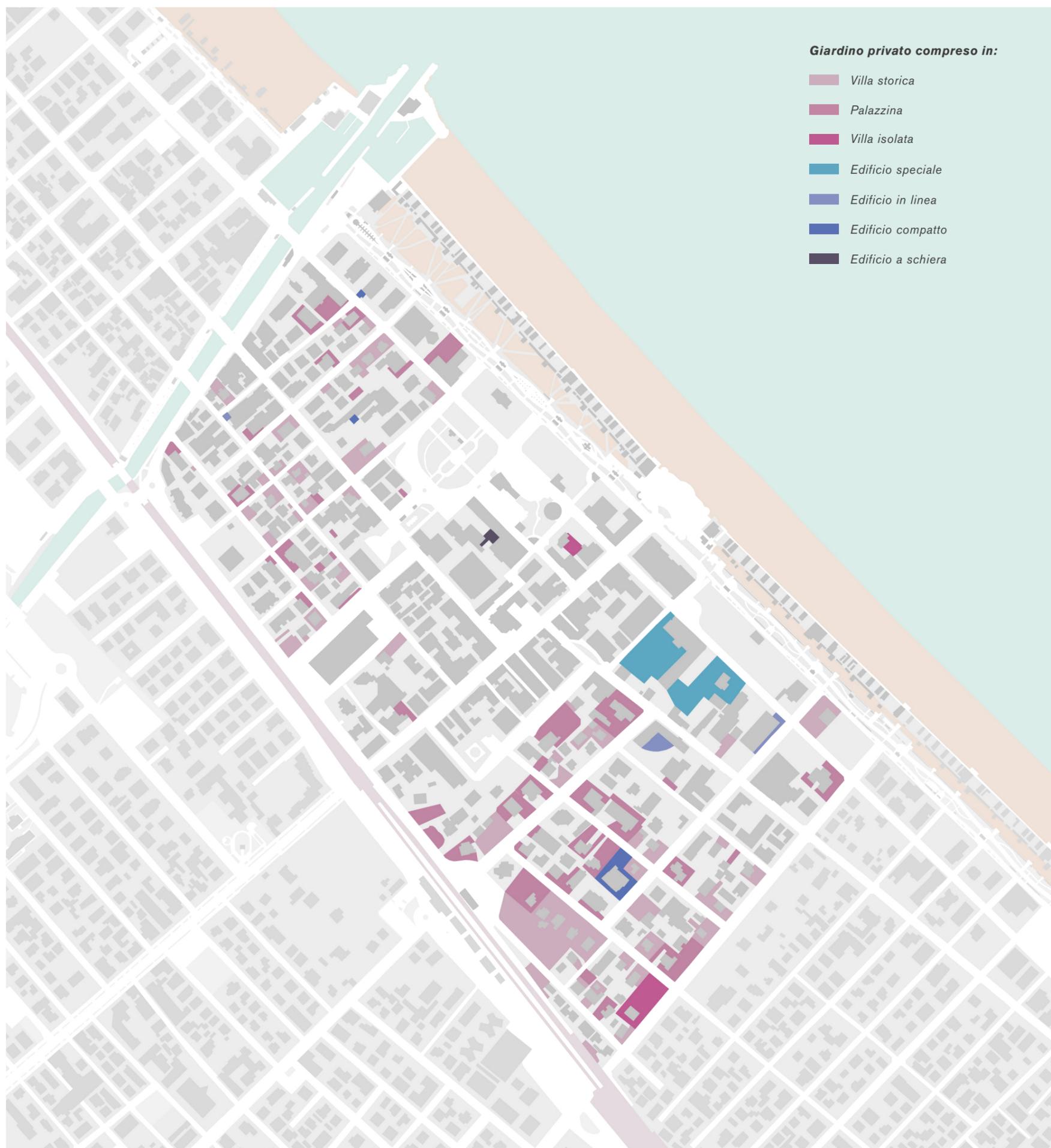


# LE SUPERFICI

## Tipologie di verde privato

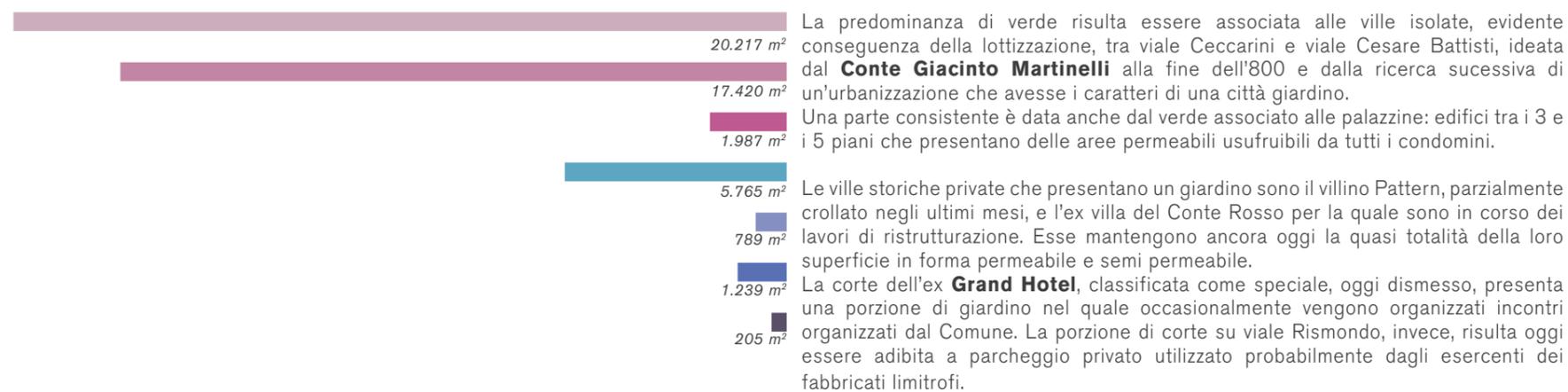
Identificazione delle tipologie di verde privato all'interno del Distretto Ceccarini

Scala 1:5.000



Fonti: Permeabilità delle aree rilevata tramite sopralluogo

La classificazione delle tipologie di verde privato segue l'individuazione delle **tipologie edilizie** individuate nel capitolo che segue.



# LE SUPERFICI

## Vincoli e tutele storico-paesaggistiche

Identificazione delle aree sottoposte a prescrizioni di vincolo o tutela presenti nel RUE e nel PSC del Comune di Riccione

Scala 1:5.000



Fonti: Regolamento Urbanistico Edilizio del comune di Riccione

### RUE 2008 Tutele dei beni storico-culturali e testimoniali

**Art. 2.17** Immobili di interesse storico, architettonico, culturale e testimoniale con relativa categoria di tutela.

**Categoria 1** Tutte le unità edilizie che hanno assunto rilevante importanza nel contesto urbano territoriale per specifici pregi o caratteri architettonici o artistici, compresi i beni tutelati dalla Soprintendenza dei beni Architettonici.

**Categoria 2** Tutte le unità edilizie che costituiscono parte integrante del patrimonio edilizio dell'insediamento storico, sia come elementi partecipanti alla formazione dell'ambiente storico antico, sia perché significativi dal punto di vista tipologico per la distribuzione interna degli ambienti, la disposizione degli elementi di collegamento verticale o per altre caratteristiche morfologiche.

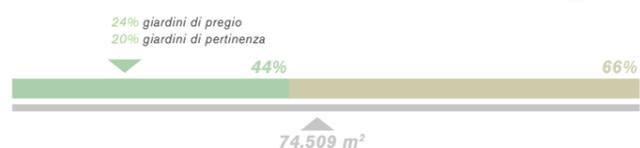
**Categoria 3** Tutte le unità edilizie che sono compatibili con l'organizzazione morfologica del tessuto urbanistico storico o con l'ambiente rurale, compresi gli insediamenti e le infrastrutture di interesse storico-testimoniale del territorio rurale.

**Art. 2.18** Giardini di pregio e di pertinenza e relative possibilità di intervento volte alla conservazione e alla valorizzazione dell'impianto e delle sue componenti.

### Numero e tipologie di edifici tutelati dal RUE



### Numero di aree verdi tutelate dal RUE

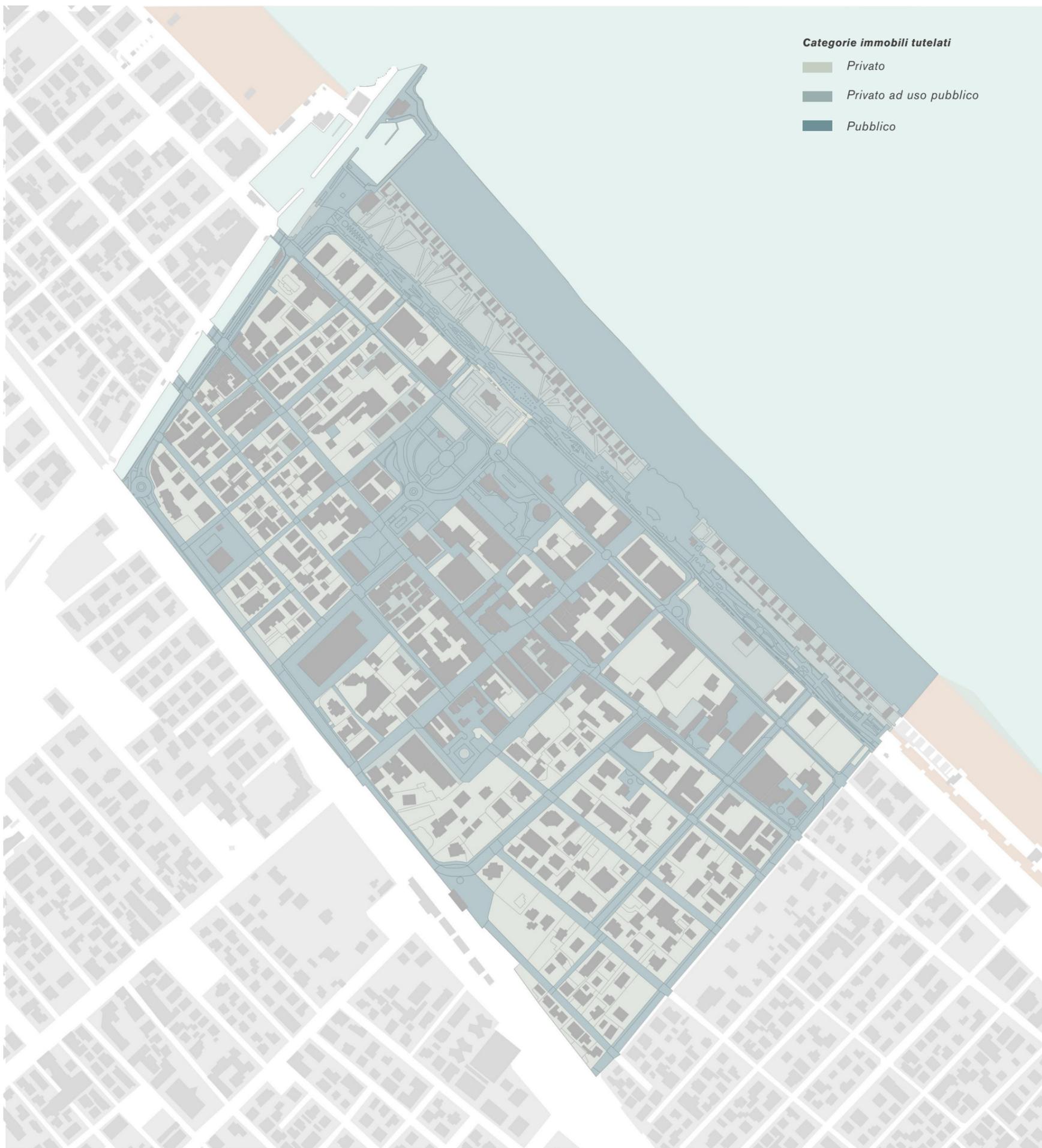


# LE SUPERFICI

## Accessibilità e proprietà

Suddivisione degli spazi aperti del comparto sulla base dell'accessibilità e dell'uso delle proprietà dei suoli, identificate tramite fotointerpretazione

Scala 1:5.000



Fonti: Sopralluoghi e fotointerpretazione

### Consistenza delle diverse tipologie di accessibilità degli spazi aperti

**Privato**  
14,6 ha

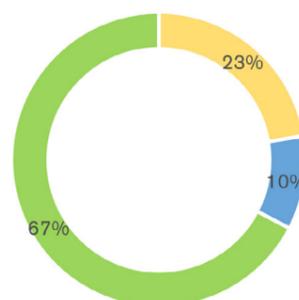
Si tratta di spazi aperti accessibili solamente a determinate categorie di persone, nel caso specifico si compongono principalmente dei giardini di pertinenza degli edifici privati e dei posti auto connessi

**Privato ad uso pubblico**  
6,7 ha

Sono quegli spazi aperti di proprietà privata che in determinati orari del giorno, a discrezione del proprietario, possono essere fruiti da tutti. In particolare si tratta di stabilimenti balneari e spazi di pertinenza di strutture recettive e negozi.

**Pubblico**  
44,1 ha

Spazi aperti che possono essere fruiti liberamente dalla comunità. All'interno del comparto sono rappresentati in larga parte da strade, parcheggi, aree verdi e spiaggia



PRIVATO PRIVATO USO PUBBLICO PUBBLICO

# GLI ISOLATI

## Classificazione per potenzialità verde

Individuazione della tipologia di isolato in base alla sua potenzialità verde all'interno del Distretto Ceccarini

Scala 1:5.000



Fonti: Rilevazione mediante sopralluogo, giudizio elaborato da una considerazione di Giuseppe Campos Venuti nel 2004 nella relazione al convegno "Una città per il verde"

Gli isolati con destinazione principalmente privata sono classificati attraverso una serie di **range percentuali** che individuano il rapporto tra la superficie potenzialmente riconvertibile a verde (superficie potenziale a terra) e la superficie totale non costruita dell'isolato.

In questo modo si individuano gli isolati con alto potenziale, ovvero con bassa quantità di superfici permeabili e isolati con basso potenziale, ovvero con alta quantità di superfici permeabili.

Vengono poi indicati, per ogni isolato, le coperture piane potenzialmente riconvertibili a tetti verdi.

In questo modo si mette in luce il potenziale totale di ogni isolato, individuando le zone del Distretto che necessitano di interventi più estesi al contrario di quelle che già presentano una situazione sufficiente, seppur non ottimizzata.

Gli **isolati** che sono stati esclusi dall'analisi della superficie potenziale si identificano con giardini e aree totalmente permeabili, con bassa e quasi nulla concentrazione di edifici. Per questo motivo il loro potenziale sarebbe risultato troppo basso, alterando in positivo i risultati degli altri isolati.

In questo modo possiamo dire che le aree verdi pubbliche appartenenti a questi isolati, non necessitano di interventi di permeabilizzazione, ma possono essere oggetto di progetti per un miglioramento del loro stato di fatto inseriti in un unico sistema di verde pubblico sostenibile e innovativo.

Alcuni **isolati privati** saranno oggetto di uno studio più approfondito che permetterà di valutare l'effettivo apporto benefico della condizione ambientale.

**0-25%** **Isolato ad alta permeabilità**  
 1.297 m<sup>2</sup> Totale superficie potenziale a terra  
 0 m<sup>2</sup> Totale superficie potenziale in copertura

**50-75%** **Isolato a bassa permeabilità**  
 37.062 m<sup>2</sup> Totale superficie potenziale a terra  
 3.316 m<sup>2</sup> Totale superficie potenziale in copertura

**25-50%** **Isolato sufficientemente permeabile**  
 12.819 m<sup>2</sup> Totale superficie potenziale a terra  
 0 m<sup>2</sup> Totale superficie potenziale in copertura

**75-100%** **Isolato scarsamente permeabile**  
 55.231 m<sup>2</sup> Totale superficie potenziale a terra  
 8.922 m<sup>2</sup> Totale superficie potenziale in copertura

# ISOLATI A BASSA PERMEABILITÀ

Individuazione degli isolati poco permeabili e loro caratteristiche all'interno del Distretto Ceccarini



Isolato tipo con caratteristiche comuni

Isolato tipo con caratteristiche non comuni

## Isolati con caratteristiche non comuni



### Carattere tipico

Isolato con connotazione principalmente turistica

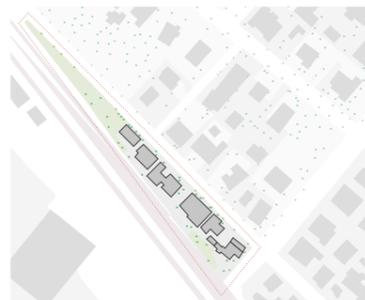
### Dati di superficie

Superficie totale: 5106 m<sup>2</sup>  
Superficie coperta: 2839 m<sup>2</sup>

Superficie permeabile: 790 m<sup>2</sup>  
Superficie semi permeabile: 0 m<sup>2</sup>  
Superficie potenziale tetti verdi: 1000 m<sup>2</sup>

La presenza di due hotel ed una struttura privata incide molto sullo studio di questo isolato, esso si presenta costruito lungo quasi tutto il suo perimetro lasciando poco spazio di superficie a terra. Quest'ultima si divide quasi equamente in superficie permeabile (790 m<sup>2</sup>) e superficie potenzialmente verde (926 m<sup>2</sup>) composta per lo più di piccoli frammenti di terreno poco adatti a trasformazioni.

Tuttavia, una possibilità di ampliamento della permeabilità potrebbe avvenire con la trasformazione delle coperture piane presenti per un incremento di circa il 22% della superficie totale dell'isolato.



### Carattere tipico

Isolato a stretto contatto con la linea ferroviaria di forma non comune

### Dati di superficie

Superficie totale: 2895 m<sup>2</sup>  
Superficie coperta: 901 m<sup>2</sup>

Superficie permeabile: 617 m<sup>2</sup>  
Superficie semi permeabile: 0 m<sup>2</sup>  
Superficie potenziale tetti verdi: 0 m<sup>2</sup>

Anche se l'isolato, come in molti altri casi, è composto da residenze e quindi con numeri confrontabili con gli isolati comuni, esso presenta una forma singolare ed un insolito posizionamento a stretto contatto con la ferrovia.

L'attenzione viene posta in caso di riqualificazione o mitigazione al forte margine della linea ferroviaria che andrebbe valutata per non creare punti di discontinuità.

# ISOLATI A BASSA PERMEABILITÀ

## Studio delle caratteristiche *urbane* di un isolato tipo

Individuazione della tipologia, delle superfici e dei fronti dell'isolato tipo



### Tipologia funzionale

Isolato prevalentemente residenziale su assi commerciali

**Superficie totale: 3.385 m<sup>2</sup>**  
 Superficie non costruita: 1.998 m<sup>2</sup>  
 Superficie coperta: 1.387 m<sup>2</sup>

**Superficie verde totale: 639 m<sup>2</sup>**  
 Superficie permeabile: 0 m<sup>2</sup>  
 Superficie semi-permeabile: 639 m<sup>2</sup>

**Superficie potenziale totale: 1.359 m<sup>2</sup>**  
 Superficie potenziale a terra: 1.359 m<sup>2</sup>  
 Superficie potenziale in copertura: 0 m<sup>2</sup>

### Fronte Nord-Ovest

Tipologia funzionale: PRIVATO



**DISOMOGENEITÀ** del fronte data dalla presenza di edifici non appartenenti alla stessa tipologia edilizia e per la presenza di specie arboree di diverso ordine di grandezza.

**DISCONTINUITÀ** del fronte data dalla successione non lineare degli edifici lungo il confine. Presenza di spazi aperti che spezzano la continuità del fronte edilizio

### Fronte Sud-Ovest

Tipologia funzionale: PRIVATO



**LINEARITÀ** data dalla disposizione a filare delle alberature private lungo il confine del lotto con l'asse stradale, appartenenti alla stessa specie e allo stesso ordine di grandezza.

**COMPATTEZZA** data dal susseguirsi di abitazioni della stessa tipologia (ville isolate) e dalla disposizione ravvicinata delle alberature lungo il confine.

### Fronte Nord-Est

Tipologia funzionale: PUBBLICO



**APERTURA** del fronte nel rapporto con l'isolato antistante in quanto non presenta un fronte edilizio ma uno spazio aperto.

**LINEARITÀ** data dalla successione di edifici appartenenti alla stessa tipologia edilizia (edificio compatto) e dalla disposizione delle alberature lungo il confine con il suolo pubblico.

### Fronte Sud-Est

Tipologia funzionale: PRIVATO



**CHIUSURA** del fronte data dalla presenza di un edificio compatto sul lato opposto, in posizione molto ravvicinata al confine del lotto.

**DISOMOGENEITÀ** del fronte edilizio per la presenza di edifici appartenenti a tipologie diverse e per la presenza di una varietà di specie arboree disposte in gruppo compatto nella zona verso ovest.

L'isolato di matrice residenziale, a meno di un servizio turistico ed una piccola attività commerciale, si presenta parzialmente permeabile con superfici in ghiaia per 639 m<sup>2</sup> ed i rimanenti 1359 m<sup>2</sup> di pavimentazioni classiche in cemento e pietra.

L'**affaccio pubblico** su viale Dante presenta una vegetazione lineare composta da Pini Marittimi intervallati ai due estremi del percorso. I viali Ariosto e Virgilio, a senso unico di circolazione, utilizzano parte della carreggiata per i parcheggi, mentre la vegetazione è presente all'interno delle recinzioni private. Infine, viale Giusti si presenta come uno stretto spazio dove la fitta vegetazione arbustiva ed arborea privata, lo rende un corridoio verde.

Gli **edifici limitrofi** che affacciano sull'isolato oggetto di studio sono principalmente residenziali alti da uno o due piani su viale Giusti e Virgilio; su viale Ariosto è presente una villa di carattere storico ed un hotel di 5 piani. Su viale Dante invece si apre uno spazio pubblico pavimentato, in connessione con l'asse pedonale.

Circa la metà del perimetro privato dell'isolato utilizza, a ridosso della recinzione, una siepe di 1,5 m interrotta solo dalle aperture carraie o pedonali, soluzione scelta anche per delineare i confini di proprietà tra i lotti. La metà del perimetro che non usa questa soluzione, dà su viale Dante e per qualche decina di metri sui viali Ariosto e Giusti con edifici a ridosso della strada, eccezione fatta per il vuoto della piscina annessa all'Adriatica Hotel.

# ISOLATI A BASSA PERMEABILITÀ

## Studio delle caratteristiche verdi di un isolato tipo

Individuazione delle specie arbore, delle caratteristiche formali e ambientali dell'isolato tipo



### CARATTERISTICHE FORMALI

Specie	Esemplari	Ordine di grandezza	Altezza media	Forma della chioma
<i>PINUS PINASTER</i> (Pino Marittimo)	14	Albero grande	12 m	Ombrelliforme
<i>CHAMAEROPIS HUMILIS</i> (Palma nana)	4	Albero piccolo	6 m	Ombrelliforme
<i>MORUS ALBA</i> (Gelso bianco)	13	Albero piccolo	6 m	Arrotondata
<i>PRUNUS CERASIFERA</i> (Amolo)	4	Albero piccolo	3 m	Arrotondata
<i>CUPRESSUS SEMPREVIRENS</i> (Cipresso)	4	Albero grande	10 m	Ovoidale
<i>OLEA EUROPAEA</i> (Olivo)	1	Albero piccolo	4 m	Arrotondata
<i>QUERCUS ILEX</i> (Leccio)	4	Albero grande	10 m	Arrotondata

### CARATTERISTICHE AMBIENTALI\*

Specie	Abbattimento inquinanti (assorbimento g/giorno)			Stoccaggio CO <sub>2</sub> (assimilazione t/anno)	Totale per numero di esemplari				
	PM <sub>10</sub>	O <sub>3</sub> **	NO <sub>2</sub>		PM <sub>10</sub>	O <sub>3</sub> **	NO <sub>2</sub>	CO <sub>2</sub>	
<i>PINUS PINASTER</i> (Pino Marittimo)	3.392	-15.046	1.050	0.0307	47.49	-210.64	14.7	0.43	
<i>CHAMAEROPIS HUMILIS</i> (Palma nana)	0.758	na	0.591	0.0033	3.03	na	2.36	0.01	
<i>MORUS ALBA</i> (Gelso bianco)	0.115	3.095	1.369	0.0825	1.50	12.38	17.8	1.07	
<i>PRUNUS CERASIFERA</i> (Amolo)	0.664	1.579	0.614	0.0218	2.66	20.52	2.46	0.09	
<i>CUPRESSUS SEMPREVIRENS</i> (Cipresso)	1.004	0.400	0.242	0.0210	4.02	1.60	0.97	0.08	
<i>OLEA EUROPAEA</i> (Olivo)	1.082	1.000	0.668	0.0306	1.08	1.00	0.67	0.03	
<i>QUERCUS ILEX</i> (Leccio)	12.557	-22.095	8.191	0.0889	50.23	-88.38	32.76	0.36	
					<b>Media</b>	<b>15.71</b>	<b>-37.64</b>	<b>10.24</b>	<b>2.07</b>
					<b>g/giorno</b>	<b>g/giorno</b>	<b>g/giorno</b>	<b>t/anno</b>	

\* Fonte: Piano regionale per la qualità dell'aria-ambiente, Regione Toscana

\*\*Bilancio tra O<sub>3</sub> assorbito e O<sub>3</sub> prodotto. I valori negativi indicano una pianta con alta produzione di COV.

L'analisi del **patrimonio arboreo** presente nell'isolato è stata condotta attraverso un sopralluogo durante il quale sono state catalogate tutte le specie in età matura presenti e la quantità.

44 Esemplari di alberature presenti  
7 Specie arboree differenti

L'individuazione delle loro caratteristiche formali permette uno studio sul loro rapporto con il costruito mentre le caratteristiche ambientali, desunte da studi effettuati dalla Regione Toscana per il monitoraggio della qualità ambientale, ci permettono, in modo indicativo, di valutare il **beneficio ambientale** dell'isolato stesso.

I valori di abbattimento degli inquinanti atmosferici sono riferiti ad una singola pianta, per questo è stato possibile calcolarne il risultato tenendo conto del numero totale di piante presenti per specie.

Alcune specie come il pino e il leccio rilevano una **tendenza negativa** nel bilancio di scambio di O<sub>3</sub>, questo manifesta la loro alta produzione di **Composti Organici Volatili** e sono quindi da monitorare se piantumate in aree con alta concentrazione di inquinamento atmosferico



# 06

## ANALISI DEL COSTRUITO

## **STRUTTURA URBANA** **DEL DISTRETTO**

Il Distretto Ceccarini mostra alcuni caratteri tipici delle città della riviera: un lungomare pedonale riqualificato ma delimitato verso mare da una batteria uniforme di stabilimenti balneari che ne oscurano la visuale, i grandi alberghi che lo fronteggiano e l'area urbana retrostante densamente punteggiata da edifici di uso misto residenziale, commerciale e di intrattenimento.

L'orditura urbana regolare è delimitata su tre lati dal mare, dal portocanale e dalla linea ferroviaria, che identificano chiaramente l'area di interesse dell'intervento.

Questa fitta maglia si struttura in maniera ortogonale ai principali assi commerciali e dello svago di viale Ceccarini, viale Dante e del Lungomare, nonché della strada litoranea.

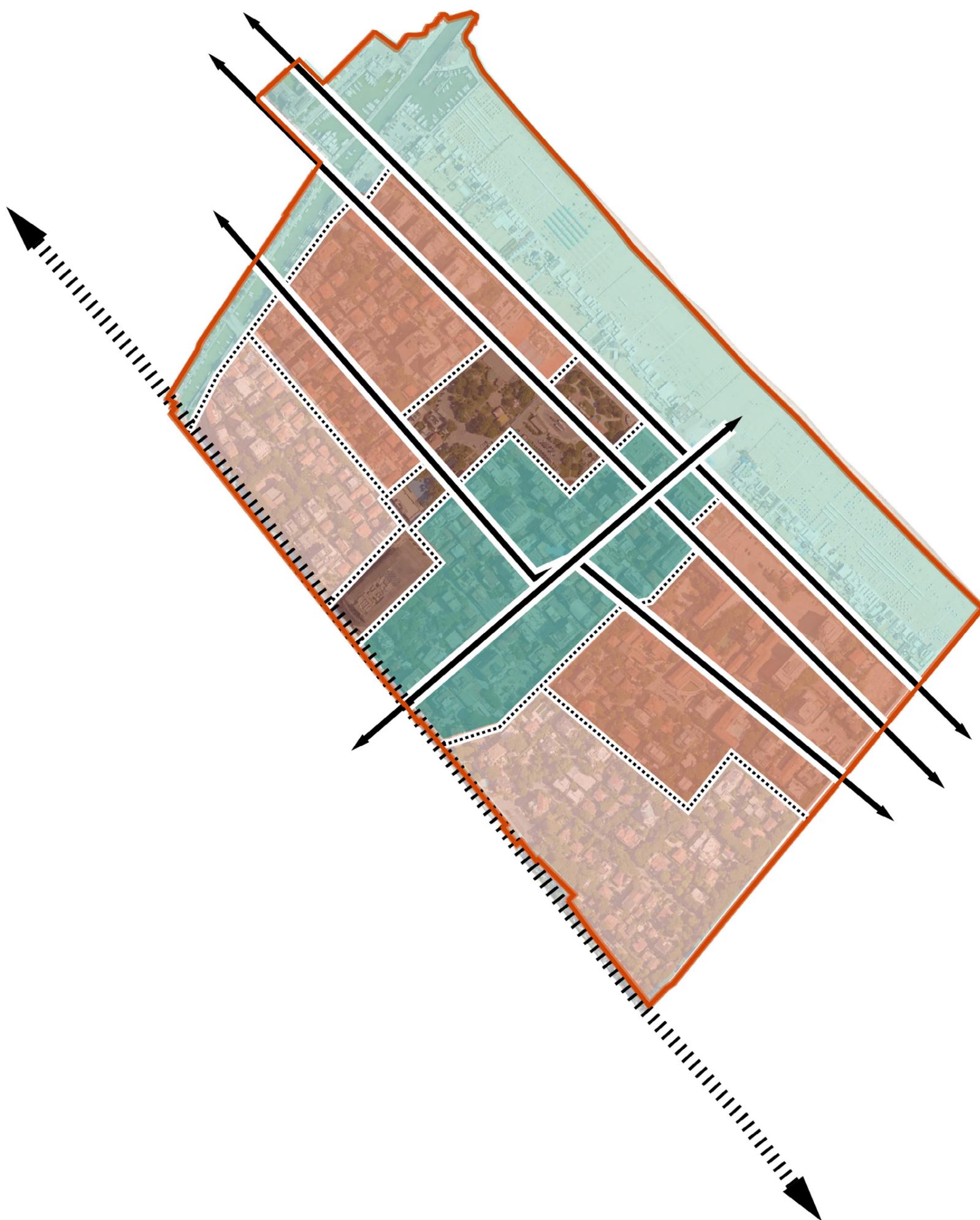
L'orditura urbana che si viene a generare è interrotta da alcuni grandi poli attrattori come il Pala Riccione e la stazione ferroviaria, mentre la rete degli spazi pubblici tenta un legame a volte forzato tra le differenti funzioni.



Scala 1:5.000  
Struttura urbana del distretto

Identificazione dei principali assi che generano la maglia urbana regolare e identificazione delle principali polarità a scala locale

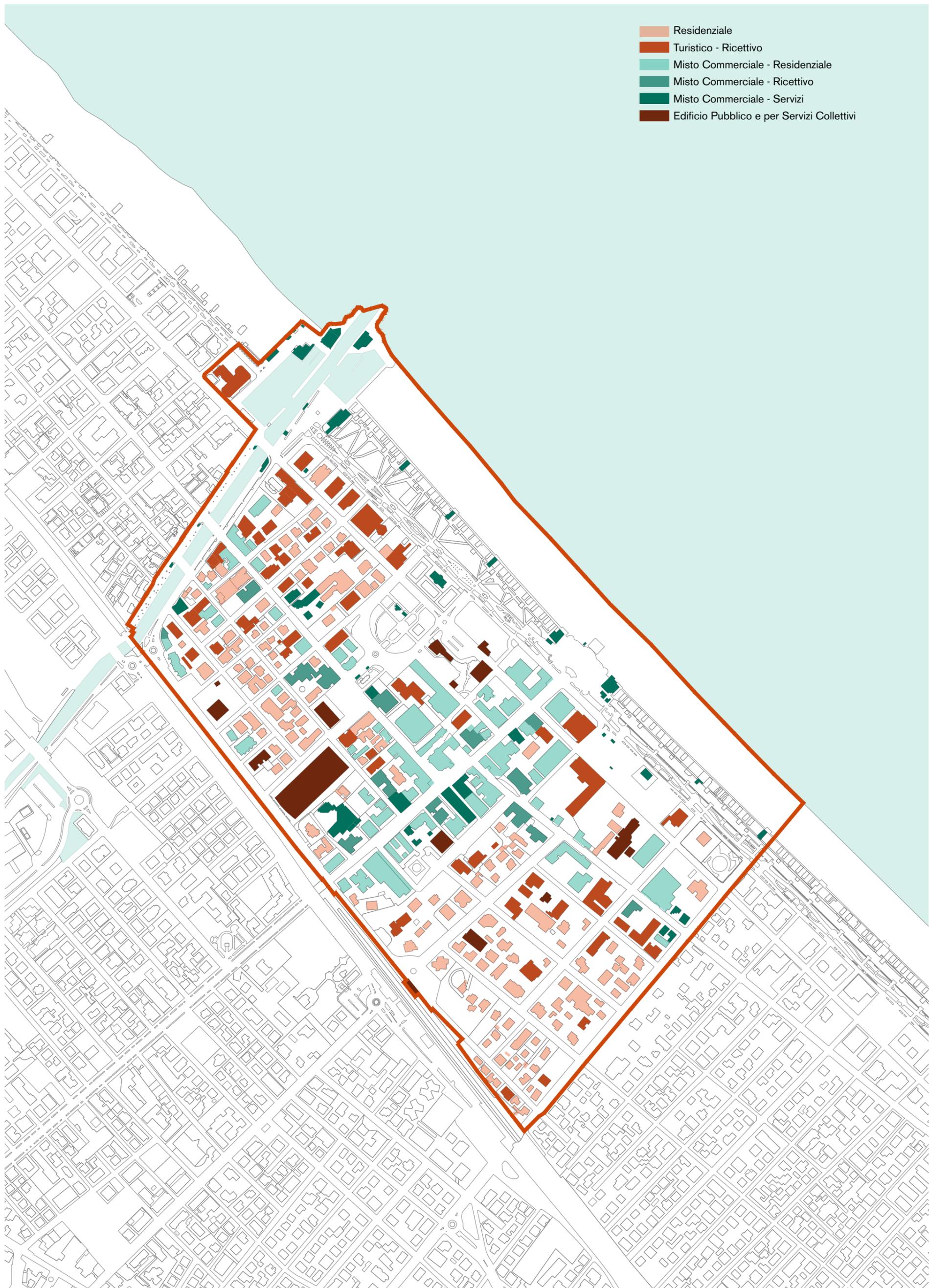
- Tessuto a bassa densità e a prevalente funzione residenziale
- Tessuto misto a prevalente funzione ricettiva e commerciale
- Asse degli edifici pubblici e servizi collettivi
- Tessuto a impianto commerciale di viale Ceccarini
- Litorale e porto canale



🕒 Scala 1:5.000

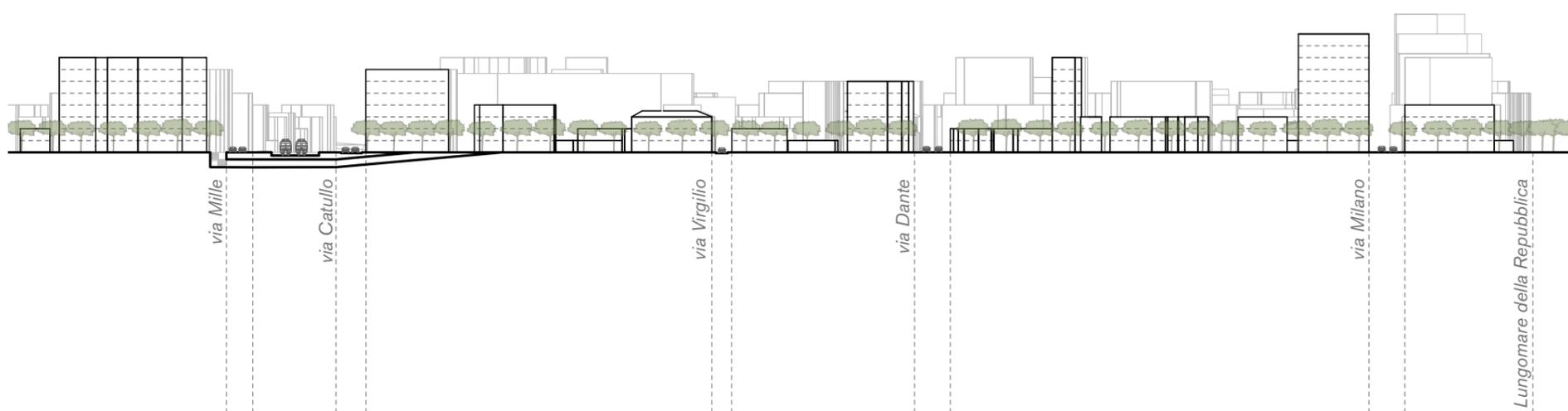
Mappa dei tessuti urbani

*I tessuti ad impianto residenziale e minor densità si attestano nella zona più distante dal mare, mentre avvicinandosi ad esso si riscontra un aumento delle tipologie commerciali e ricettive, che danno luogo ad un tessuto misto. Un tessuto ad impianto commerciale si sviluppa lungo viale Ceccarini, che si affianca ad un asse secondario di servizi collettivi ed edifici pubblici.*

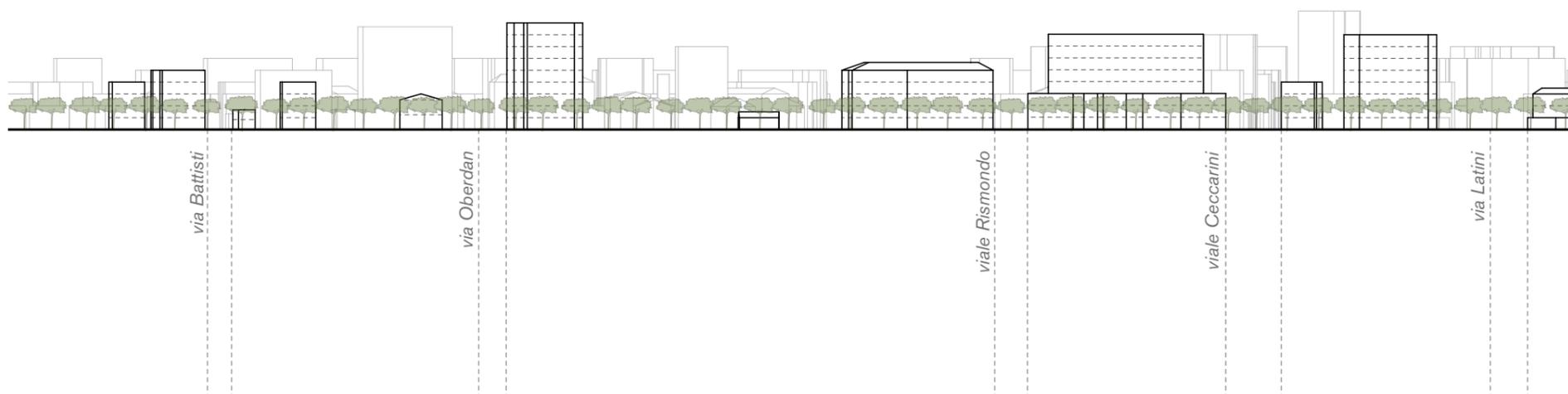


🕒 Scala 1:5.000

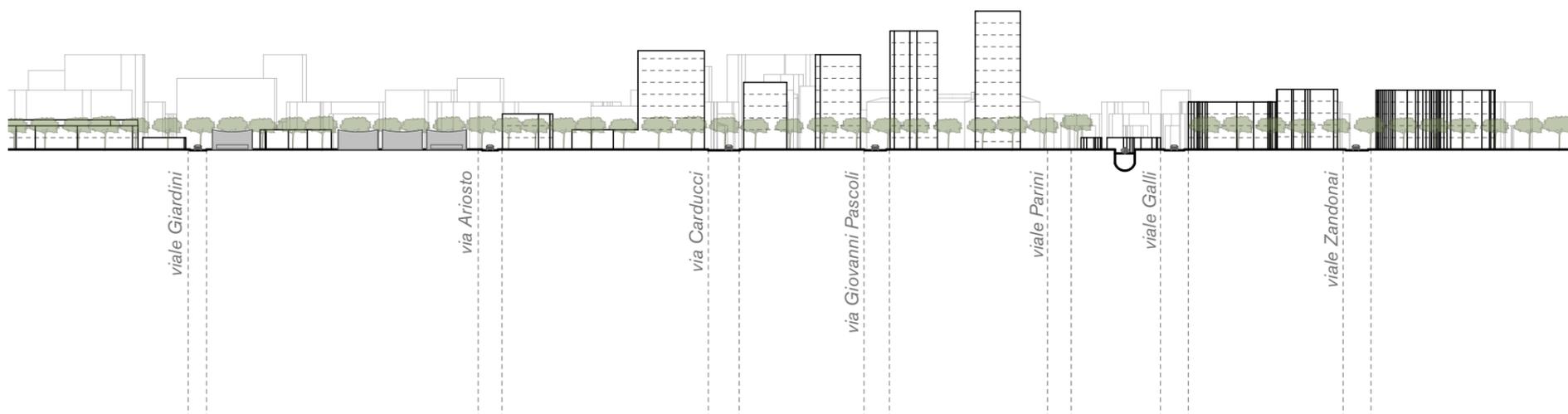
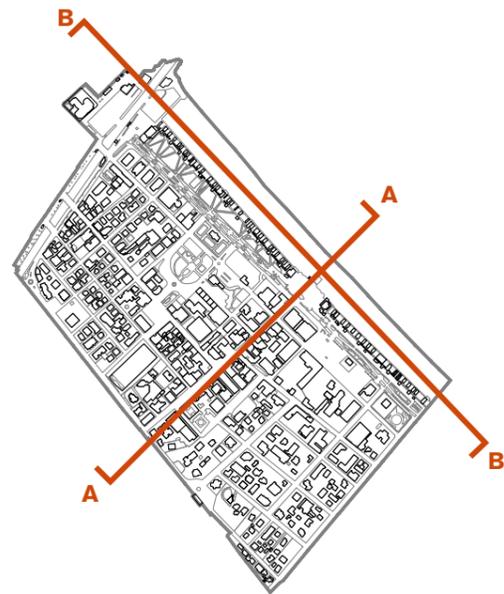
Mappa delle funzioni urbane



Sezione AA  
Scala 1:1.500



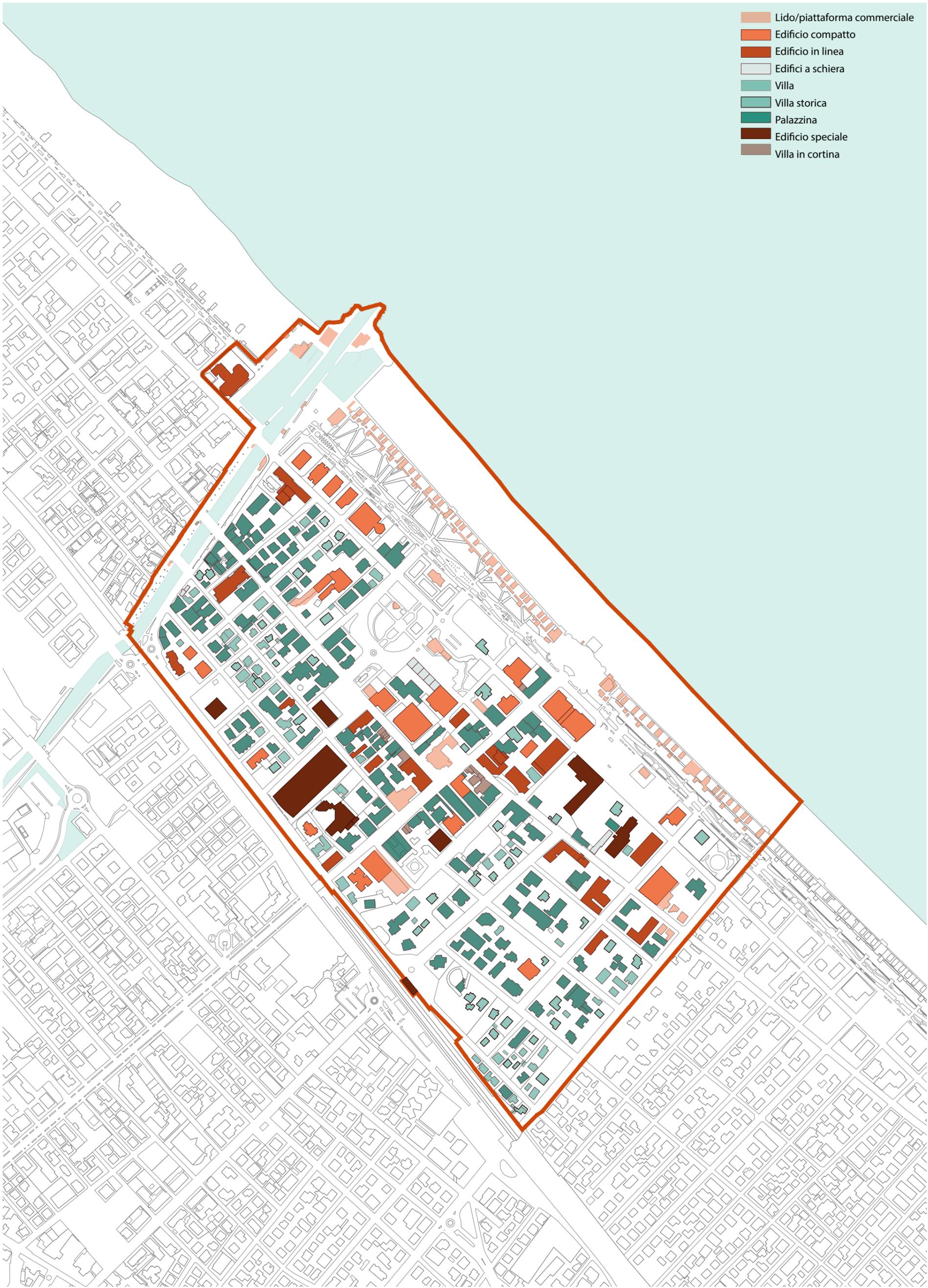
Sezione BB  
Scala 1:1.500



## **ANALISI DELLE** **TIPOLOGIE EDILIZIE**

A seguito di una mappatura di tipo funzionale, gli edifici che compongono il distretto sono stati classificati per categorie tipologiche. Le numerose categorie riscontrate hanno fatto emergere un'evidente diversità nel rapporto con lo spazio pubblico, nella densità e nelle modalità di aggregazione dell'edificato.

Lo studio dei modelli di aggregazione tipologica ha portato ad una classificazione degli isolati, dei quali sono stati analizzati: comportamento perimetrale e rapporto con la viabilità e lo spazio pubblico, tipologie edilizie e densità, funzioni prevalenti, permeabilità e rapporto di copertura.

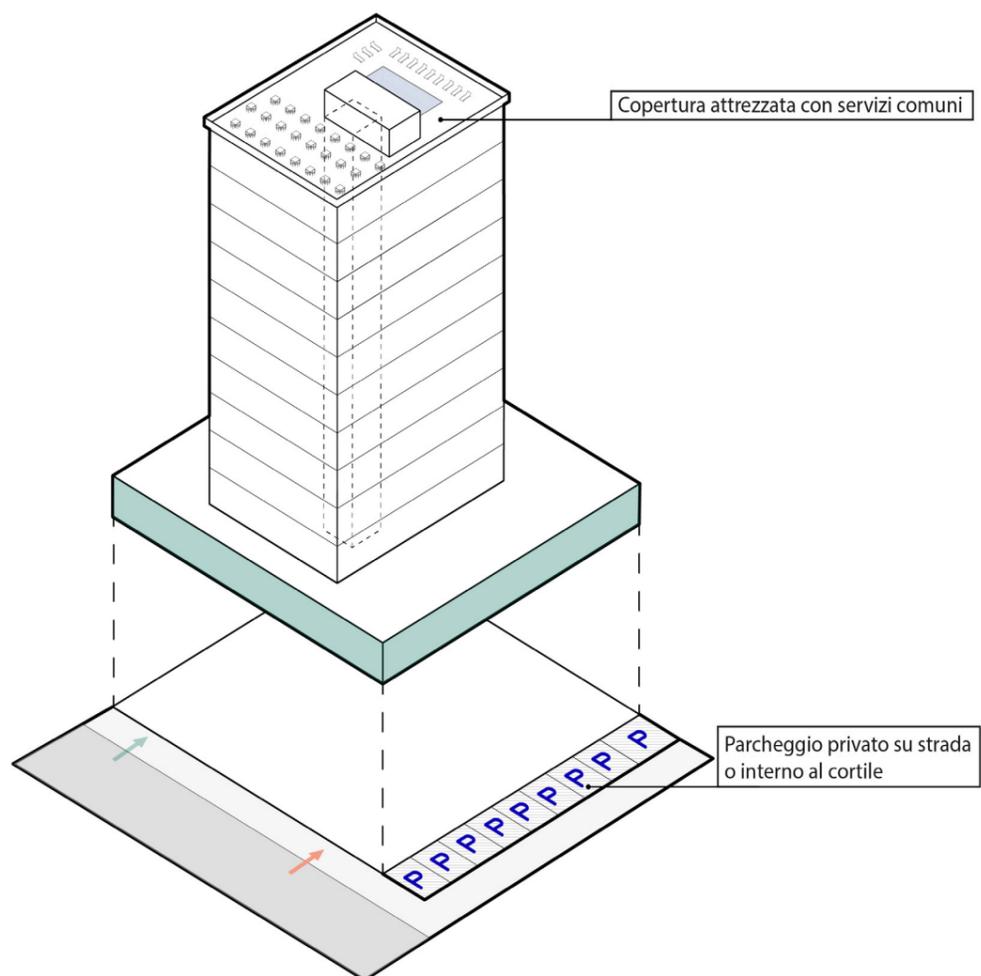


Scala 1:5.000

Mappa delle tipologie edilizie

## EDIFICIO COMPATTO

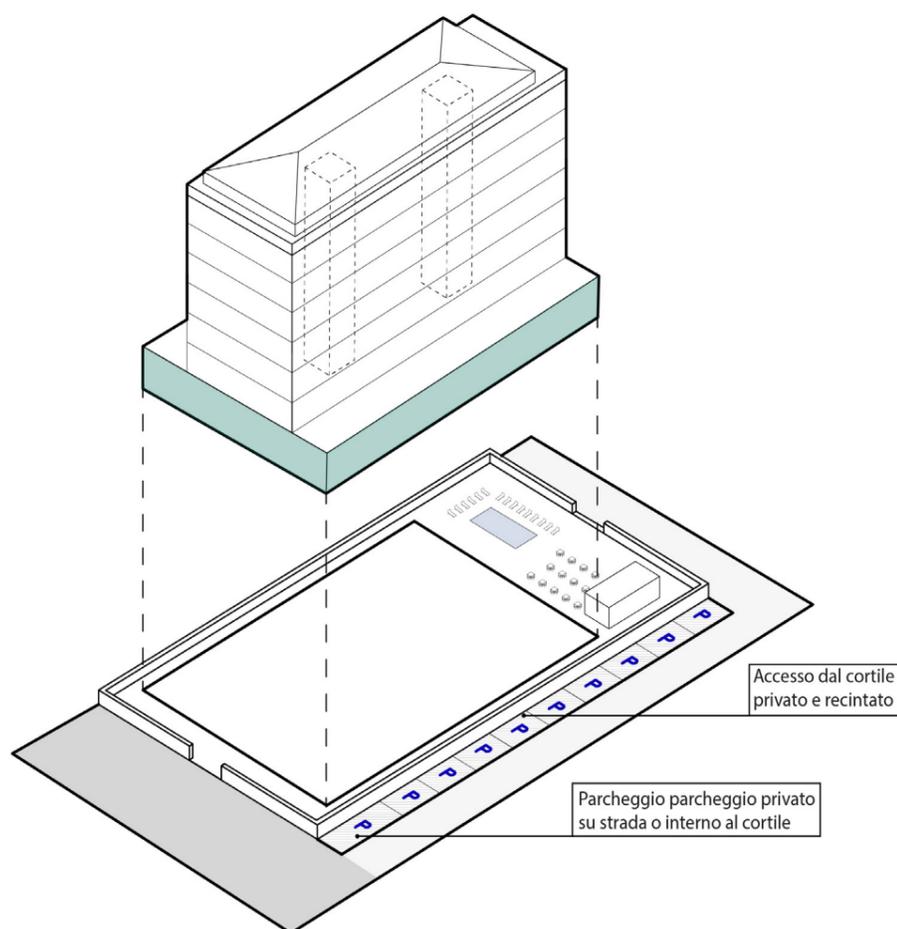
Edificio con più di 5 piani con forma regolare e compatta, isolato in lotto recintato con parcheggi interni, esterni o interrati ad uso esclusivo, funzione residenziale o turistico-ricettiva, può presentare il commercio al piano terra e servizi comuni in copertura



*Esempio tipologico*

## EDIFICIO A LINEA

Edificio con sviluppo longitudinale maggiore che in altezza, isolato in lotto recintato, con parcheggi interni, esterni o interrati ad uso esclusivo, funzione residenziale o turistico-ricettiva, può presentare il commercio al piano terra e servizi comuni in copertura.

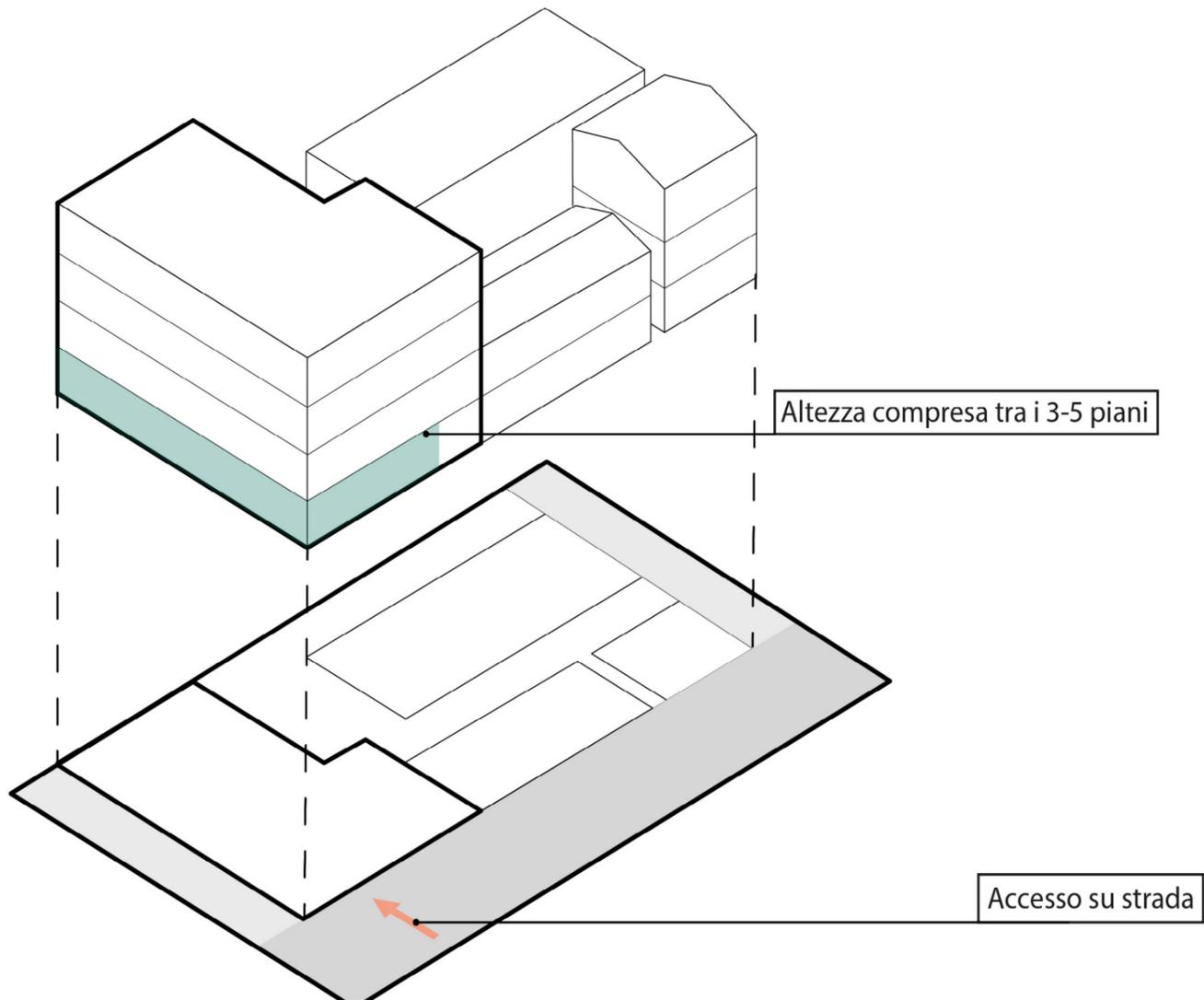


*Esempio tipologico*

# PALAZZINA

## PALAZZINA IN CORTINA EDILIZIA

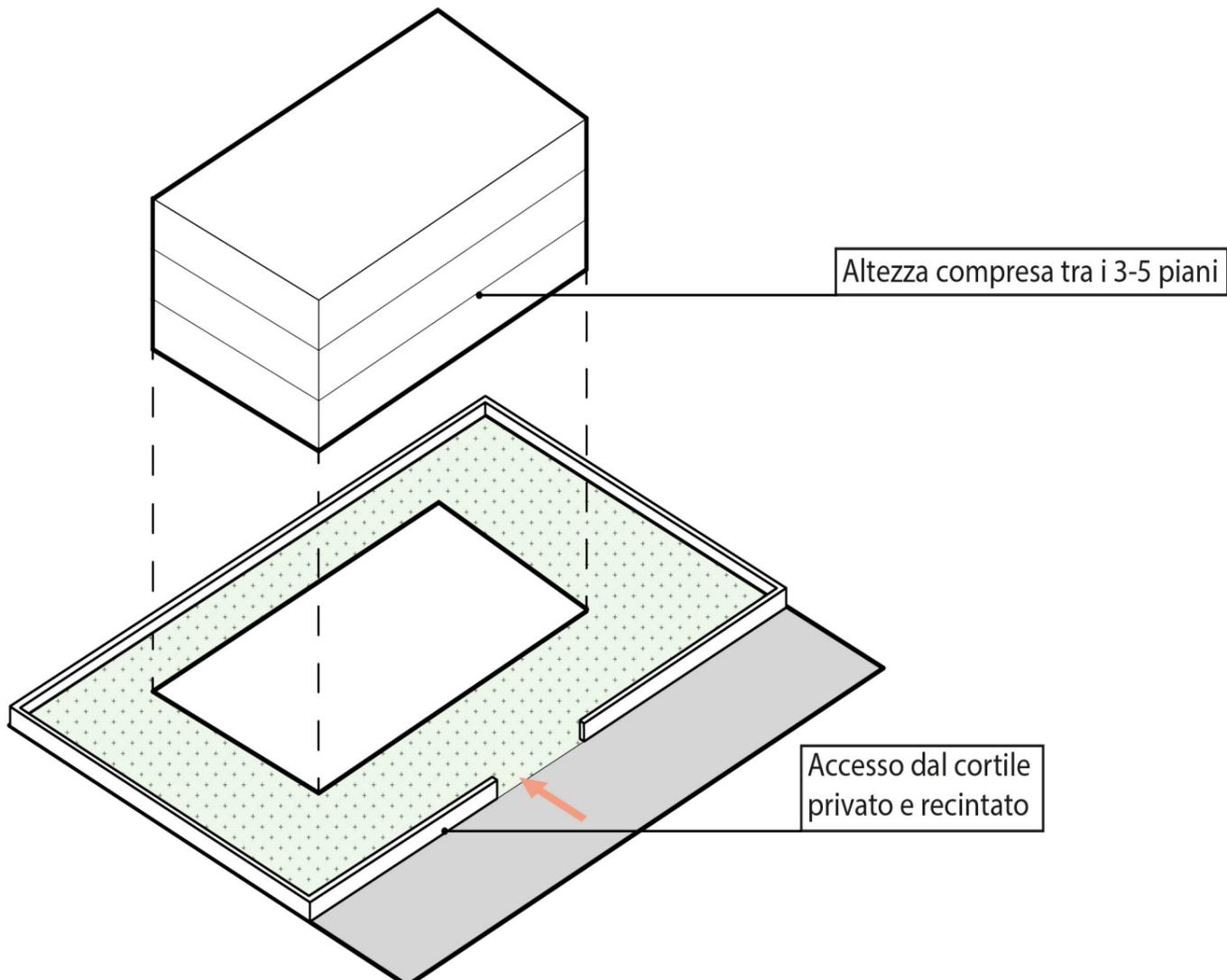
edificio con altezza compresa tra i 3-5 piani, prevalentemente moderno di carattere non storico, con funzioni miste, in una cortina edilizia



*Esempio tipologico*

### PALAZZINA ISOLATA

Edificio con altezza compresa tra i 3-5 piani, prevalentemente moderno di carattere non storico, con funzioni miste, in lotto recintato isolato

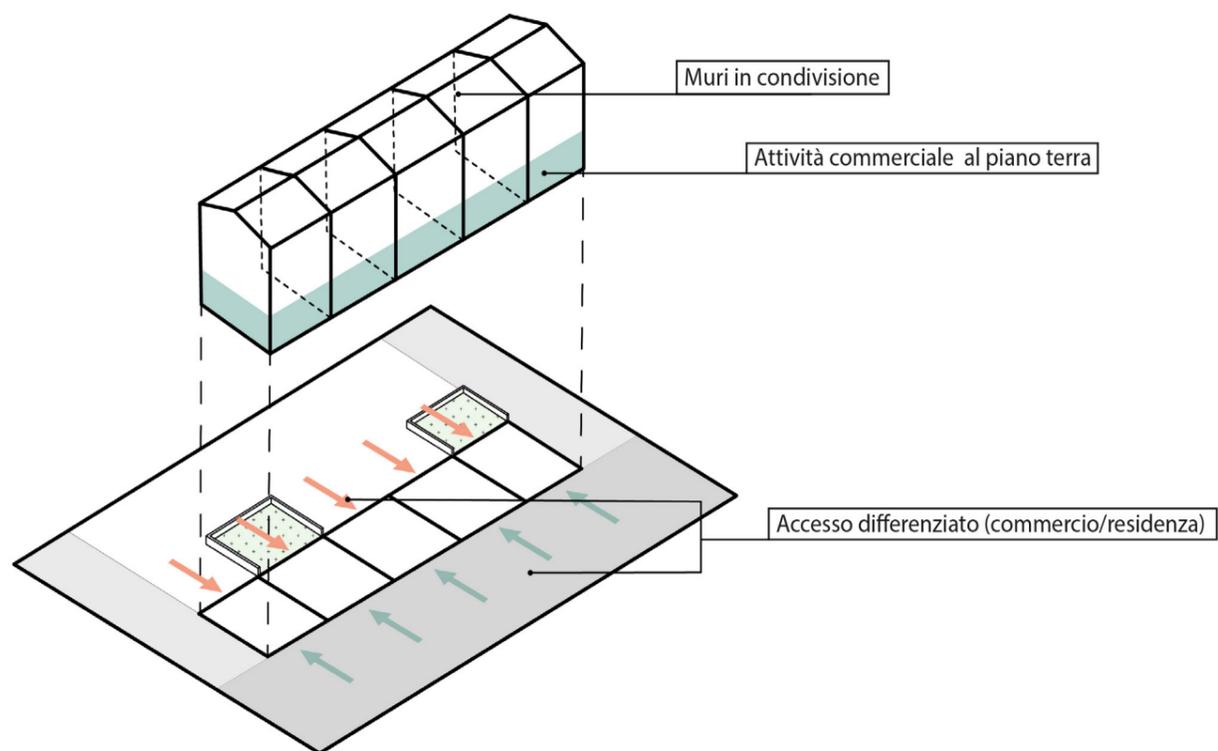


Esempio tipologico

# EDIFICI A SCHIERA

## EDIFICI A SCHIERA AD USO MISTO

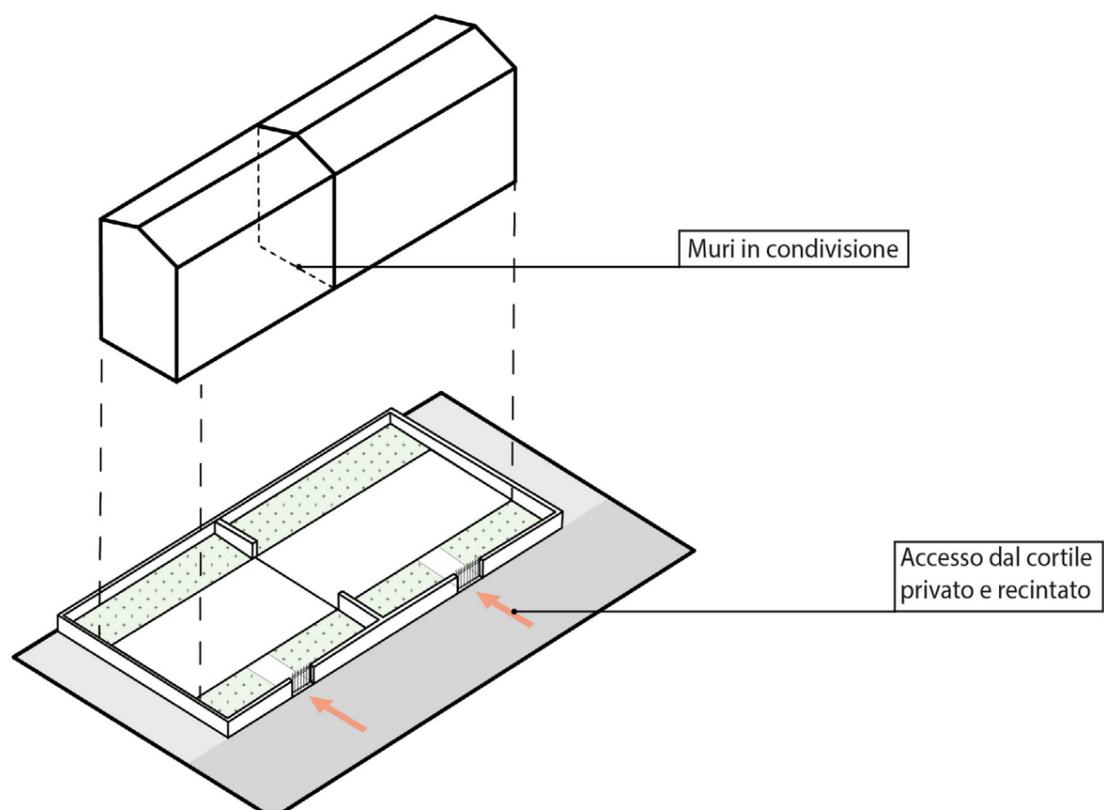
Edificio con altezza massima di 3 piani, affiancato ad edifici con caratteri tipologici analoghi, funzioni miste residenziale e commerciale con accesso su strada differenziato



*Esempio tipologico*

## EDIFICI A SCHIERA RESIDENZIALI

Edificio con altezza massima di 3 piani, affiancato ad edifici con caratteri tipologici analoghi, con funzione prevalentemente residenziale.

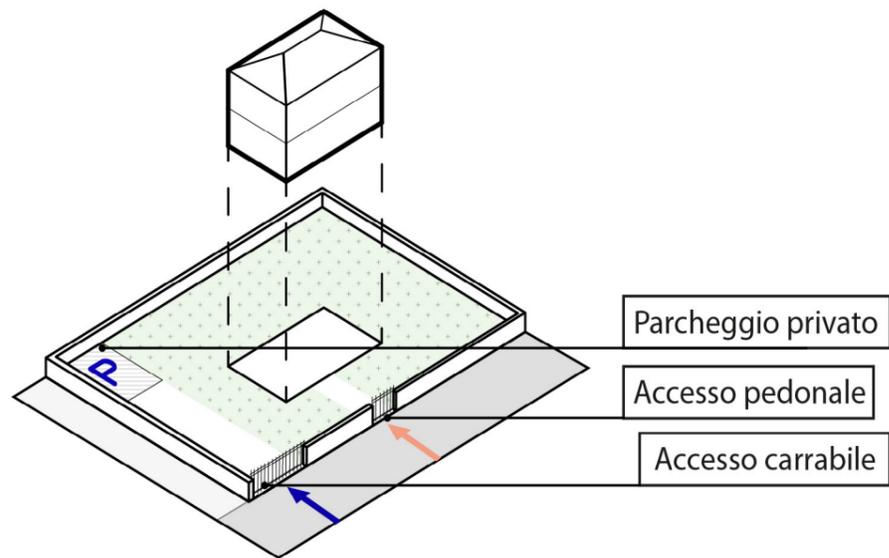


*Esempio tipologico*

# VILLA

## VILLA ISOLATA

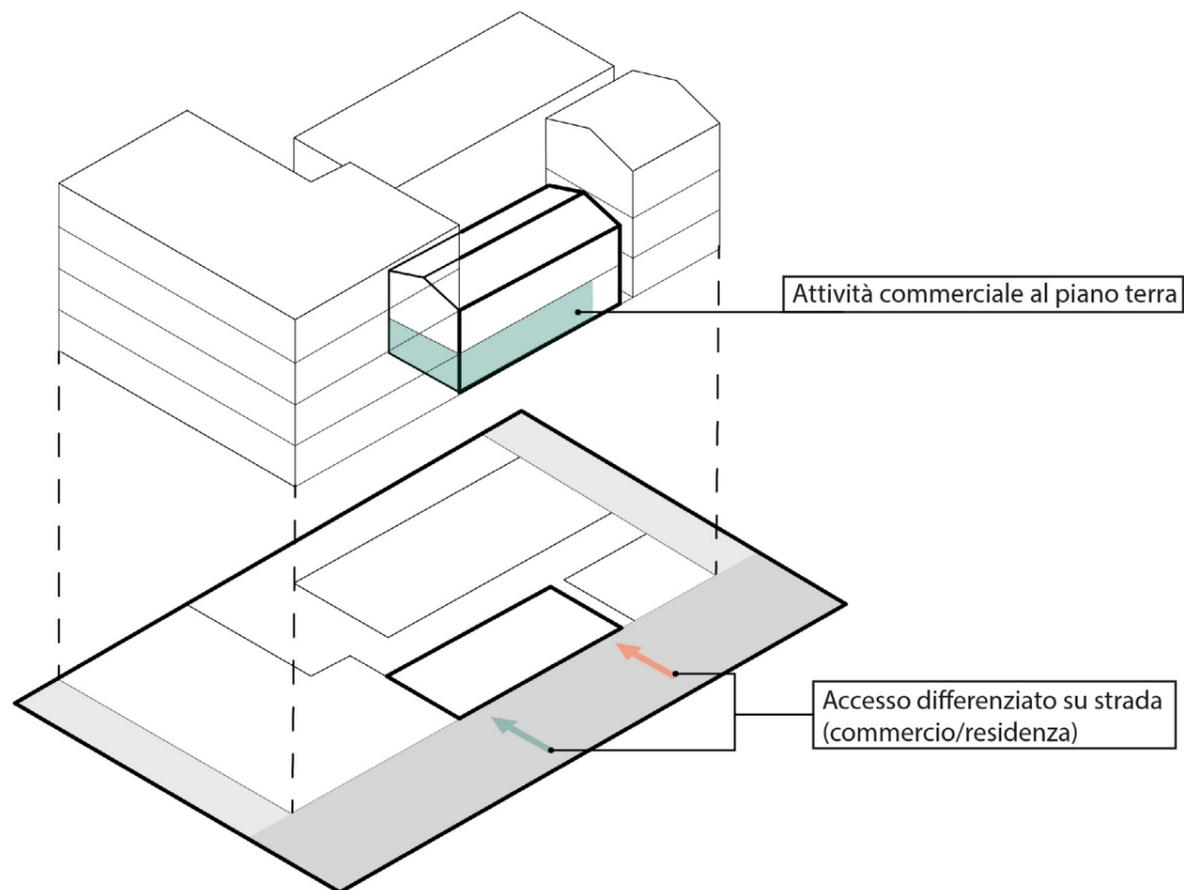
Edificio con altezza massima di 3 piani, con tetto a padiglione, può presentare caratteri tipologici di valore storico-architettonico, con funzione prevalentemente residenziale, in lotto recintato isolato o affiancato ad altre ville recintate.



*Esempio tipologico*

### VILLA IN UNA CORTINA EDILIZIA

Edificio con altezza massima di 3 piani, con tetto a padiglione e caratteri tipologici anche storici, con funzione residenziale o commerciale, in una cortina edilizia con tipologie miste e con accesso su strada.

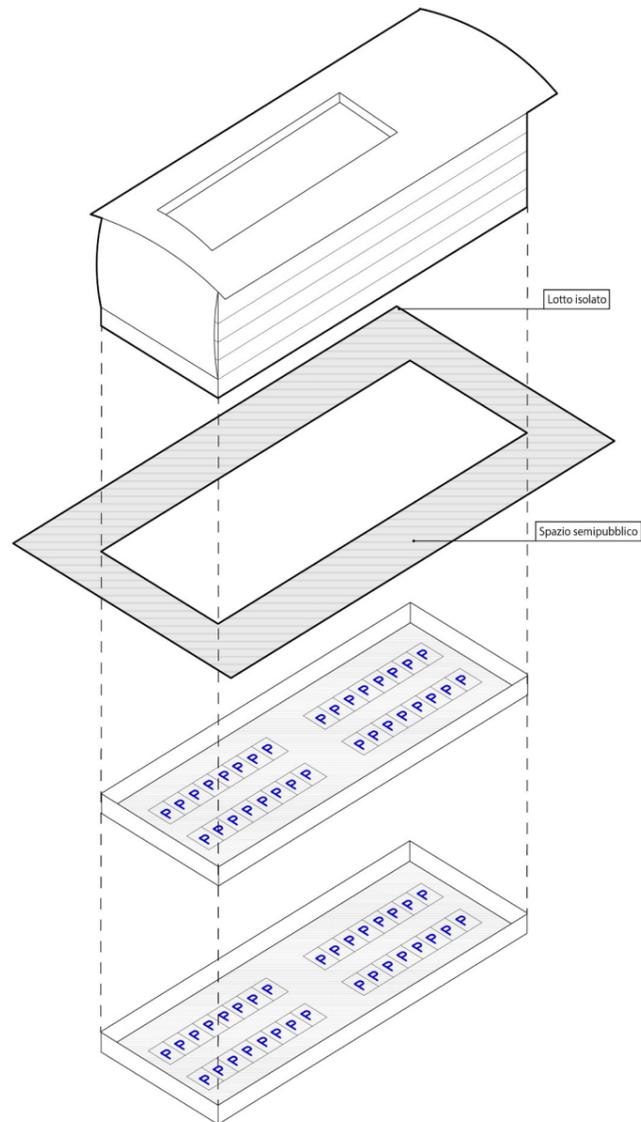


*Esempio tipologico*

# EDIFICI SPECIALI

## POLARITÀ URBANA

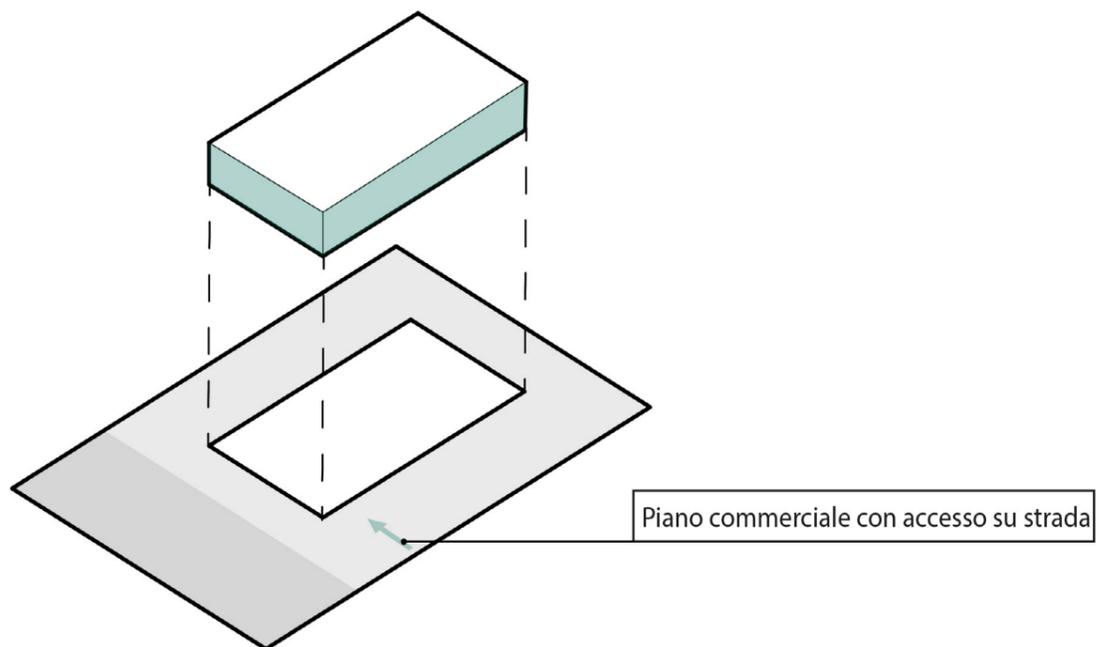
Edificio con caratteristiche tipologiche non standardizzate di carattere storico o contemporaneo, adibito prevalentemente a funzioni di carattere collettivo (servizi pubblici, centro commerciale, eventi etc.).



*Esempio tipologico*

## LIDO O PIATTAFORMA COMMERCIALE

Edifici ad un piano con funzione commerciale e servizi per il turismo, principalmente in lotto isolato o sulla spiaggia.



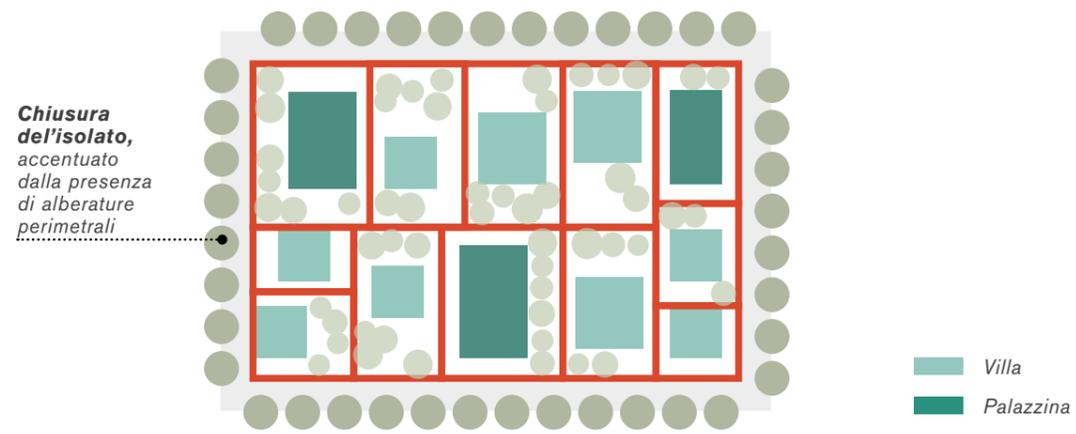
*Esempio tipologico*

# ISOLATI PREVALENTEMENTE RESIDENZIALI

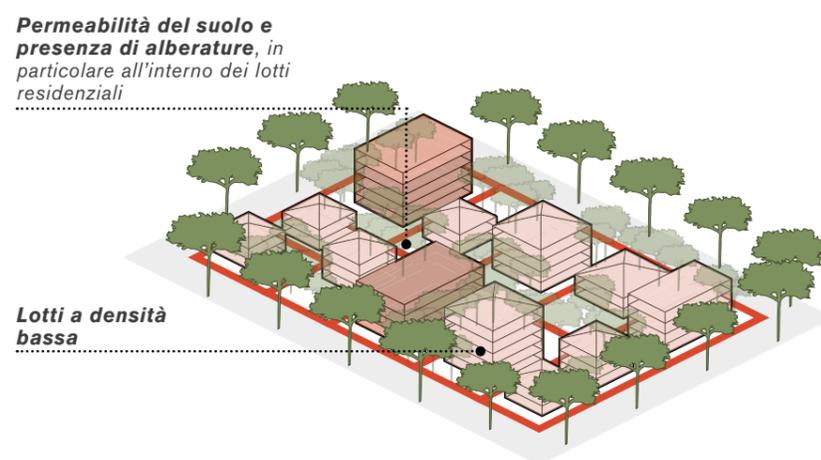


Scala 1:5.000

Identificazione in ortofoto all'interno del Distretto Ceccarini



Schematizzazione delle principali caratteristiche in pianta e identificazione delle tipologie edilizie presenti



Schematizzazione delle principali caratteristiche in 3D e identificazione delle funzioni principali presenti



Rapporto di copertura:

$S_f$  ~8.000mq

$S_c$  ~2.350mq

$R_c\%$  ~30

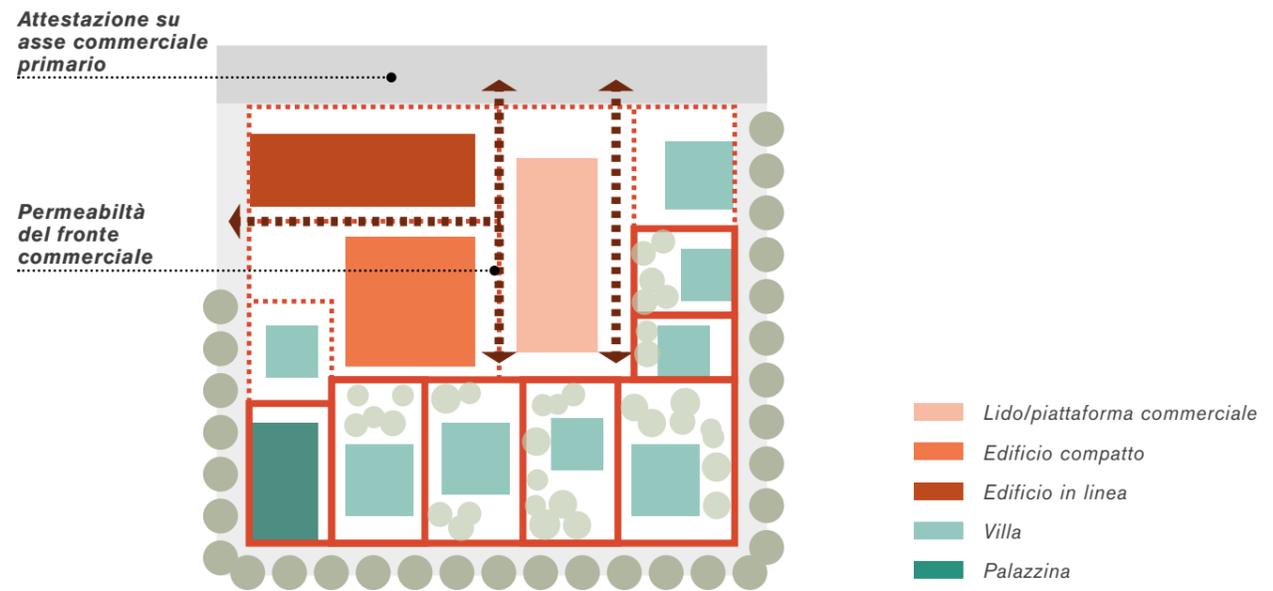
Estratto ortofoto di un isolato tipo

# ISOLATI PREVALENTEMENTE RESIDENZIALI SU ASSI COMMERCIALI

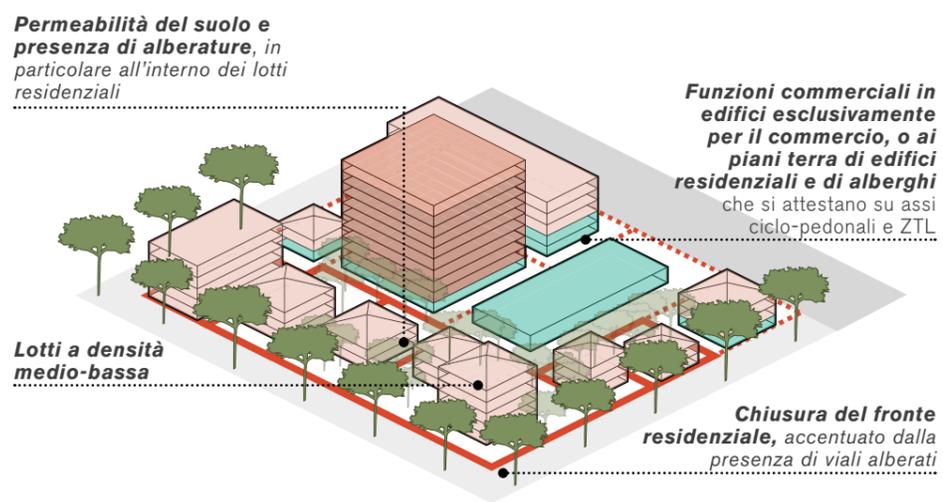


⌚ Scala 1:5.000

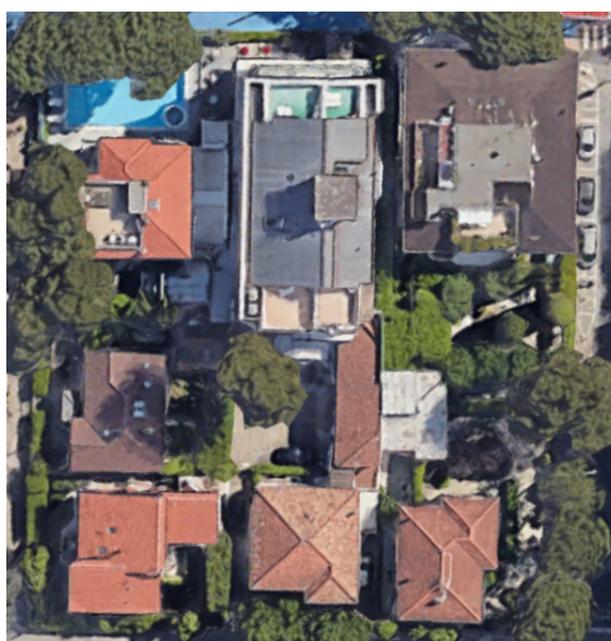
*Identificazione in ortofoto all'interno del Distretto Ceccarini*



Schematizzazione delle principali caratteristiche in pianta e identificazione delle tipologie edilizie presenti



Schematizzazione delle principali caratteristiche in 3D e identificazione delle funzioni principali presenti



Rapporto di copertura:  
 Sf ~3.400mq  
 Sc ~1.400mq  
 Rc% ~40

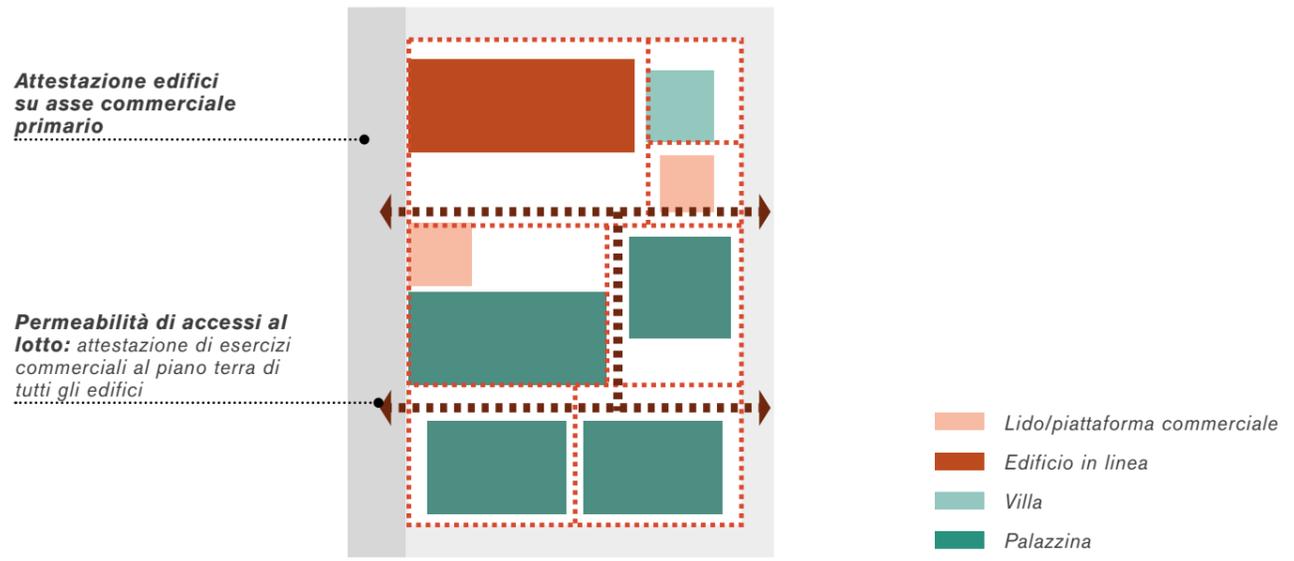
Estratto ortofoto di un isolato tipo

# ISOLATI PREVALENTEMENTE COMMERCIALI

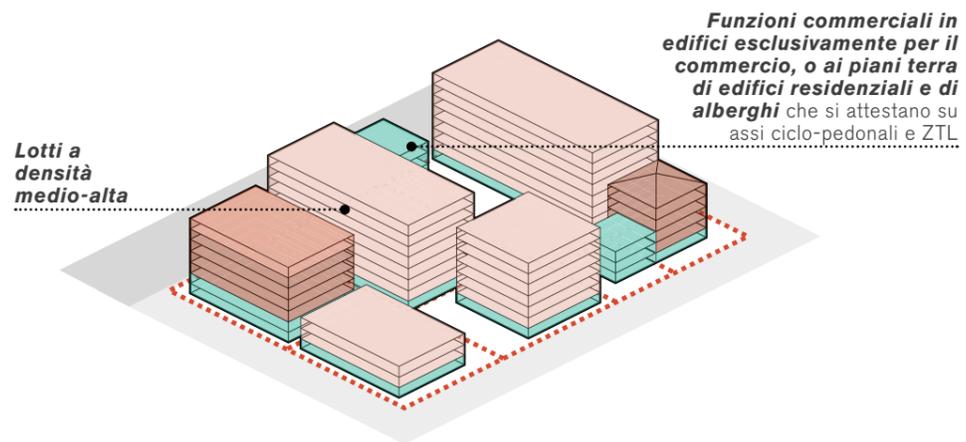


🕒 Scala 1:5.000

*Identificazione in ortofoto all'interno del Distretto Ceccarini*



Schematizzazione delle principali caratteristiche in pianta e identificazione delle tipologie edilizie presenti



Schematizzazione delle principali caratteristiche in 3D e identificazione delle funzioni principali presenti



Rapporto di copertura:  
 Sf ~6.200mq  
 Sc ~4.300mq  
 Rc% ~70

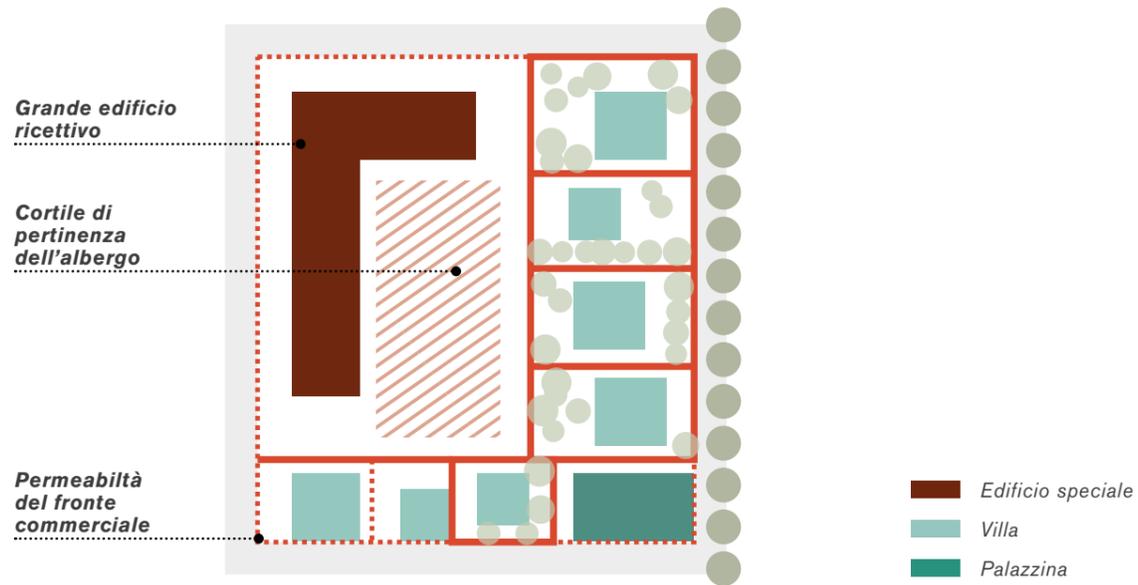
Estratto ortofoto di un isolato tipo

# ISOLATI CON FUNZIONI MISTE

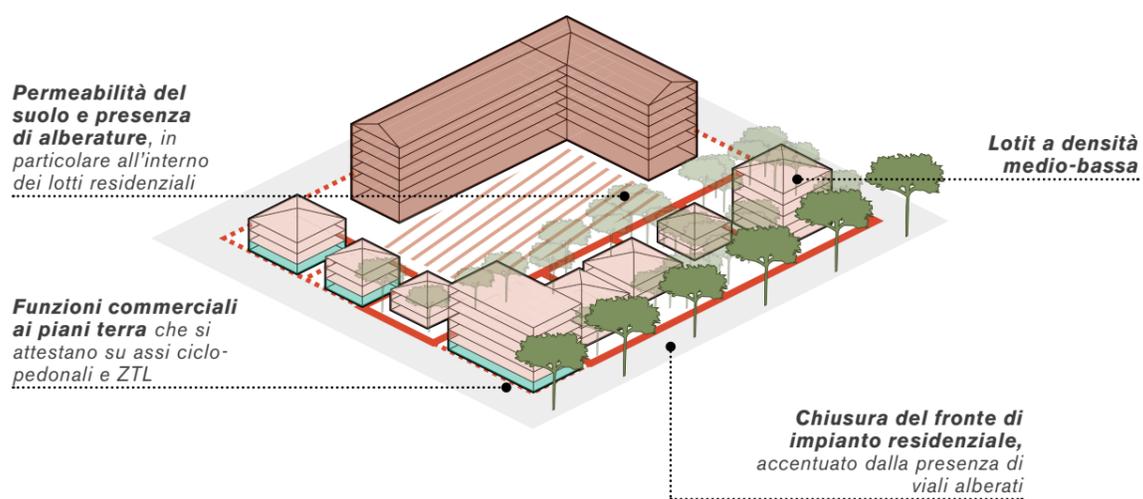


⌚ Scala 1:5.000

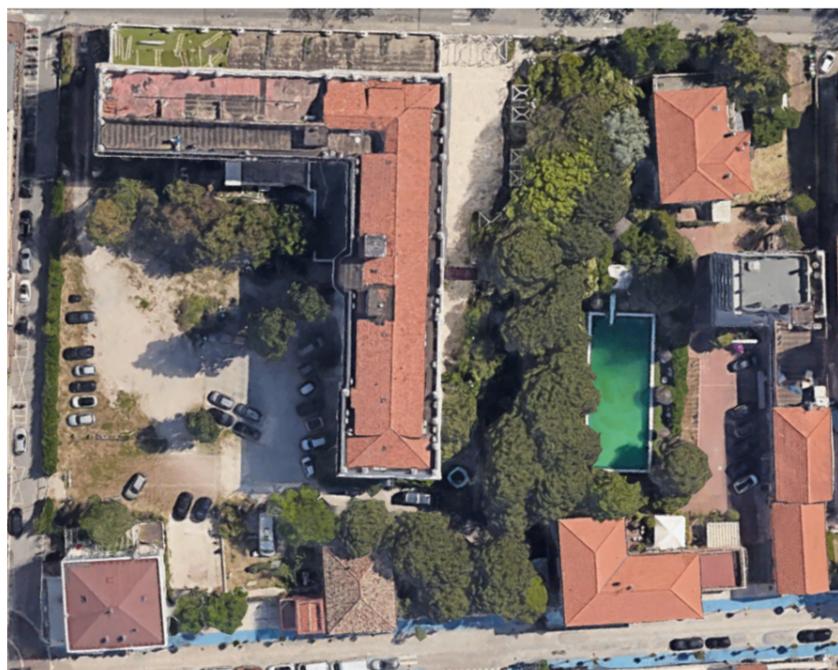
*Identificazione in ortofoto all'interno del Distretto Ceccarini*



Schematizzazione delle principali caratteristiche in pianta e identificazione delle tipologie edilizie presenti



Schematizzazione delle principali caratteristiche in 3D e identificazione delle funzioni principali presenti



Rapporto di copertura:  
Sf ~11.500mq  
Sc ~3.250mq  
Rc% ~30

Estratto ortofoto di un isolato tipo

# ISOLATI CON FUNZIONI PREVALENTEMENTE TURISTICHE

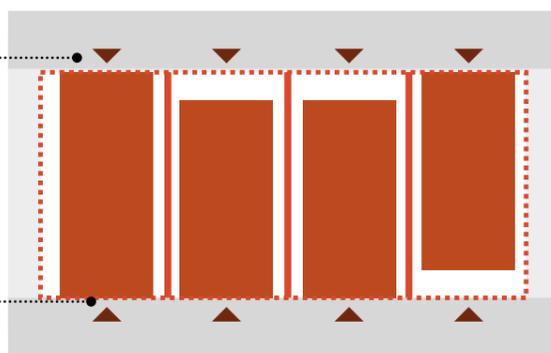


⌚ Scala 1:5.000

*Identificazione in ortofoto all'interno del Distretto Ceccarini*

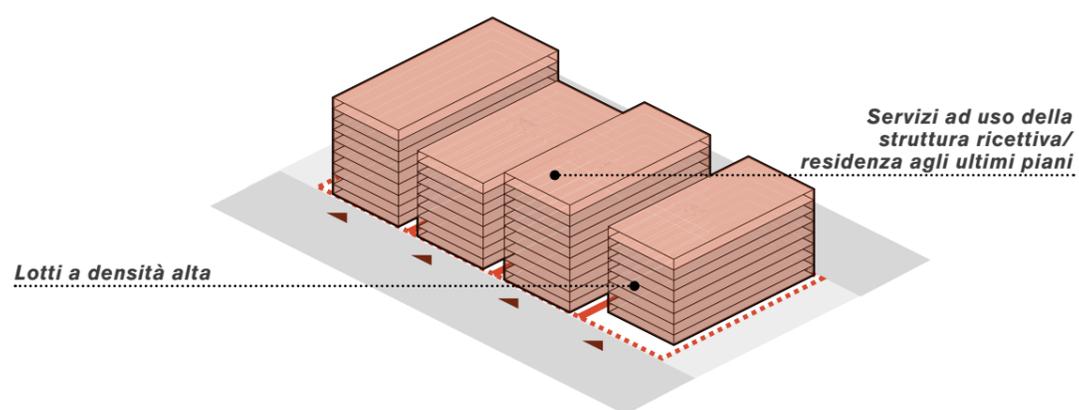
**Doppio accesso:** lato  
viale Milano/carrabile  
e lato Lungomare/  
pedonale

**Permeabilità del lotto  
sugli assi principali**



Edificio in linea

Schematizzazione delle principali caratteristiche in pianta e identificazione delle tipologie edilizie presenti



**Lotti a densità alta**

**Servizi ad uso della  
struttura ricettiva/  
residenza agli ultimi piani**

Schematizzazione delle principali caratteristiche in 3D e identificazione delle funzioni principali presenti



Rapporto di copertura:

$S_f \sim 5.000mq$

$S_c \sim 1.800mq$

$R_c\% \sim 35$

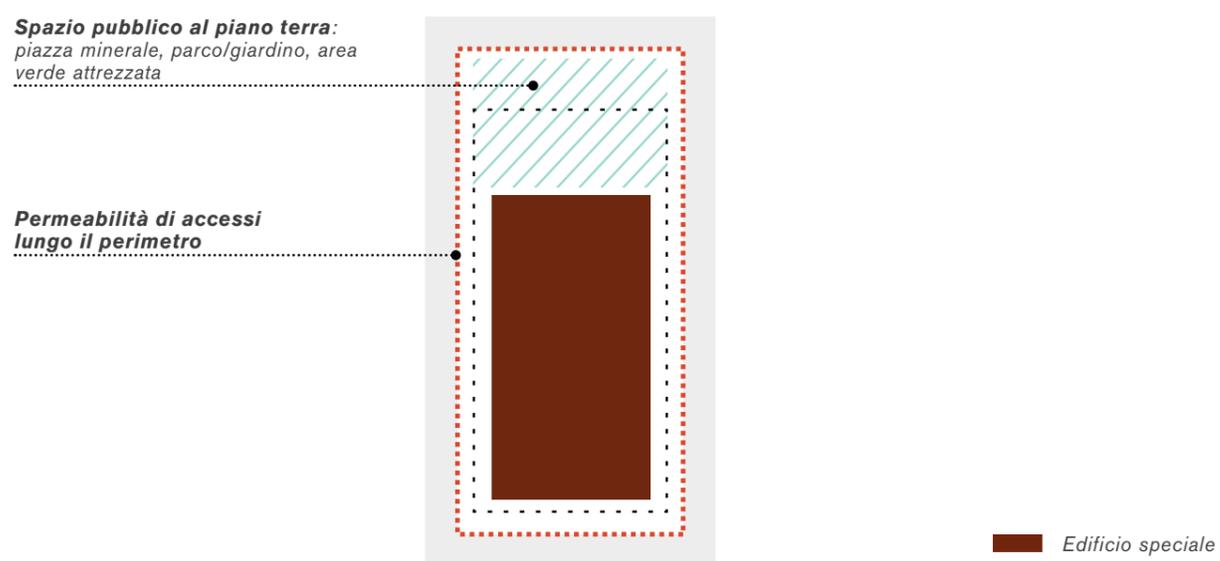
Estratto ortofoto di un isolato tipo

# ISOLATI CON FUNZIONI PREVALENTEMENTE PUBBLICHE

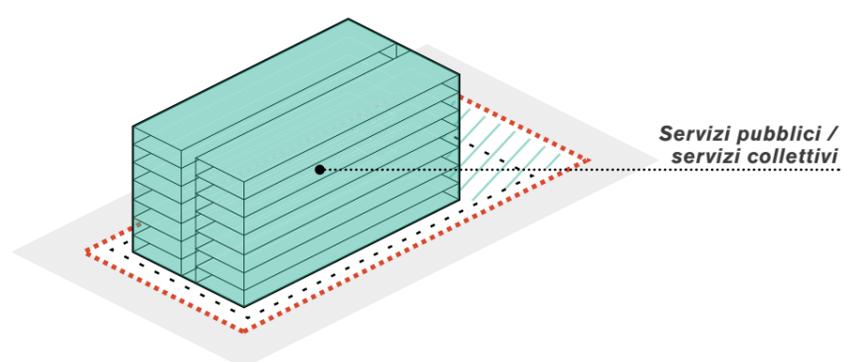


🕒 Scala 1:5.000

*Identificazione in ortofoto all'interno del Distretto Ceccarini*



Schematizzazione delle principali caratteristiche in pianta e identificazione delle tipologie edilizie presenti



Schematizzazione delle principali caratteristiche in 3D e identificazione delle funzioni principali presenti



Rapporto di copertura:

$S_f \sim 7.000mq$

$S_c \sim 4.600mq$

$R_c\% \sim 65$

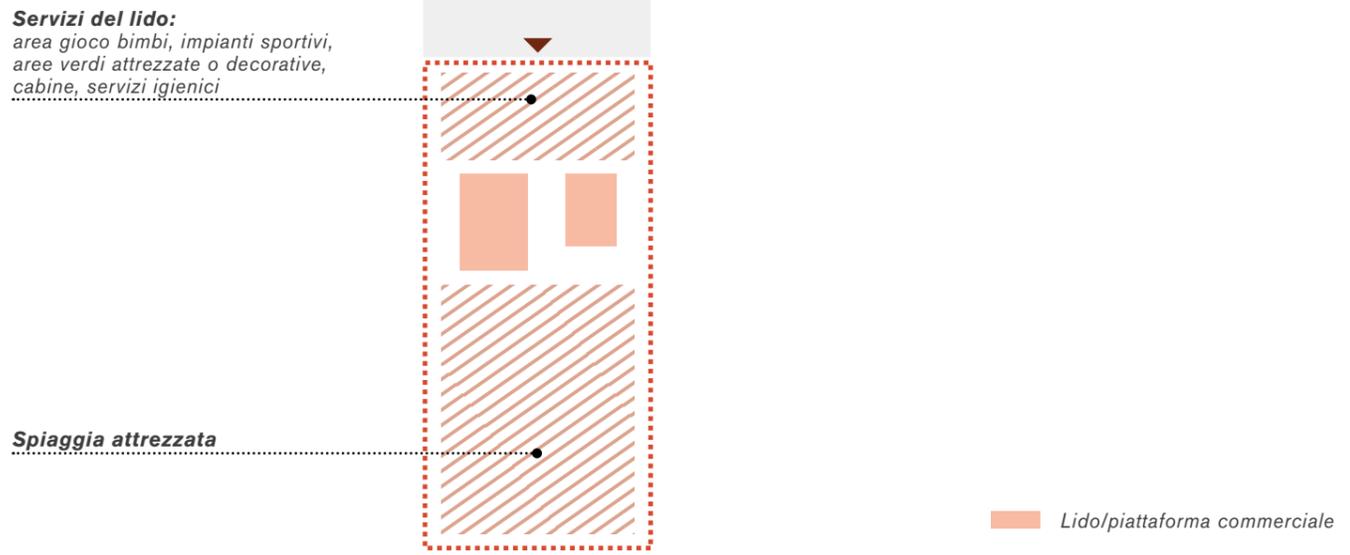
Estratto ortofoto di un isolato tipo

# ISOLATI DEI LIDI CON FUNZIONI TURISTICHE

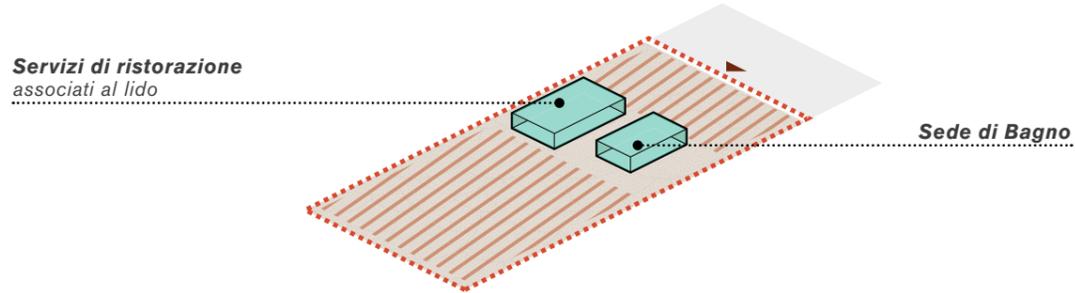


🕒 Scala 1:5.000

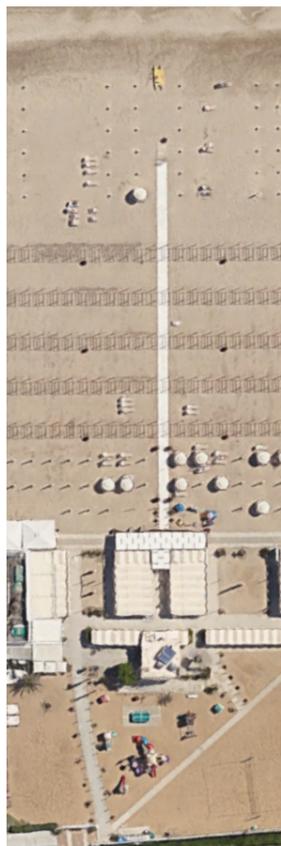
*Identificazione in ortofoto all'interno del Distretto Ceccarini*



Schematizzazione delle principali caratteristiche in pianta e identificazione delle tipologie edilizie presenti



Schematizzazione delle principali caratteristiche in 3D e identificazione delle funzioni principali presenti



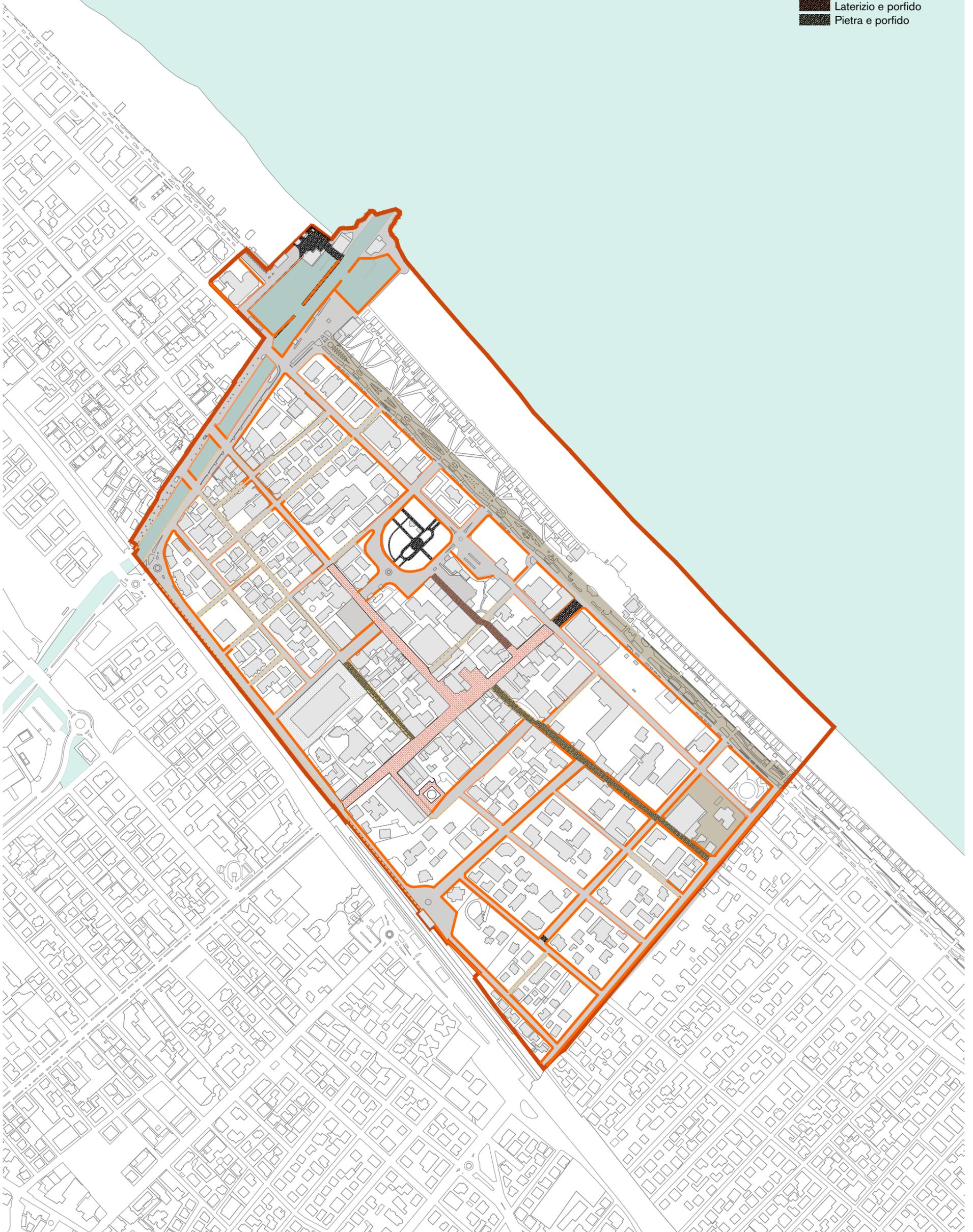
Rapporto di copertura:  
Sf ~5.500mq  
Sc ~200mq  
Rc% ~3

Estratto ortofoto di un isolato tipo

## **SPAZI APERTI**

Lo studio dello spazio aperto è dapprima avvenuto alla scala del distretto, per comprendere come si andasse a declinare al suo interno. Per questo intento sono stati mappati i marciapiedi, secondo una logica dimensionale, e i differenti tipi di pavimentazione presenti, da cui è emersa un'evidente disomogeneità nel trattamento del suolo. Tale analisi ha consentito l'individuazione di alcune sezioni stradali che si ripetono con caratteristiche simili, che si sono dunque andate ad indagare ad una scala più ravvicinata, facendo emergere quelle che risultano essere ad oggi le principali problematiche.

- Marciapiede >1,5
- Marciapiede <1,5
- - - Marciapiede assente
- Autobloccanti
- Autobloccanti e pietra
- Porfido
- Pietra
- Laterizio e porfido
- Pietra e porfido



🕒 Scala 1:5.000

Mappa degli spazi pubblici

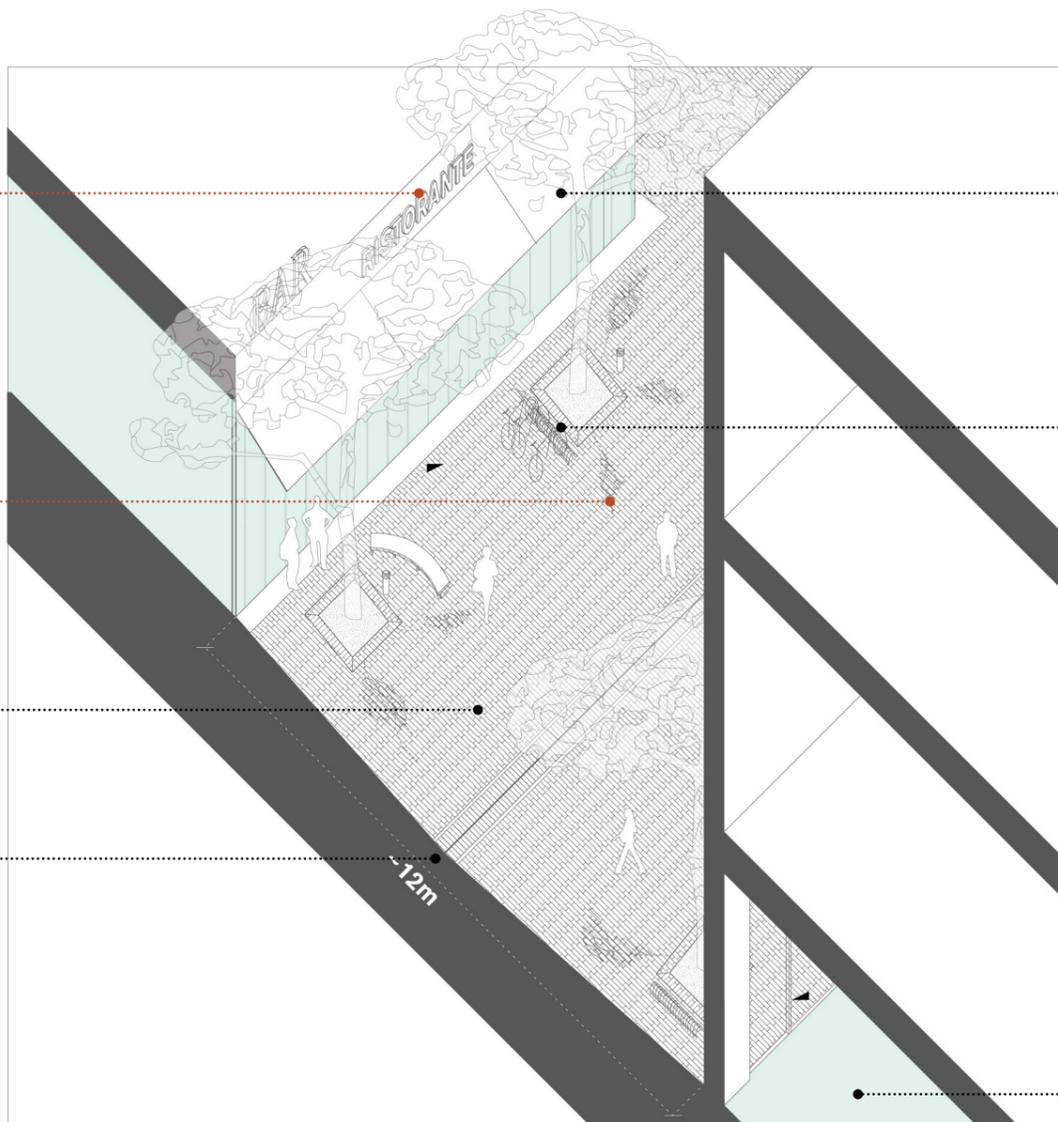
**INDIVIDUAZIONE DELLE**  
**CRITICITÀ URBANE DELLO**  
**SPAZIO PUBBLICO**

**Disomogeneità dei prospetti e presenza di grafiche non coordinate**

**Alterazione della pavimentazione a causa della diffusione delle radici dei pini**

**Pavimentazione in autobloccanti su sabbia e geotessile**

**Canale di raccolta delle acque centrale**



**Presenza di alberature ad alto fusto specie predominante: pinus pinea**

**Presenza di arredo urbano sedute, rastrelliere per biciclette, impianti di diffusione sonora**

**Esercizi commerciali al piano terra**

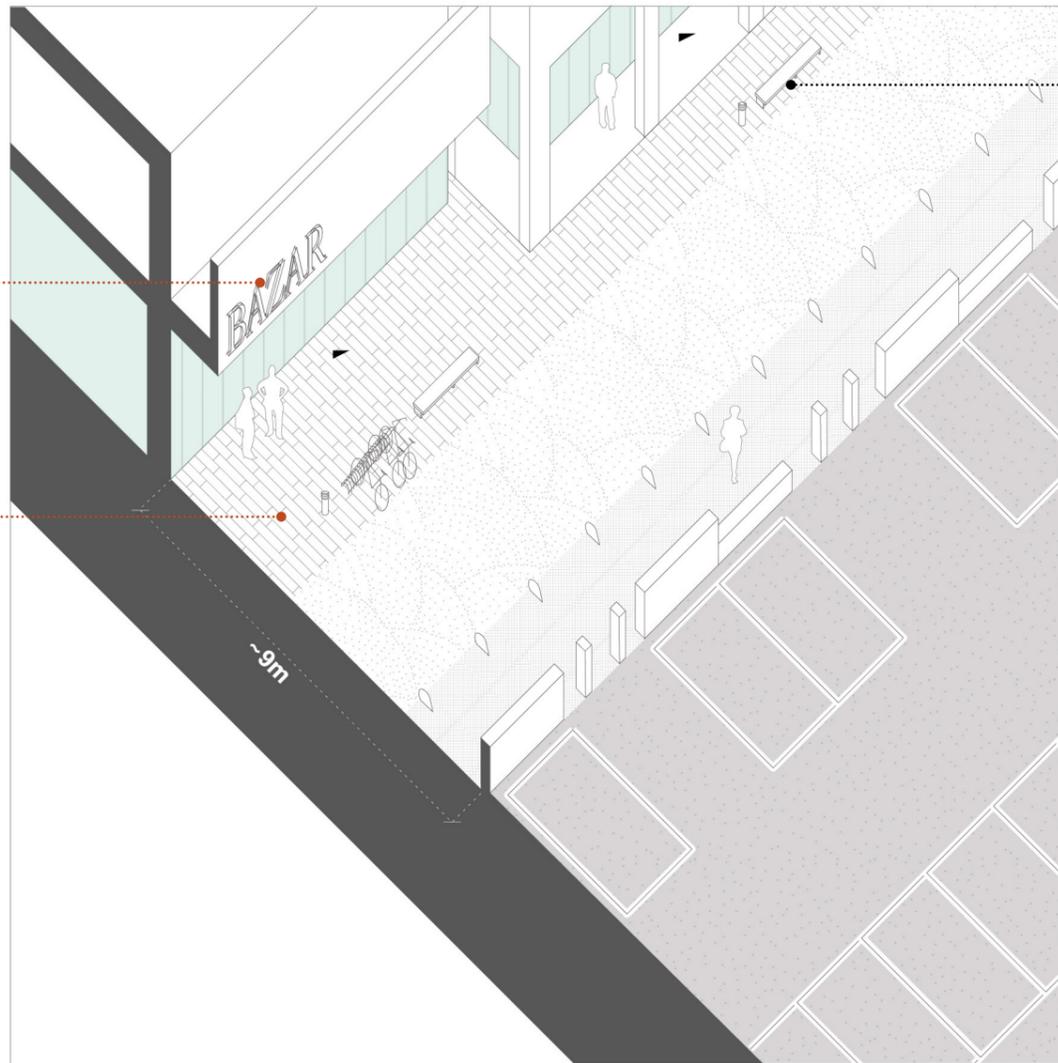
Sezione asse commerciale primario  
(es. Viale Ceccarini, Viale Dante)



Estratto streetview di un asse tipo

*Disomogeneità dei prospetti e presenza di grafiche non coordinate*

*Commistione di differenti tipi di pavimentazione*

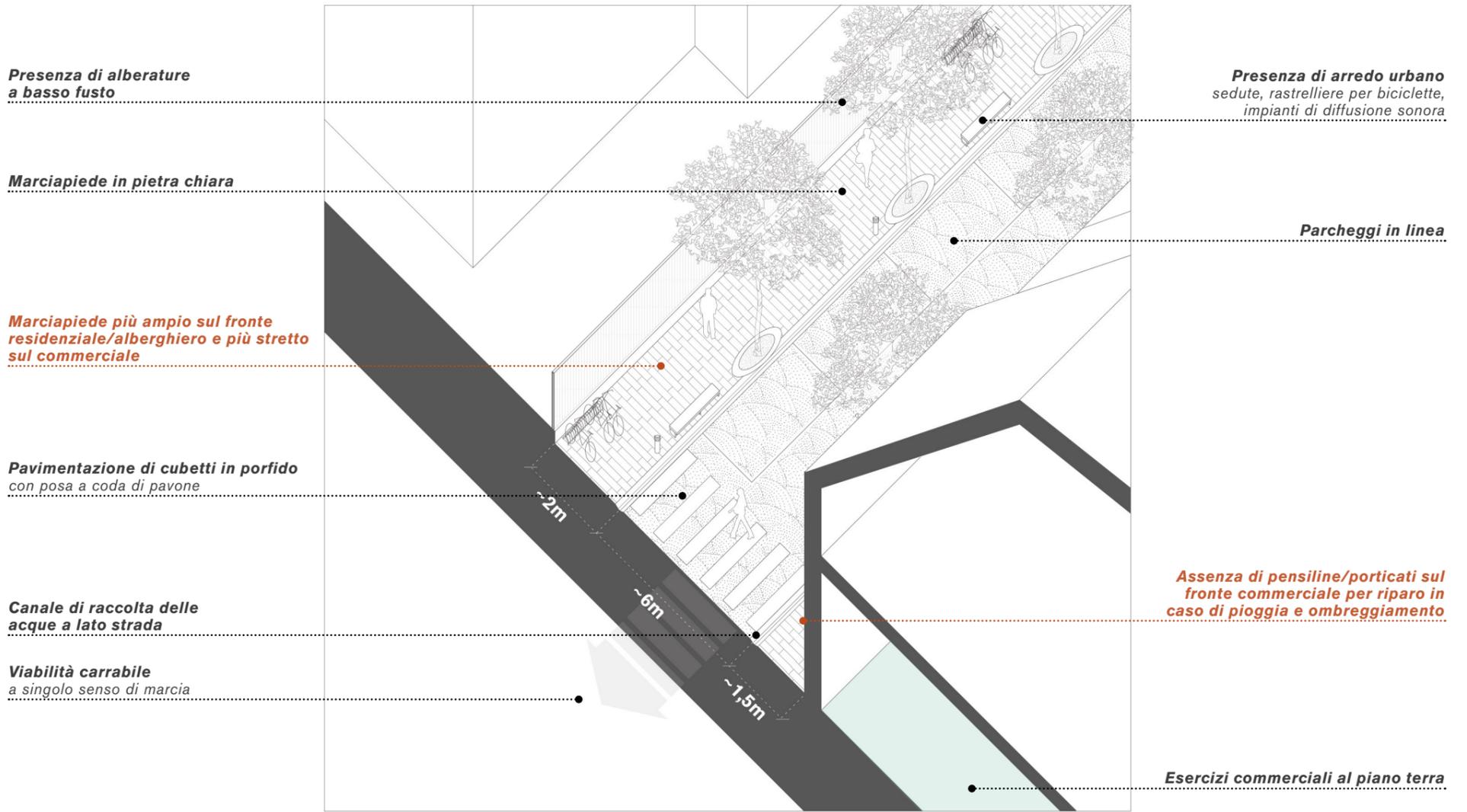


*Presenza di arredo urbano sedute, rastrelliere per biciclette, impianti di diffusione sonora*

Sezione asse commerciale secondario pedonale (es. Via Nievo)



Estratto streetview di un asse tipo



Sezione asse commerciale secondario (es. Viale Gramsci)

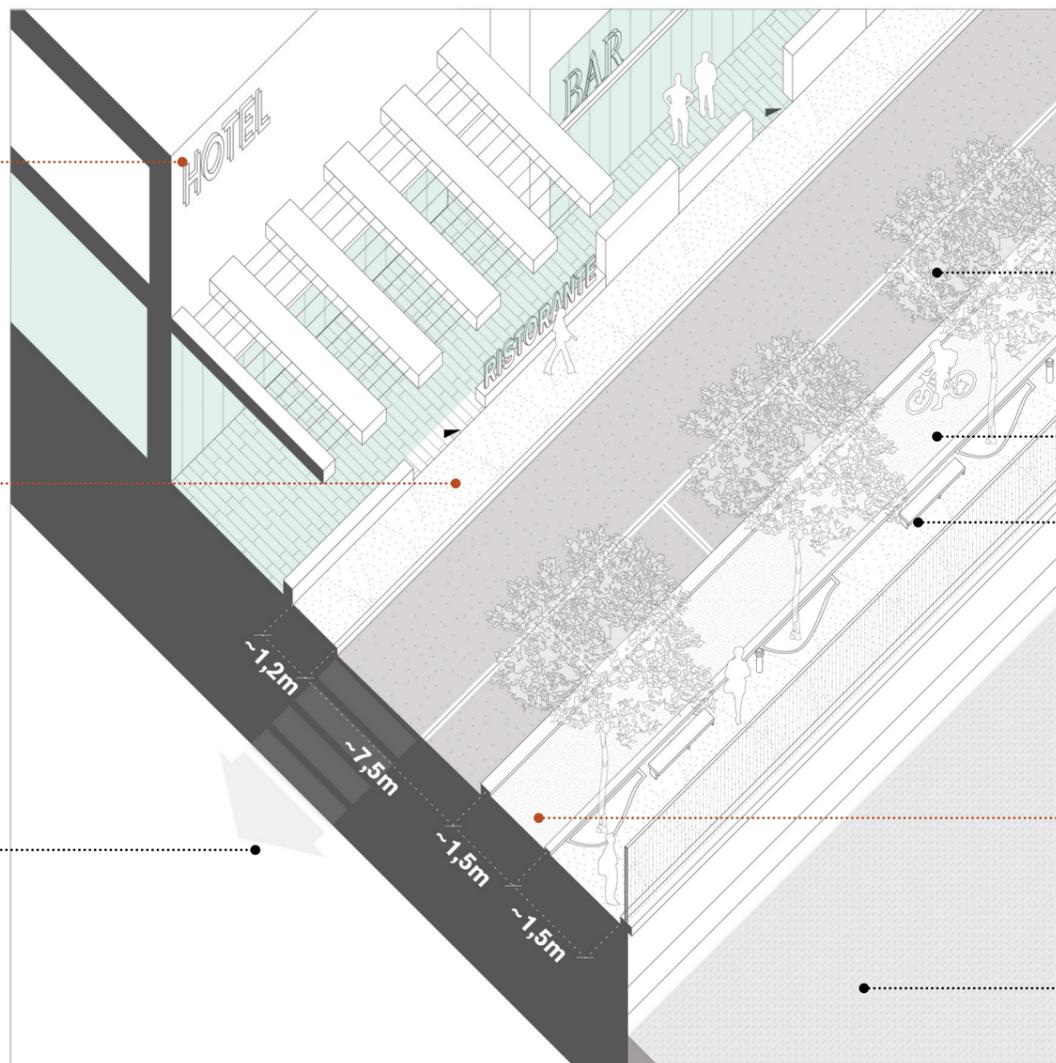


Estratto streetview di un asse tipo

**Disomogeneità dei prospetti e presenza di grafiche non coordinate**

**Marciapiede stretto sul fronte commerciale**

**Viabilità carrabile a singolo senso di marcia**



**Presenza di alberature a basso fusto**

**Pista ciclopedonale**

**Presenza di arredo urbano**  
sedute, rastrelliere per biciclette,  
impianti di diffusione sonora

**Commistione di differenti tipi di pavimentazione**

**Portocanale**

Sezione asse commerciale secondario con pista ciclopedonale  
(es. Viale Parini)



Estratto streetview di un asse tipo

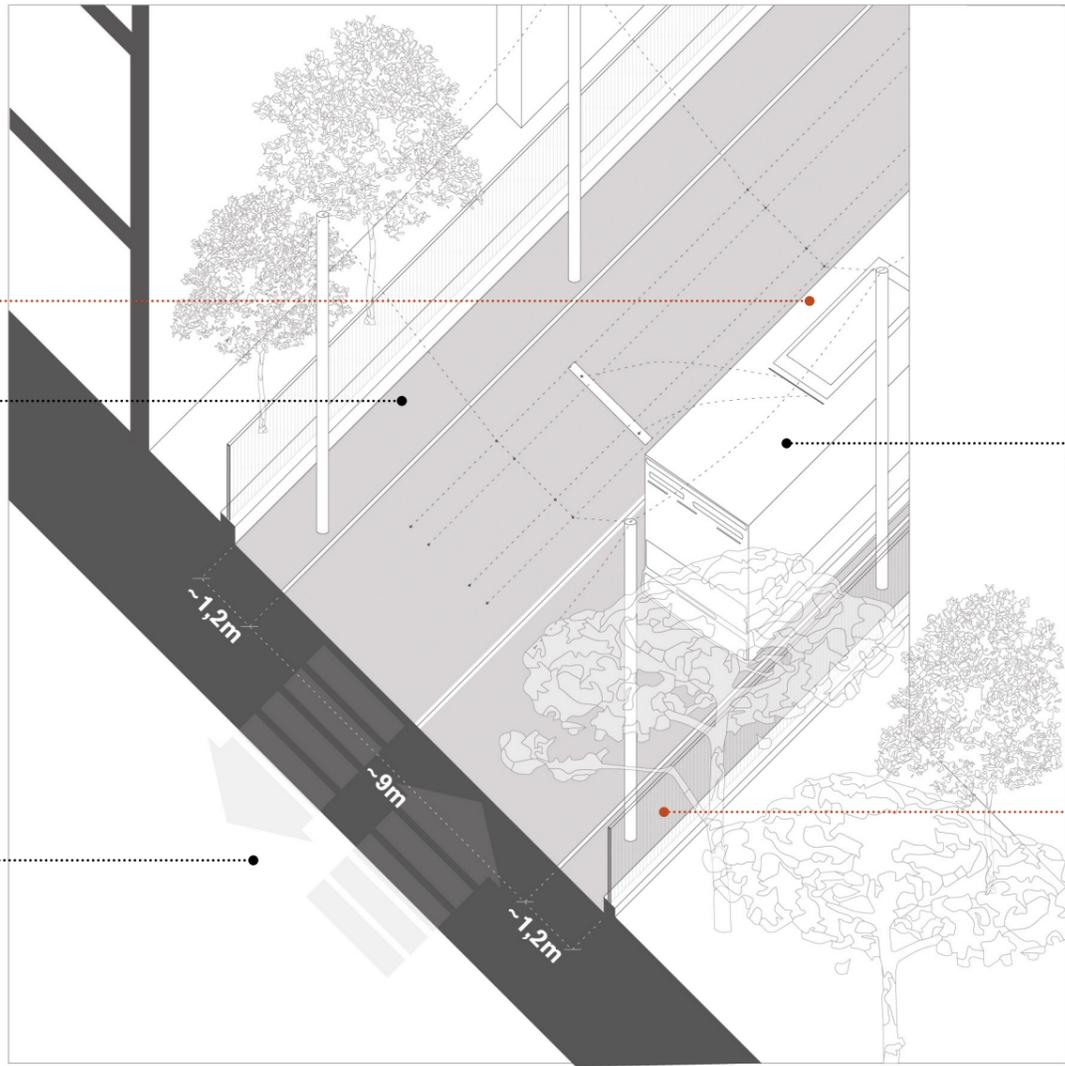
Traffico rallentato nei mesi estivi a causa degli importanti flussi e della presenza del trasporto pubblico

Marciapiede

Filobus per il trasporto pubblico

Viabilità carrabile a doppio senso di marcia

Fermate del filobus direttamente su strada



Sezione asse viario primario di connessione intercomunale (es. Viale Milano)



Estratto streetview di un asse tipo

**Presenza di alberature ad alto fusto**  
specie predominante: *pinus pinea*

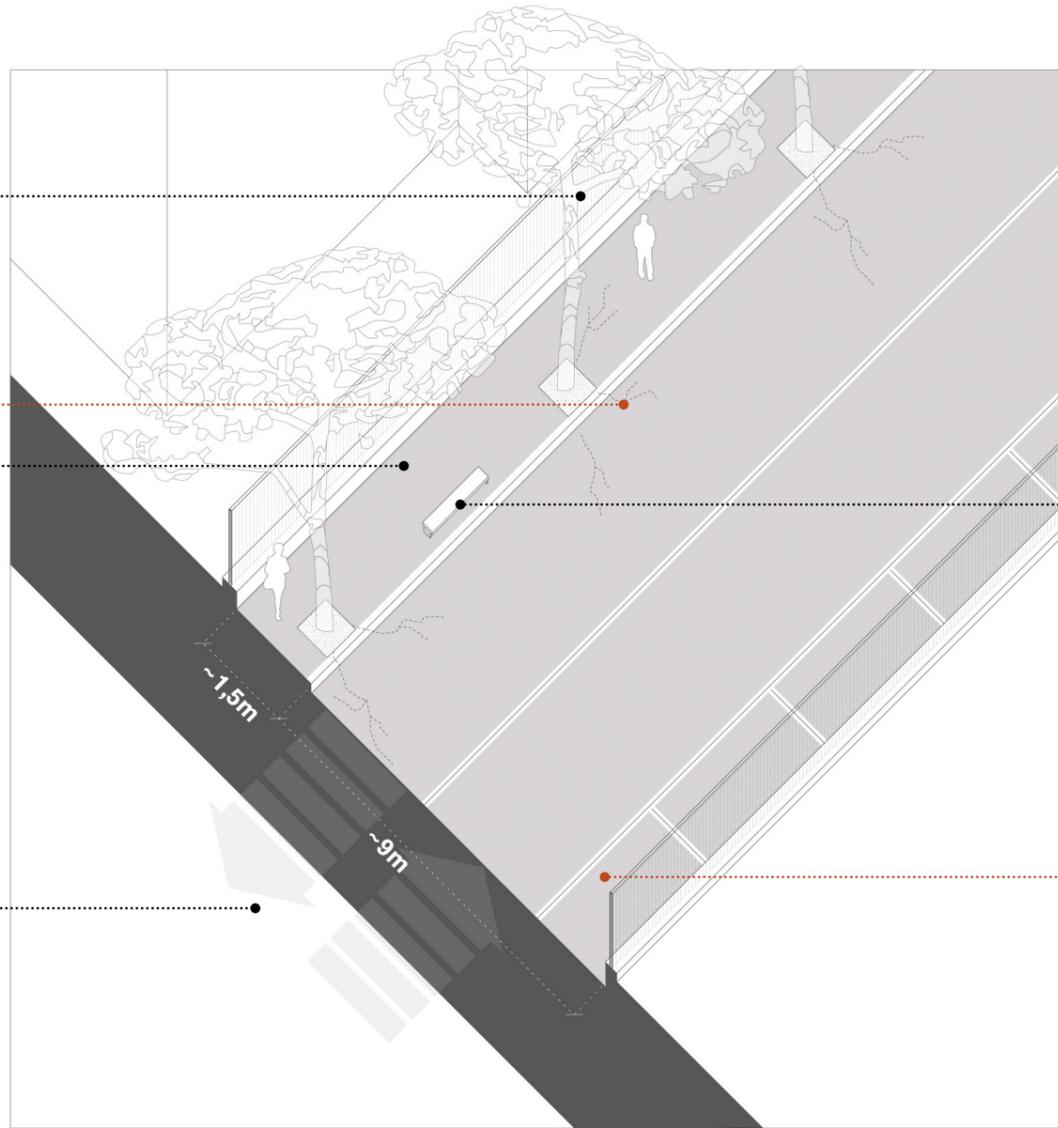
**Alterazione della pavimentazione**  
a causa della diffusione delle  
radici dei pini

**Marciapiede**

**Viabilità carrabile**  
a doppio senso di marcia

**Presenza di arredo urbano**  
sedute, rastrelliere per biciclette,  
impianti di diffusione sonora

**Assenza di marciapiede**  
sul lato di parcheggio



Sezione asse viario primario di accesso al distretto  
(es. Viale Catullo)



Estratto streetview di un asse tipo

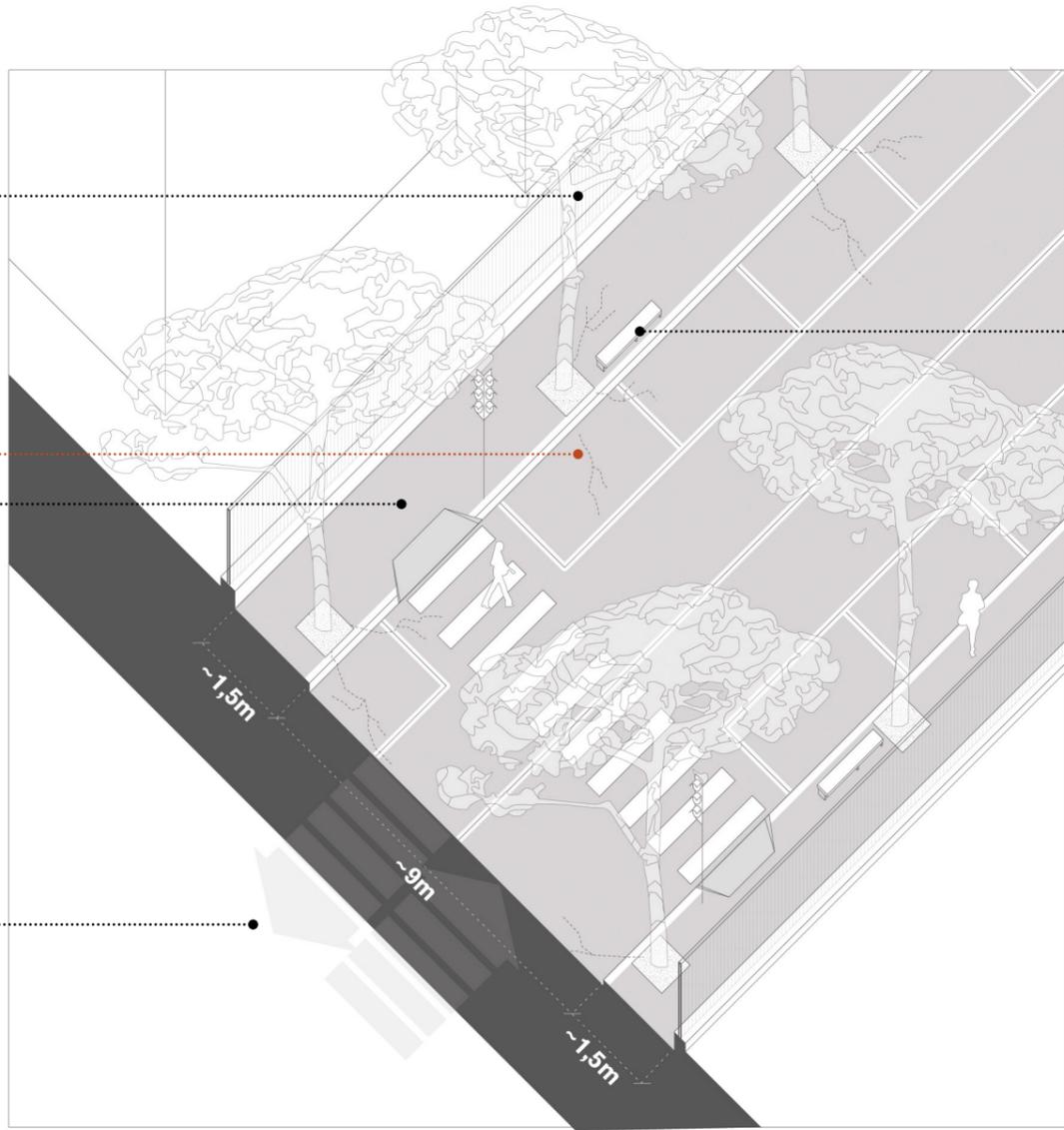
**Presenza di alberature ad alto fusto**  
specie predominante: *pinus pinea*

**Alterazione della pavimentazione**  
a causa della diffusione delle  
radici dei pini

**Marciapiede**

**Viabilità carrabile**  
a doppio senso di marcia

**Presenza di arredo urbano**



Sezione asse viario primario interno al distretto  
(es. Viale Cesare Battisti)

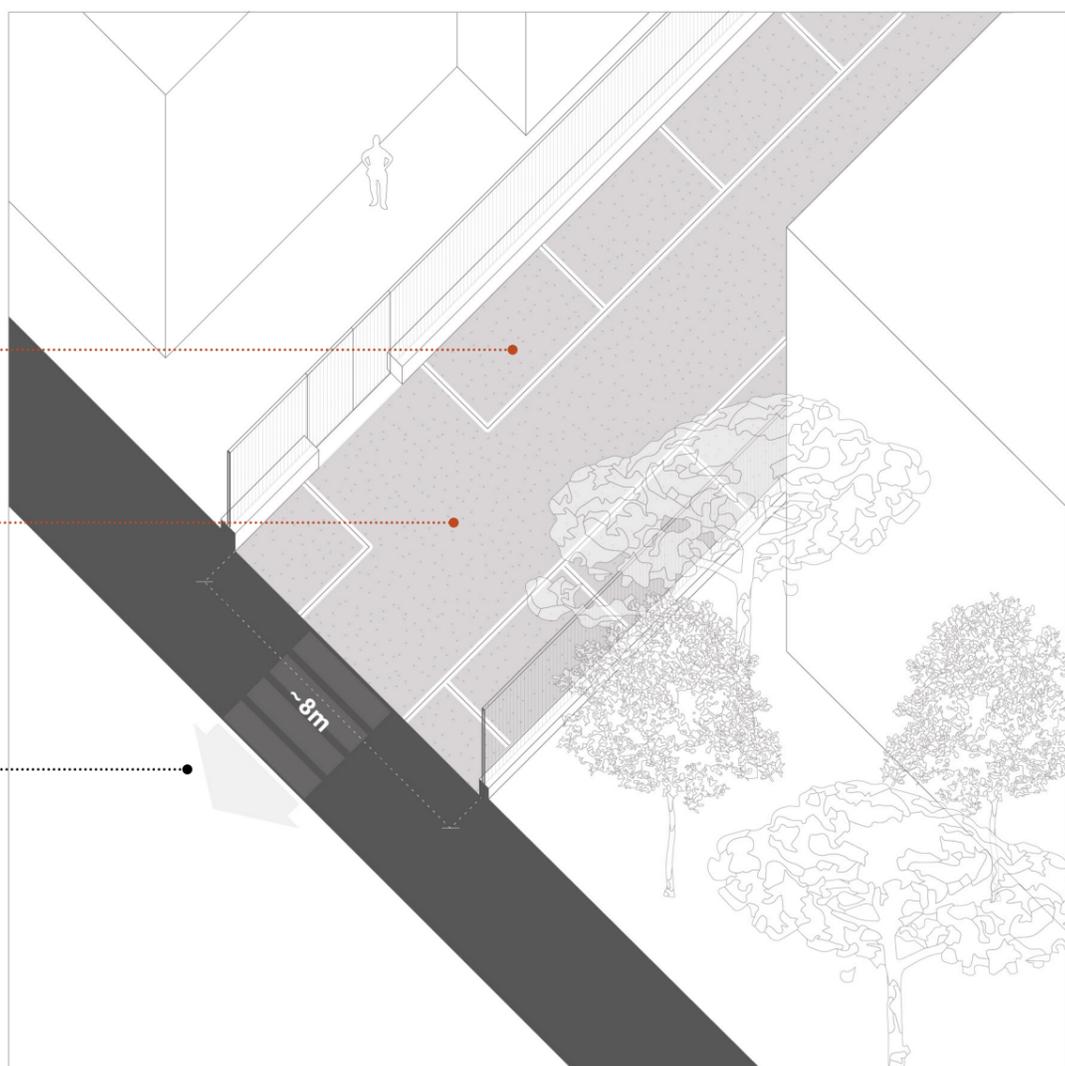


Estratto streetview di un asse tipo

**Assenza marciapiede**

**Traffico congestionato dovuto alla sosta in doppia fila nei periodi di maggiore affluenza al distretto**

**Viabilità carrabile a singolo senso di marcia**



Sezione asse viario secondario  
(es. Via Carducci)



Estratto streetview di un asse tipo

**Presenza di alberature a basso, medio e alto fusto**

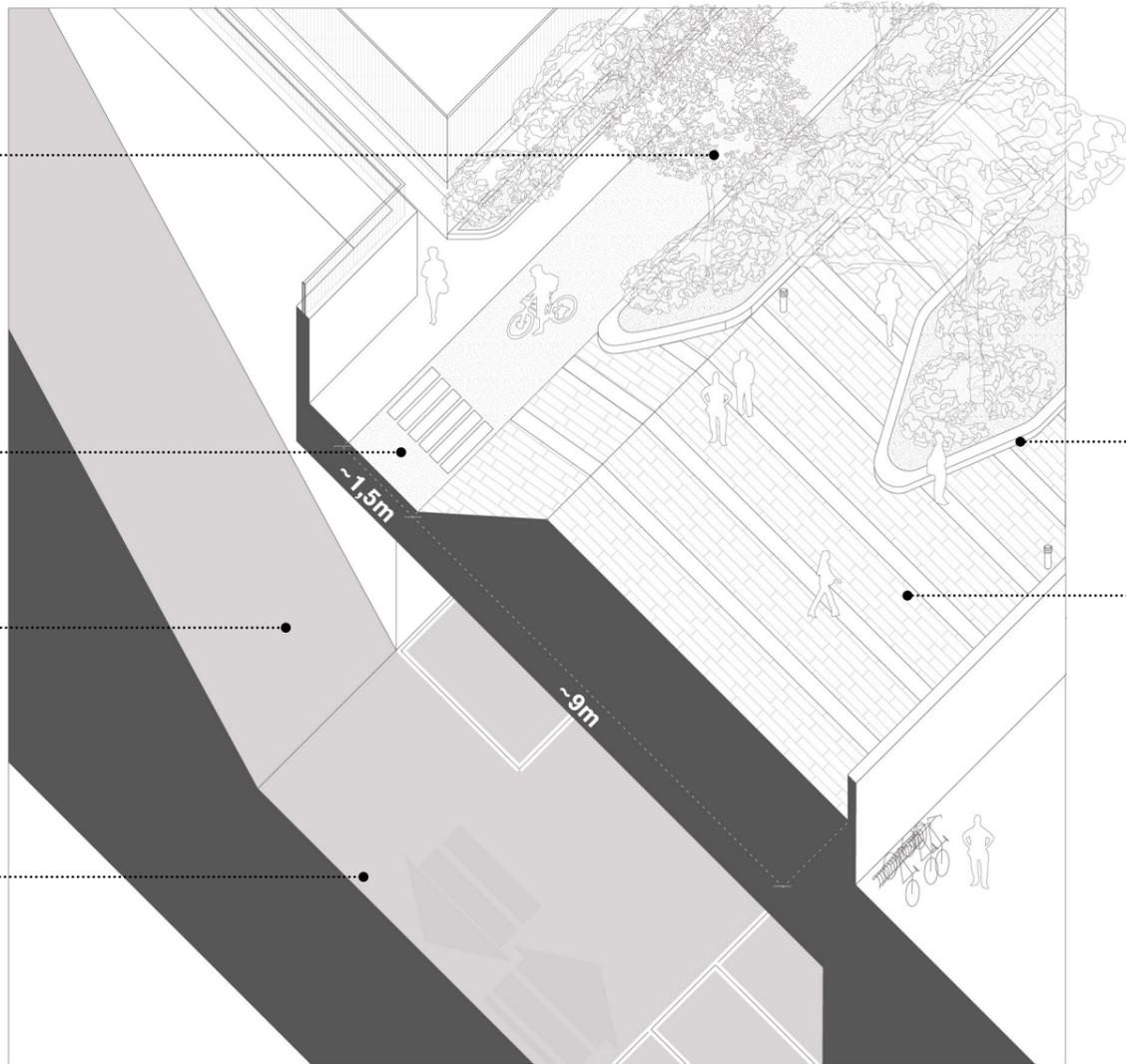
**Pista ciclopedonale**

**Rampa di accesso al parcheggio interrato**

**Parcheggio interrato**

**Presenza di arredo urbano integrato**

**Ampia area pedonale**



Sezione asse viario ciclopedonale del lungomare (es. Lungomare della Repubblica)



Estratto streetview di un asse tipo

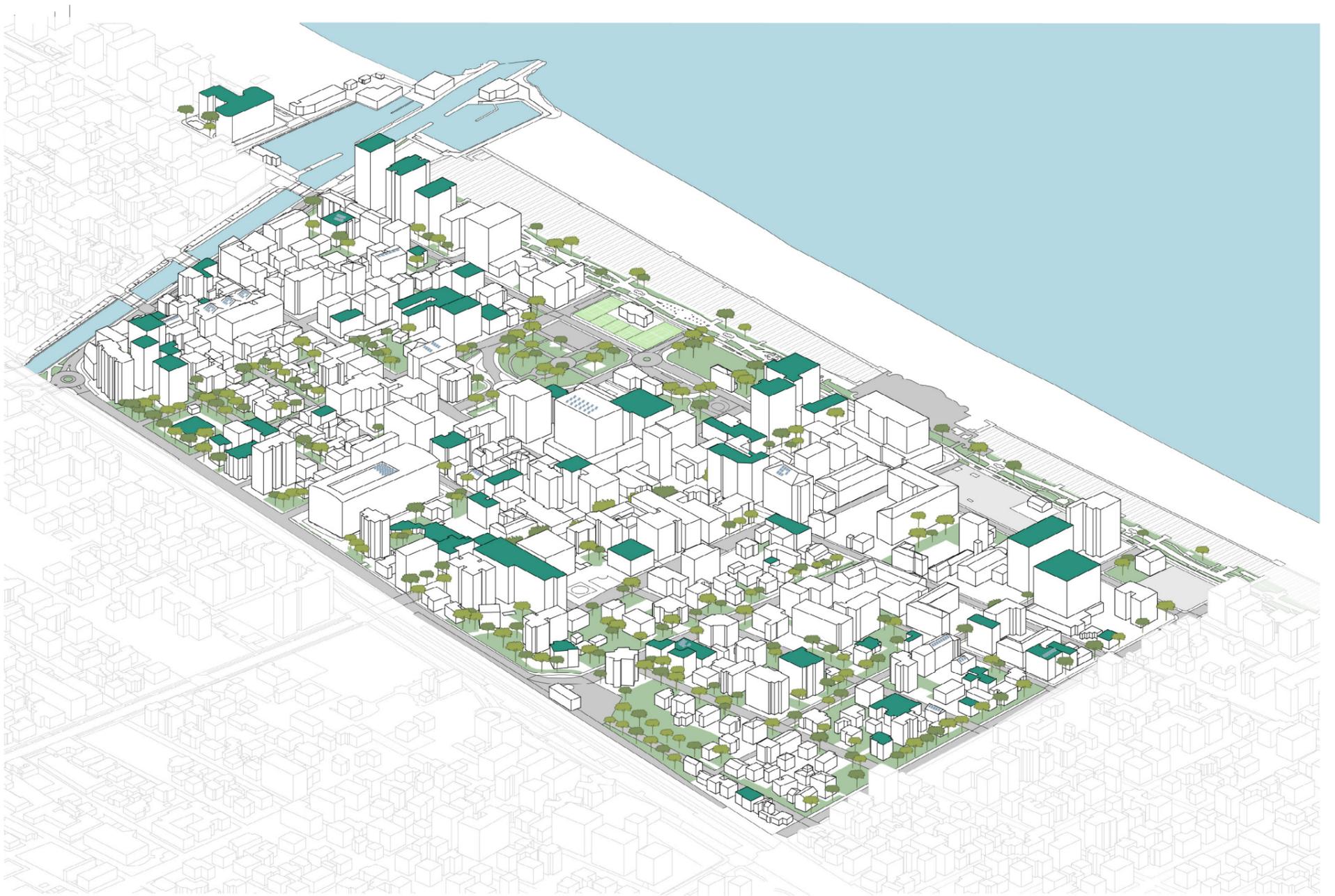


# 07

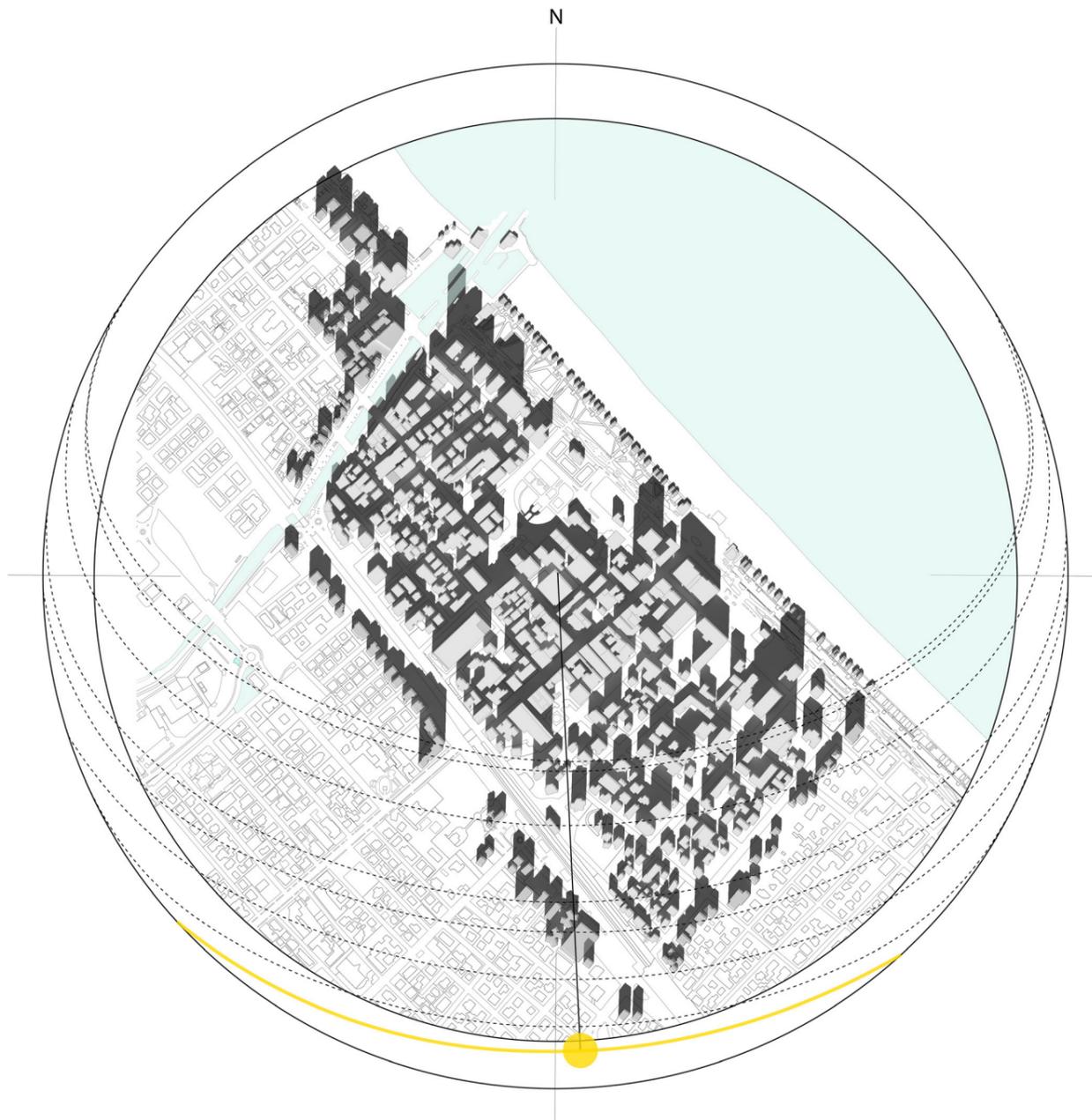
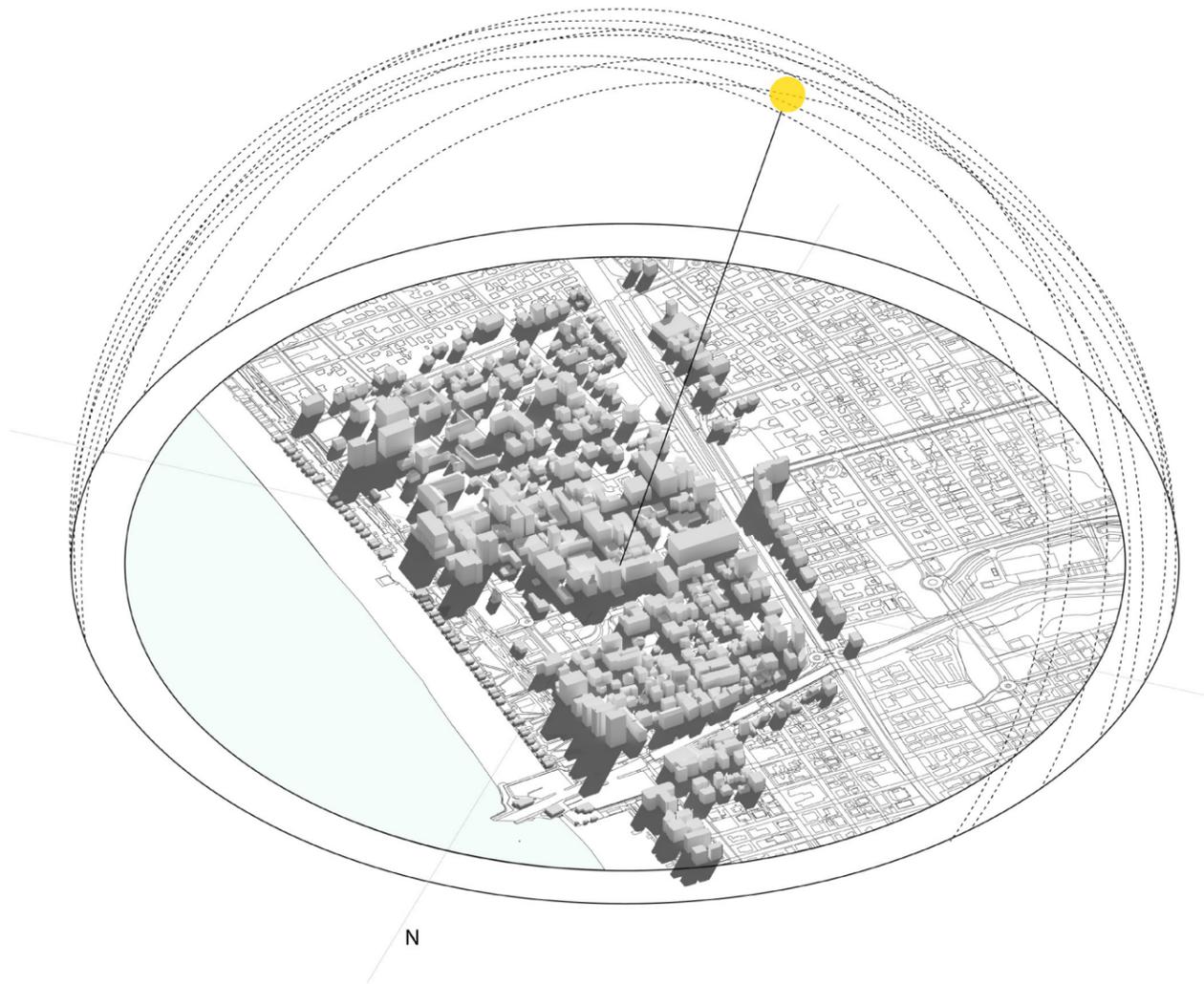
## SOSTENIBILITÀ URBANA

## **SOSTENIBILITÀ URBANA**

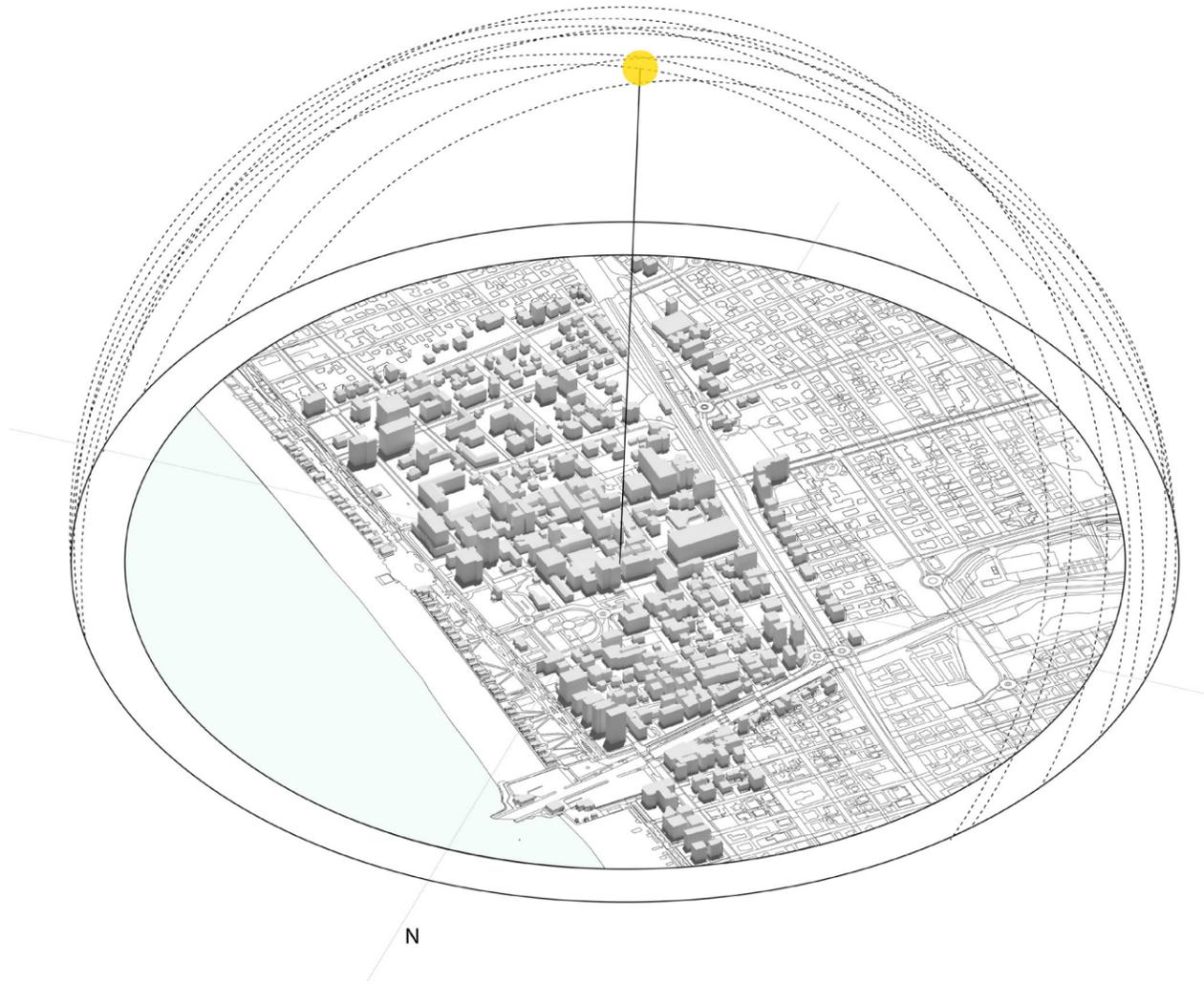
Da una prima analisi è emerso che il distretto Ceccarini ha una buona presenza di verde, soprattutto alberature, ma una superficie molto ridotta di aree permeabili pubbliche. A questo si affianca un'alta densità edilizia e, di conseguenza, come mostrano le mappe dell'andamento solare nelle pagine seguenti, molte aree del distretto risultano in ombra specialmente durante l'inverno. Queste considerazioni preliminari unite ad un'analisi dei piani interrati (per valutare la permeabilità dei suoli), che sarà approfondita in fase di progettazione, sono necessarie a individuare le strategie di intervento per una rigenerazione urbana sostenibile del distretto. Tra queste se ne citano alcune che saranno approfondire in fase di progetto, che riguardano l'impiego di tetti verdi o coperture fotovoltaiche sulle superfici piane degli edifici, e la revisione dei sottoservizi in un'ottica di rete integrata efficiente (impiegando per esempio dei cunicoli tecnologici).



*Analisi delle coperture piane del distretto*



*Mapa del percorso solare nel solstizio d'inverno con proiezione delle ombre - ore 12.00*



Mapa del percorso solare nel solstizio d'estate con proiezione delle ombre - ore 12.00



# 08

## EVOLUZIONE SOCIO- DEMOGRAFICA E TURISTICA

## IL '900: UN SECOLO DI SVILUPPO DEL MODELLO INSEDIATIVO E TURISTICO

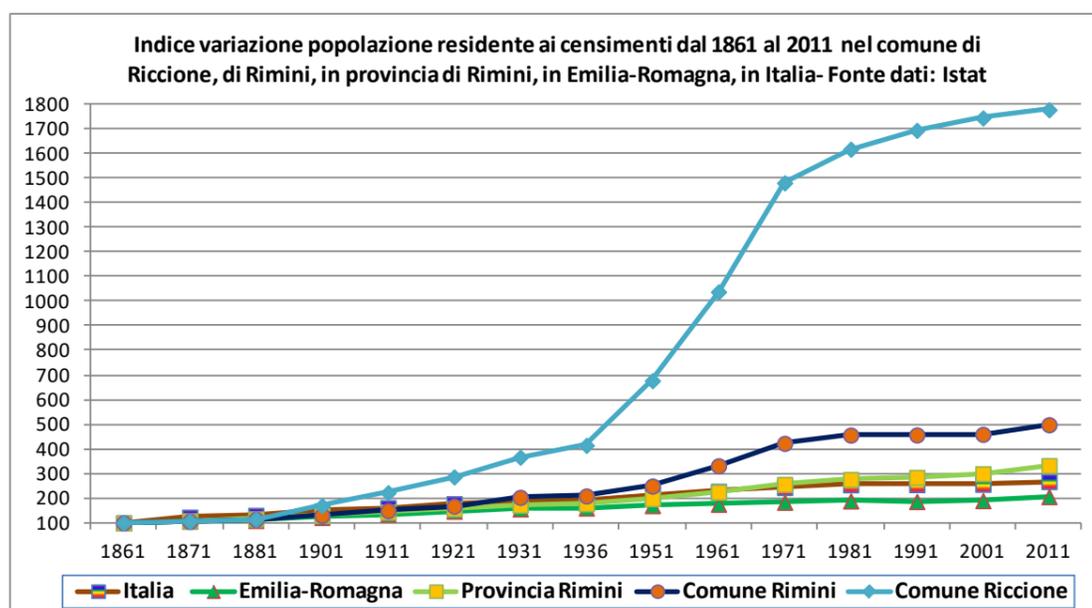
La storia insediativa di Riccione è, come noto, fortemente connessa alla valorizzazione turistica di un territorio costiero connotato da ampio un litorale sabbioso. Il turismo nascente trova qui un proprio santuario a partire da fine Ottocento e dai primi anni del Novecento, quando la località era di limitata portata demografica e ancora non era stato istituito il Comune autonomo.

Viale Ceccarini, il fulcro e l'emblema della città da oltre mezzo secolo, prende il nome dai coniugi che a inizio '900 molto contribuirono al primo sviluppo del turismo e della vocazione salutistica della città, fra l'altro con al formazione dell'ospedale. Benessere, verde e climatismo sono all'origine dell'immagine di Riccione fin dagli albori della storia della città. I villini in stile liberty cominciano a sorgere e la spiaggia si popola di bagnanti. La stazione ferroviaria è fattore trainante dei flussi di visita e di soggiorni nei mesi estivi, spesso per villeggiature di durata prolungata.

Un primo decollo del tessuto urbano si registra dopo il terremoto del 16 agosto 1916 che devastò la nascente cittadina, allora ancora frazione del Comune di Rimini. Nel primo dopoguerra, con la ricostruzione, si avvia una rapida formazione del nucleo urbano anche grazie alla istituzione del Comune (con Regio Decreto del 19 ottobre 1922 ribadito dal Re e da Mussolini, poi divenuto assiduo frequentatore della città, in data primo marzo 1923). Il nuovo Municipio riccionese infatti si adopera da subito per attirare investimenti rivolti all'allora sorgente fenomeno della villeggiatura nei villini e nelle prime strutture ricettive; l'economia turistica inizia il suo percorso di crescita trainando incrementi demografici significativi; di conseguenza la trama insediativa cresce e l'ossatura della città prende corpo.

Già dal 1921 al 1936 il numero di residenti passa da 5.569 a 8.061 unità.

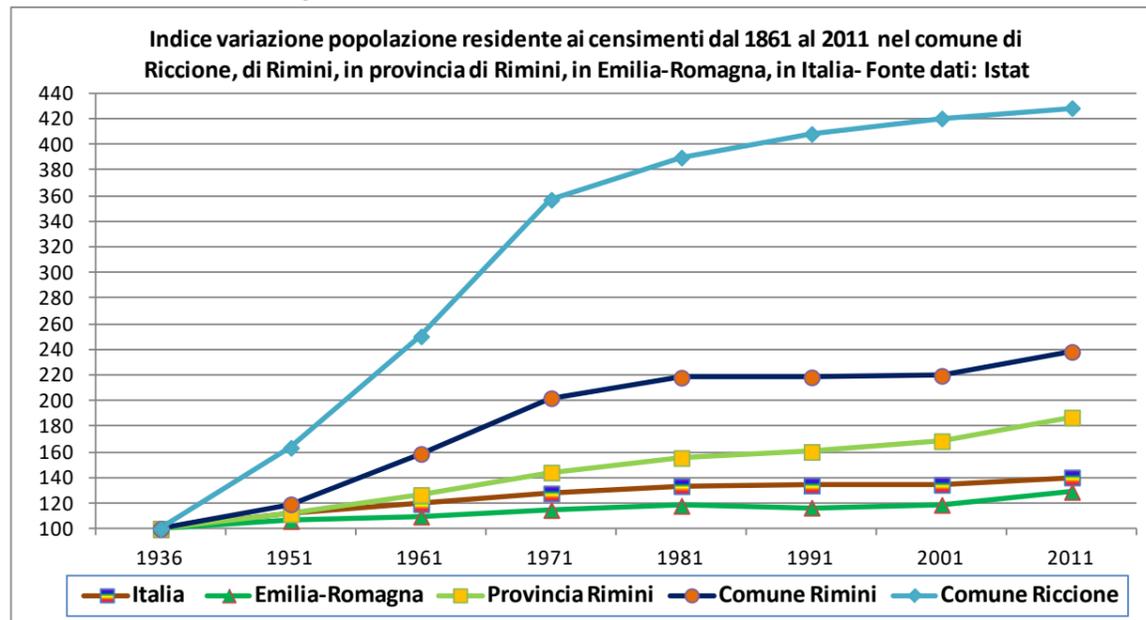
La notevole importanza di Riccione negli anni trenta del '900 è trainata dalle alte cariche dello stato dell'epoca al seguito di Mussolini (dal 1934 proprietario di una grande casa adibita a luogo di soggiorno estivo per dieci anni).



Negli anni trenta vengono realizzati servizi per la comunità dei residenti e dei villeggianti e viene migliorata la viabilità. Riccione conta già un afflusso medio annuale di circa 30.000 turisti e registra la presenza di più di 80 strutture alberghiere. Dal periodo di inizio secolo, caratterizzato dal sorgere delle ville liberty contornate di verde (da cui la denominazione di "Perla Verde dell'Adriatico"), si comincia, già negli anni '30, a Riccione, come in diverse località della riviera adriatica, a passare alla fase dello sviluppo alberghiero e alla realizzazione delle colonie estive per i bambini.

Il decollo del sistema insediativo urbano di Riccione avviene però nel secondo dopoguerra con la ricostruzione e l'esplosione del turismo di massa. Si passa dai 13.165 abitanti del 1951 a 20.173 residenti del 1961 e a 28.770 riccionesi nel 1971. La curva della crescita abitativa riccionese risulta di gran lunga più importante delle realtà messe a confronto nei grafici qui esposti, compresa la stessa Rimini che pure vive un ingente sviluppo cavalcando l'onda della massificazione vacanziera

balneare degli anni '50 e '60.



La crescita con ritmo esponenziale della trama insediativa insegue i nuovi arrivati del mercato vacanziero proponendo soluzioni ricettive alla portata degli strati di popolazione nazionale ed europea di media e medio-bassa capacità di spesa. Ecco perché l'urbanizzazione a fini turistici estensiva di quegli anni (che finisce per creare un unico agglomerato lineare da Cattolica, anzi da Gabicce nelle Marche, fino al territorio comunale di Cervia nel ravennate) massifica soluzioni alberghiere e residenziali ricavate in lotti di dimensione esigua, prevalentemente fra i 500 mq. e i 1500 mq., soluzioni che non possono dare spazio, come nel turismo delle origini, al verde e ai servizi a terra. Anche la modestissima dotazione di parcheggi, proprio nei decenni dell'esplosione della motorizzazione privata, finisce per saturare lo spazio a terra intorno agli alberghi e ai condomini turistici. Il paesaggio urbano diventa progressivamente un denso groviglio di piccoli lotti in cui lo spazio a terra è occupato da auto in sosta permanente (dall'arrivo alla partenza dei turisti, magari dopo settimane di soggiorno). Questo paesaggio urbano costipato si ripropone sulla spiaggia con il fitto allineamento degli ombrelloni e di bagnanti che stazionano sul bagnasciuga dall'alba al tramonto.

La saturazione degli spazi a terra, in spiaggia come in città, finisce per diventare una caratteristica del modello di fruizione vacanziera romagnolo: una sorta di vicinanza comunitaria turistica, riproposta ad una clientela prevalentemente abitudinaria, spesso la stessa anno dopo anno, in spiaggia come negli spazi di soggiorno ricettivo e urbano, ridisegnando un modello di convivenza in vacanza non dissimile da quella dei quartieri e dei villaggi dell'epoca proto-industriale.

Gli anni '60, quando questo modello di sviluppo urbano e turistico sembra crescere all'infinito, sono quelli del grande balzo in avanti dell'economia europea, della disponibilità crescente di spesa per vacanze per ceti prima esclusi da tutto ciò che si configurava come "voluttuario" e sono però anche gli anni della lievitazione di fermenti di liberazione dai conformismi e dalle rigidità sociali dei decenni precedenti. In questo contesto la saturazione degli spazi diventa fattore propulsivo di vivacità relazionale, di nuova socialità vacanziera e anche di trasgressione.

La Romagna (e Riccione come emblema più efficace del turismo di tutta la riviera) diventa meta ambita proprio per questa capacità di offrire quasi a tutti i ceti la spiaggia, il mare e l'incontro, quasi obbligato, con folle di frequentatori spesso, a seconda del tratto di costa frequentato, assai simili fra loro, pur con provenienze eterogenee da molte regioni d'Italia e da diversi paesi dell'Europa occidentale. Le comunità vacanziera (bambini, giovani, famiglie, anziani) si ritrovano anno dopo anno ingrossando, spesso con apporti amicali o parentali, il flusso nelle singole porzioni di spiaggia (unità di misura il bagno e gli ombrelloni fittamente allineati fronte battigia) e nelle singole porzioni di città (unità di misura la strada con il gruppo di alberghi o condomini che la popolano). La densificazione insediativa non sembra un problema, anzi diventa quasi una risorsa spendibile sul mercato delle relazionalità acquisite e da acquisire in vacanza. Siamo nell'epoca della standardizzazione dei consumi e dei comportamenti: il contesto sociale perfetto perché il turismo di massa romagnolo riesca ad attrarre, lungo tutto quel decennio, sempre nuovi adepti.

Negli anni '70 il clima sociale cambia e il ritmo di sviluppo insediativo romagnolo, per 20 anni poderoso, tende a rallentare, ad arrivare al culmine di un modello di sviluppo monotematico, quasi solo balneare e fondamentalmente a trazione alberghiera (la pensione romagnola "tutto compreso"). Resta però, come lascito dei due decenni precedenti, il persistere di una trama insediativa fittissima che comincia a diventare soffocante e per certi versi inadeguata per gli aneliti che emergono, in un clima fortemente conflittuale, del nuovo decennio. Parte della domanda turistica più ambiziosa si orienta verso mete meno massificate e comincia a sognare la scoperta di orizzonti più lontani.

Dagli anni '80, con i primi segnali di fiato corto e dovendo rilanciare il profilo turistico locale al confronto con la crescente concorrenza delle altre destinazioni mediterranee e delle nuove mete esotiche, comincia una fase di rinnovamento dell'appeal turistico della riviera romagnola con la stagione della riqualificazione e della diversificazione dei fattori attrattivi: un mix di fattori non più esclusivamente ancorati all'offerta di "sole e mare", ma anche ai divertimenti, alla notte, agli incontri, allo sport (parchi acquatici, discoteche, poli per lo spettacolo, ecc.) secondo un modello che non guarda più solo alla spiaggia ma punta a valorizzare, a 360 gradi e per 24 ore, tutte le risorse del territorio: naturali, antropiche e manageriali. Si forma in quegli anni in Romagna una generazione di animatori, sviluppatori e promotori del turismo e del territorio: "risorse umane" in grado di attivare una ingente, capillare inventiva gestionale delle diverse località, con strutture ed iniziative miranti a stupire, anno dopo anno e giorno dopo giorno, i visitatori.

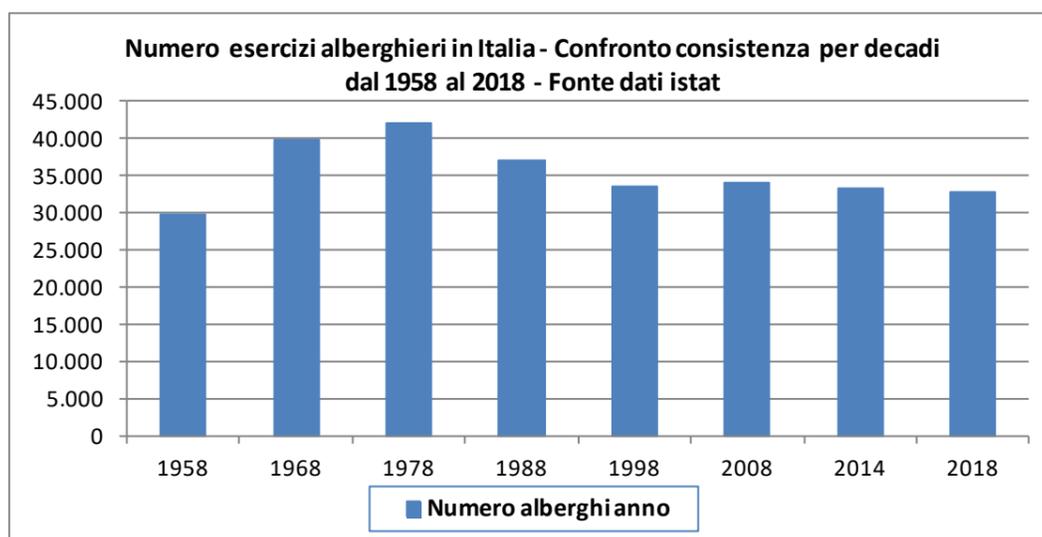
Negli anni '90, dopo la crisi ambientale della proliferazione delle alghe e delle mucillaggini, riparte una stagione di riqualificazione non solo delle strutture ricettive ma anche dell'organizzazione delle città con l'attuazione delle pedonalizzazioni degli assi centrali e la realizzazione di nuovi potenti magneti, a cominciare dalla Fiera di Rimini e dei grandi Centri commerciali e di servizio.

I continui interventi sia degli enti territoriali, sia degli operatori privati per diversificare le fonti di attrazione e qualificare gli assetti urbani devono però fare i conti con il lascito insediativo dei decenni del turismo di massa. Difficile diradare e qualificare gli spazi, difficile intervenire su un costruito in gran parte sorto in epoca (specie negli anni '50 e '60) di veloci e sommarie realizzazioni per cogliere profittevoli prospettive di mercato. La risposta più efficace ad una competizione crescente resta quella dell'allargamento dei confini insediativi realizzando polarità attrattive ai confini dell'abitato e puntando su una animazione urbana che ormai, specie negli assi centrali delle città, prelude e anticipa il formarsi del grande business della "movida" degli anni 2000.

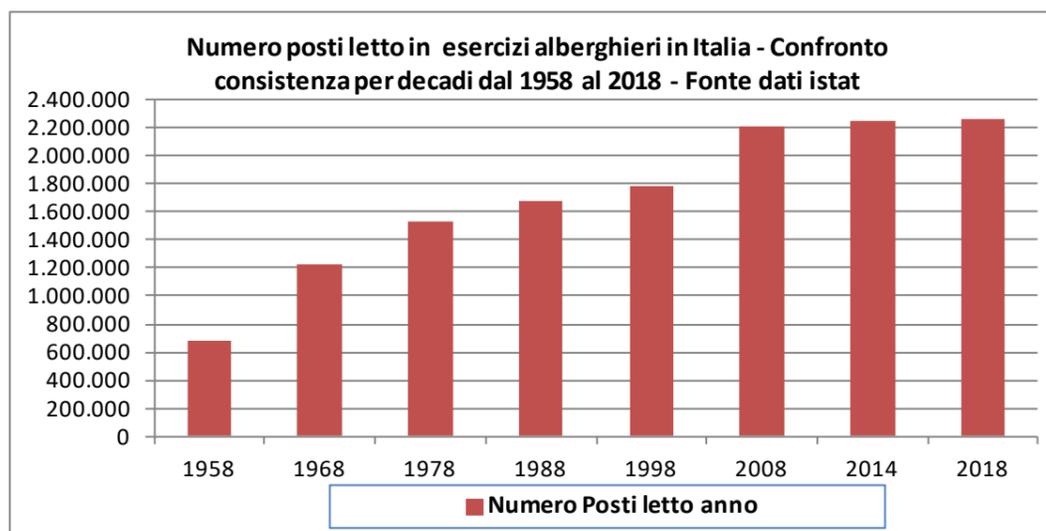
## LE TRASFORMAZIONI DEL SISTEMA RICETTIVO IN ITALIA E IN ROMAGNA

Tutta la riviera romagnola da Cattolica a Cervia ha visto strutturare l'offerta turistica fondamentale attorno al binomio spiaggia-apparato alberghiero (la "casa" che diventa pensione e poi albergo). In questo tratto di costa è predominante l'offerta alberghiera soprattutto nella fase che va dal secondo dopoguerra agli anni '70 - '80 del '900. E' un connotato saliente del turismo romagnolo: una caratteristica non dissimile per diversi decenni, a ben vedere, dal panorama turistico nazionale, anch'esso strutturato, nella fase di primo sviluppo, attorno all'offerta alberghiera.

Gli alberghi in Italia rappresentano l'ossatura centrale del decollo turistico del paese, almeno fino agli anni '70, quando queste strutture ricettive in Italia superano la soglia delle 40.000 unità.

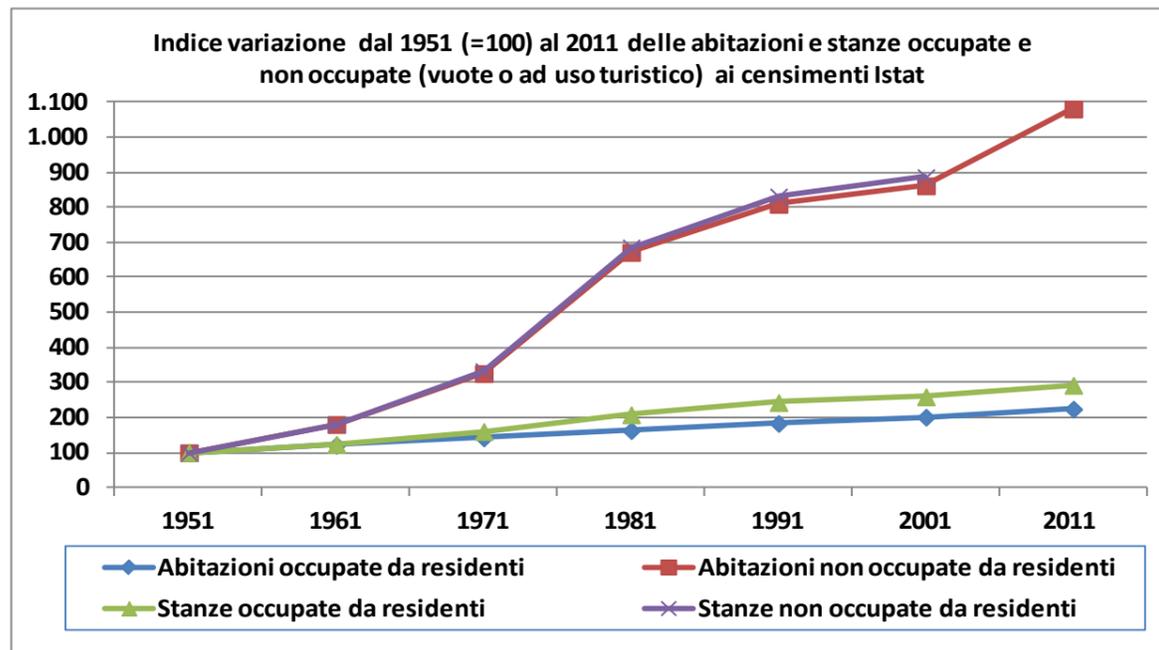


Dagli anni '70 in poi il numero degli alberghi in Italia tende a calare per poi stabilizzarsi attorno alle 33.000 unità, mentre, grazie all'aumento della dimensione ricettiva media delle strutture, il numero dei posti letto aumenta fino al 2008 per poi stabilizzarsi attorno ai 2 milioni e duecentomila unità.



Dagli anni '70 cominciano invece a prevalere le residenze turistiche con il fenomeno ingente delle seconde case ad uso vacanziero. Le seconde case sono fondamentalmente un fenomeno connesso alla crescita di reddito e della disponibilità ad investire in mattone delle famiglie degli anni '70 e '80 del '900; mentre il patrimonio abitativo per la residenza permanente cresce con una progressione lineare, la variazione del patrimonio abitativo non ad uso residenziale permanente (in gran parte assegnabile alle seconde case turistiche) registra una impennata fra il 1971 e il 1981, con oltre un raddoppio di consistenza per poi crescere in modo meno accentuato negli anni successivi.

Anno	Abitazioni occupate da residenti	Abitazioni non occupate da residenti	Stanze occupate da residenti	Stanze non occupate da residenti
1951	10.756.121	654.564	35.062.611	2.279.606
1961	13.031.618	1.182.049	43.423.845	4.103.821
1971	15.301.427	2.132.545	56.242.472	7.591.269
1981	17.541.752	4.395.471	72.986.519	15.631.355
1991	19.735.913	5.292.609	85.208.708	18.943.759
2001	21.653.288	5.638.705	90.994.390	20.203.444
2011	24.135.177	7.072.984	102.497.749	



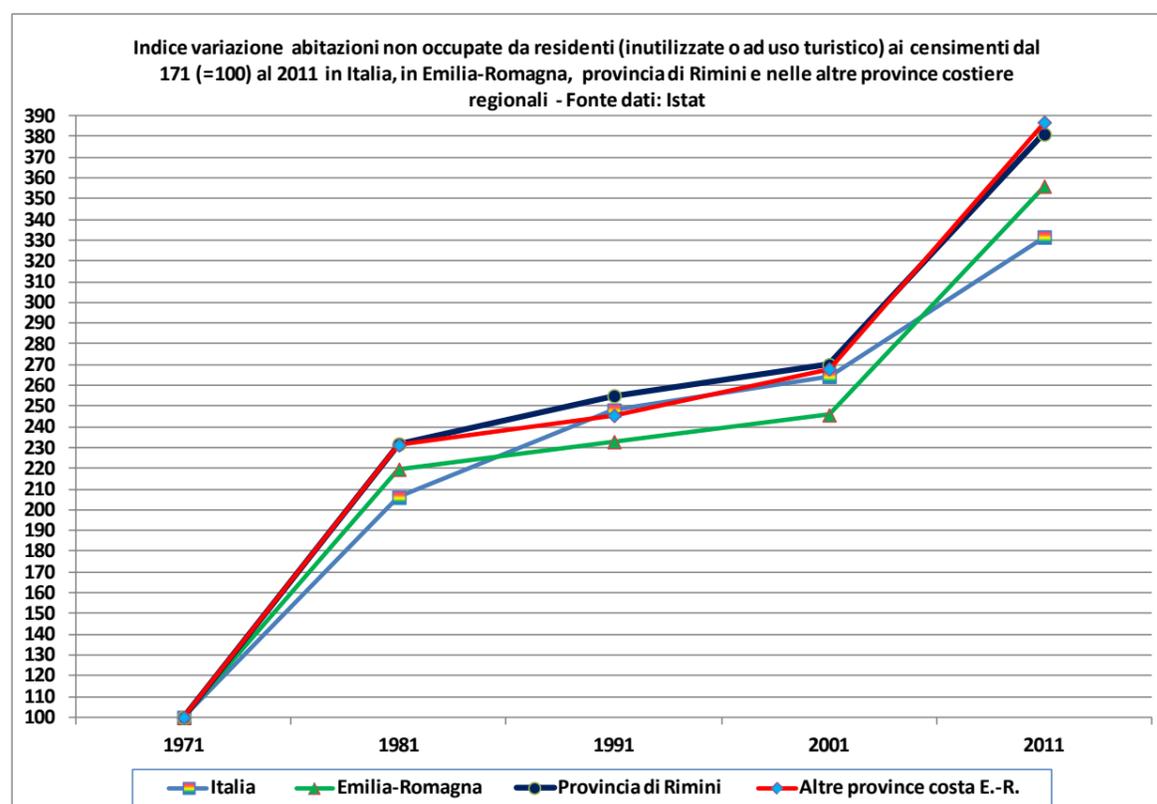
Nel 1961 gli alberghi in Italia offrivano 491.914 stanze e 857.932 posti letto, mentre tutto il patrimonio residenziale non occupato da residenti (comprese le case vuote, in rovina e inutilizzate) contava su 1,1 milione di abitazioni circa. Nel 1961 c'erano in Italia 33.457 strutture alberghiere e altrettanti imprenditori, trattandosi di un settore principalmente connotato da imprese familiari, in particolare in Romagna, già in quegli anni punto di forza del turismo nazionale e riferimento per un vasto bacino di villeggianti, provenienti dalle città del nord Italia e dai paesi dell'Europa occidentale.

Dagli anni '70, il crescere ingente delle seconde case ad uso vacanziero comincia a spostare il baricentro turistico verso le soluzioni residenziali di proprietà o in affitto. Questa inversione di peso incide sugli assetti insediativi delle singole località, oltre a creare una concorrenza di tipo nuovo, con l'emergere di zone incentrate sulle seconde case, come l'altra parte della riviera regionale (in specifico i lidi ravennati e quelli di Comacchio). Il peso specifico degli alloggi ad uso turistico anche nella costa emiliano-romagnola, come in molte destinazioni per vacanza del paese, diventa ingente negli anni '70 del 900. Dagli anni '80 al 2000 la crescita si appiattisce poi riprende a lievitare nei primi anni 2000 con intensità importanti almeno fino alla crisi del 2008 che segna l'affossamento, specie in Italia, di tutto il comparto delle costruzioni. Il censimento del 2011 registra la crescita dei primi anni 2000, ma il ciclo espansivo si è ormai esaurito, oppure è agli sgoccioli (residuando lottizzazioni invendute o non finite anche in alcuni tratti della costa regionale).

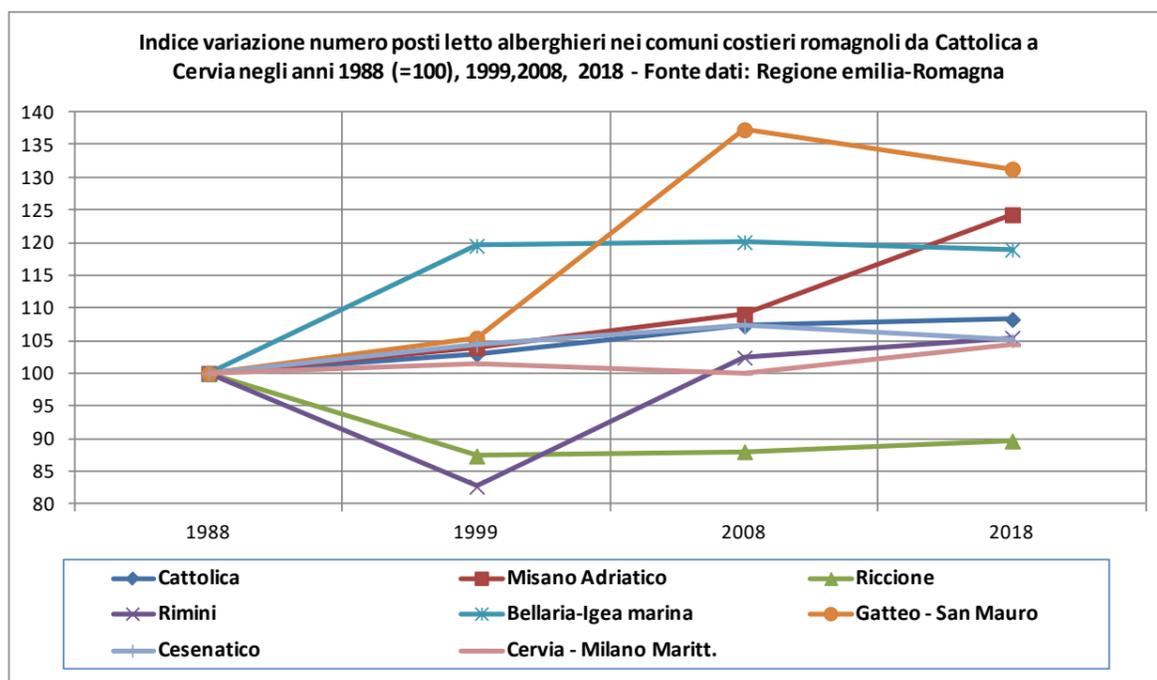
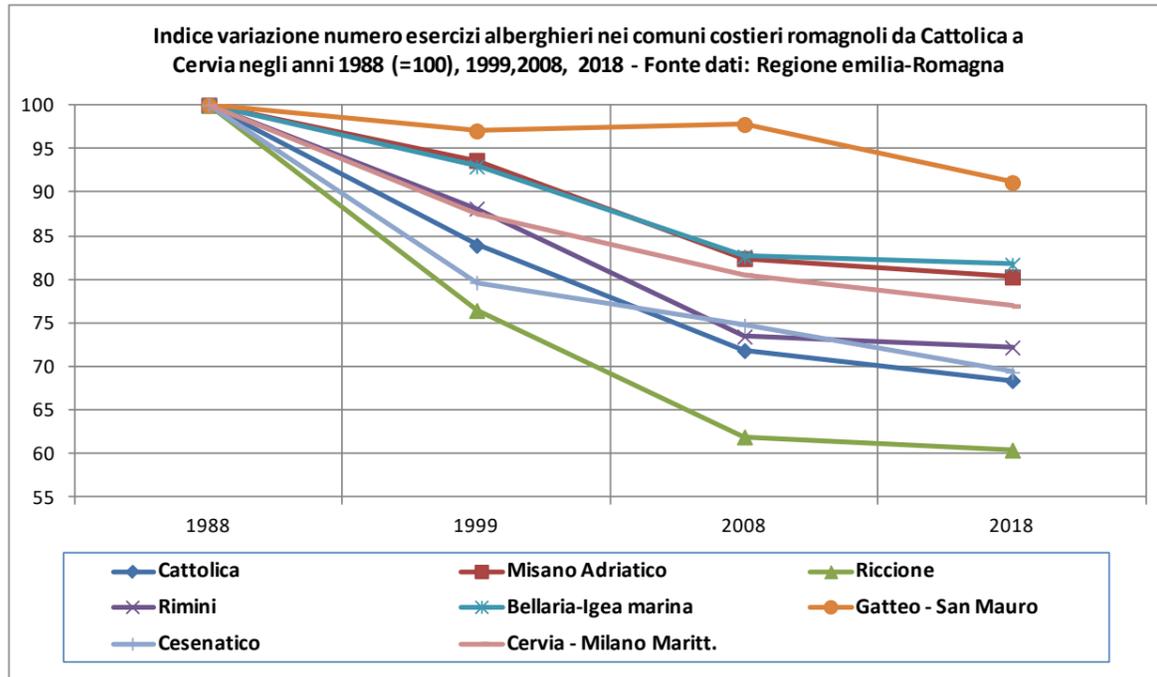
<b>Numero abitazioni non occupate da persone residenti ai censimenti Istat dal 1971 al 2011 in Italia, in Emilia-Romagna, in provincia di Rimini e nelle altre province costiere della regione - Fonte dati: Istat</b>					
Territorio	1971	1981	1991	2001	2011
Italia	2.132.545	4.395.471	5.292.609	5.638.705	7.072.984
Emilia-Romagna	136.880	300.627	318.887	336.512	487.481
<b>Provincia di Rimini</b>	<b>10.767</b>	<b>24.960</b>	<b>27.464</b>	<b>29.077</b>	<b>41.047</b>
Altre province costa E.-R.	39.258	90.835	96.416	105.206	151.912

<b>Indice variazione numero abitazioni non occupate da persone residenti ai censimenti Istat dal 1971 (=100) al 2011 in Italia, in Emilia-Romagna, in provincia di Rimini e nelle altre province costiere della regione - Fonte dati: Istat</b>					
Territorio	1971	1981	1991	2001	2011
Italia	100	206,1	248,2	264,4	331,7
Emilia-Romagna	100	219,6	233,0	245,8	356,1
<b>Provincia di Rimini</b>	<b>100</b>	<b>231,8</b>	<b>255,1</b>	<b>270,1</b>	<b>381,2</b>
Altre province costa E.-R.	100	231,4	245,6	268,0	387,0



In provincia di Rimini la crescita del numero di abitazioni ad uso turistico è costantemente più ingente di quella media regionale e nazionale, mentre la curva della crescita nelle altre province costiere è addirittura, seppur di poco, più espansiva di quella riminese. Il prevalere progressivo, decennio dopo decennio, del patrimonio abitativo turistico diventa un'alternativa al modello ricettivo basato sugli alberghi e sulla "pensione completa" delle gestioni familiari romagnole. Già negli anni '80 il baricentro del sistema ricettivo non risulta più univocamente ancorato alle gestioni alberghiere che tuttavia continuano ad espandersi come posti letto, magari assorbendo alloggi e dependance attorno alla struttura madre. Poi, a fine anni '80, inizia una fase di contrazione del numero di alberghi in Romagna in parallelo all'andamento nazionale. Il punto di snodo in Romagna è la crisi della proliferazione algale che innesca la riduzione del numero di esercizi alberghieri in tutta la costa. Un ridimensionamento particolarmente significativo a Riccione.



Fra il 1988 e il 1999 Riccione vede una contrazione di oltre 150 alberghi, contrazione che comporta un calo di 3.654 posti letto (-13% nel periodo 1988 - 1999).

**Numero esercizi alberghieri nella costa emiliano-romagnola negli anni 1988, 1999, 2008, 2018 - Fonte dati: Regione Emilia-Romagna**

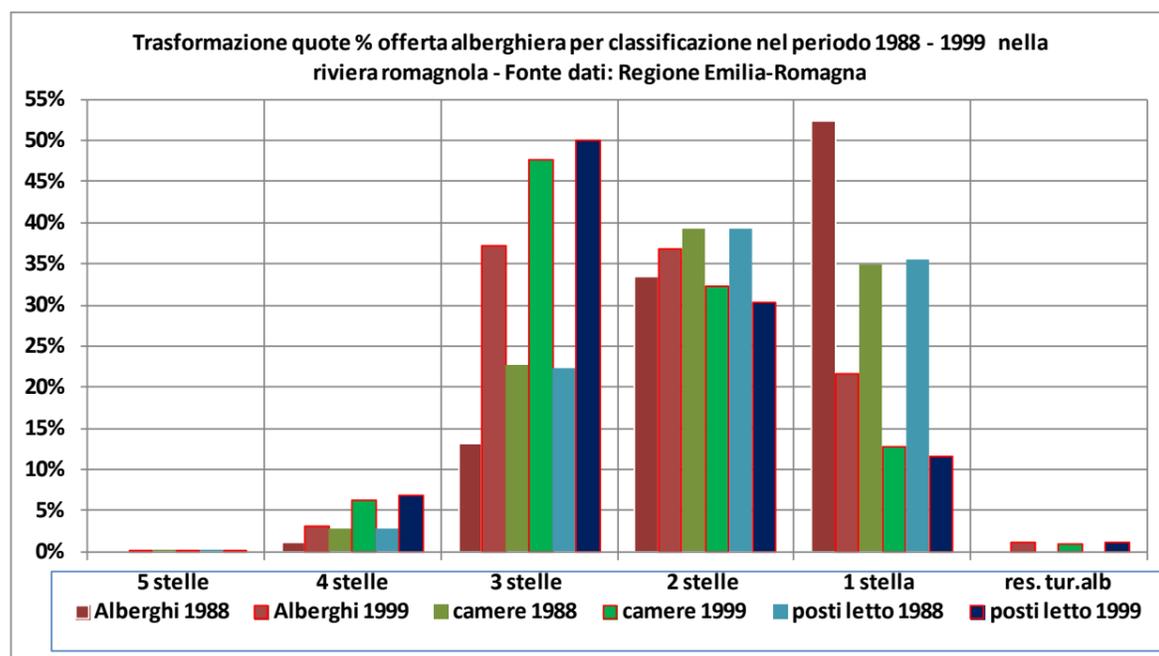
Località	1988	1999	2008	2018
Cattolica	348	292	250	238
Misano Adriatico	142	133	117	114
<b>Riccione</b>	<b>662</b>	<b>506</b>	<b>410</b>	<b>400</b>
Rimini	1.525	1.344	1.120	1.101
Bellaria-Igea marina	426	396	352	348
Gatteo - San Mauro	135	131	132	123
Cesenatico	447	356	334	310
Cervia - Milano Maritt.	473	414	381	364
Lidi Ravenna	131	101	93	89
Lidi Comacchio	63	36	30	31
<b>Totale riviera</b>	<b>4.352</b>	<b>3.709</b>	<b>3.219</b>	<b>3.118</b>

Numero posti letto alberghieri nella costa emiliano-romagnola per comune negli anni 1998, 1999, 2008, 2018 - Fonte dati: Regione Emilia-Romagna				
Località	1988	1999	2008	2018
Cattolica	17.296	17.805	18.554	18.725
Misano Adriatico	6.448	6.701	7.031	8.014
<b>Riccione</b>	<b>28.951</b>	<b>25.297</b>	<b>25.484</b>	<b>25.962</b>
Rimini	66.601	55.064	68.217	70.235
Bellaria-Igea marina	18.777	22.444	22.548	22.335
Gatteo - San Mauro	6.520	6.873	8.951	8.559
Cesenatico	20.668	21.573	22.178	21.709
Cervia - Milano Maritt.	26.358	26.752	26.382	27.524
Lidi Ravenna	8.306	7.404	8.639	10.221
Lidi Comacchio	3.634	2.896	2.829	3.571
<b>Totale riviera</b>	<b>203.559</b>	<b>192.809</b>	<b>210.813</b>	<b>216.855</b>

I posti letto alberghieri, in relazione all'incremento della dimensione ricettiva media degli alberghi, crescono in diverse località, ma non a Riccione che non raggiunge più, fino ad oggi, la quota di 29.000 posti letto alberghieri sfiorata nell'anno 1988.

Il periodo 1998 - 1999 è anche quello in cui, in parallelo al ridimensionamento quantitativo, in tutta la riviera romagnola l'apparato alberghiero tenta un salto di classificazione:

- le strutture alberghiere ad una stella (che erano maggioritarie in Romagna fino agli anni '80), risultano le più colpite da chiusure e le più interessate a riconversioni ad usi residenziali (spesso a residenza permanente, anche grazie a provvedimenti comunali di sblocco del vincolo alberghiero): in un decennio si ha un dimezzamento di offerta ricettiva di pensioni a 1 stella;
- le strutture alberghiere a due stelle (che erano un terzo del totale fino agli anni '80) conservano la quota numerica degli esercizi ma perdono quote di disponibilità ricettiva a fronte della crescita delle tipologie alberghiere più qualificate;
- le strutture alberghiere a tre stelle diventano, in quel lasso di tempo, la tipologia prevalente sfiorando a fine decennio degli anni '90 la quota del 50% di posti letto alberghieri;
- le strutture a 4 e 5 stelle acquistano un peso significativo a partire dalle quote modeste o irrilevanti di ricettività detenute nelle decadi precedenti.



Tuttavia va osservato che questo processo di riclassificazione non sempre corrisponde ad una riqualificazione strutturale profonda né degli edifici alberghieri, né del contesto urbano in cui operano. Le stringenti condizioni insediative delle origini (lotti modesti, trama stradale costipata, pressione dei mezzi carrabili e della domanda di parcheggio, dotazione di verde non sufficiente, specie nei lotti più piccoli, ecc.) fanno sì che gli interventi di adeguamento delle strutture alberghiere (numerose e importanti) si concentrino soprattutto sul look esterno e sul miglioramento degli spazi interni. Le piccole piscine anche in lotti di modeste dimensioni spuntate come funghi dopo la crisi delle mucillagini, sono l'emblema di un difficile, a volte inutile, tentativo di riqualificazione degli spazi a terra.

Un passo in avanti significativo per l'utilizzazione media delle camere avviene invece in Romagna con la trasformazione impiantistica e funzionale di qualche centinaio di strutture alberghiere trasformate da stagionali in annuali per offrire servizi "fuori stagione" ai flussi trainati dagli eventi e dal mercato fieristico, grazie al successo della nuova Fiera di Rimini e dei centri congressi potenziati in tutta la costa.

La predominanza dell'offerta alberghiera a bassa classificazione (le tradizionali pensioni a 1 o 2 stelle) viene progressivamente sostituita da un'offerta alberghiera e residenziale di medio livello in un contesto urbano che si sforza di trasformarsi con interventi importanti:

- interventi pubblici quali le pedonalizzazioni degli assi commerciali, le qualificazioni del retro-spiaggia, parcheggi di attestamento ai margini del distretto turistico, arredo urbano e servizi di animazione culturale, potenziamento dei poli attrattivi fieristico-congressuali e per eventi, ecc.;
- interventi privati quali i centri commerciali e per il divertimento, le multisale cinematografiche, i complessi e le strutture per eventi, i locali commerciali e per la movida, ecc.;
- nell'insieme la reazione alla crisi ambientale delle alghe vede un maggiore utilizzo per la fruizione turistica degli spazi a terra (piscine e piscinette nei lotti ricettivi, spazi pedonali urbani e retro-spiaggia arredati a verde, aree sportive, maggior cura dell'arredo arboreo, ecc.).

Lo sforzo di riqualificazione e potenziamento della capacità di attrazione investe ulteriori parti del territorio e finisce per saturare ulteriormente l'organizzazione orizzontale del territorio; gli spazi a terra, pur ripensati e ri-arredati, non possono dilatarsi all'infinito e gli interventi pubblici e privati, pur ottenendo risultati significativi sul breve-medio termine, lasciano sostanzialmente inalterato il modello insediativo turistico a fortissima densità e a rischio di costipazione.

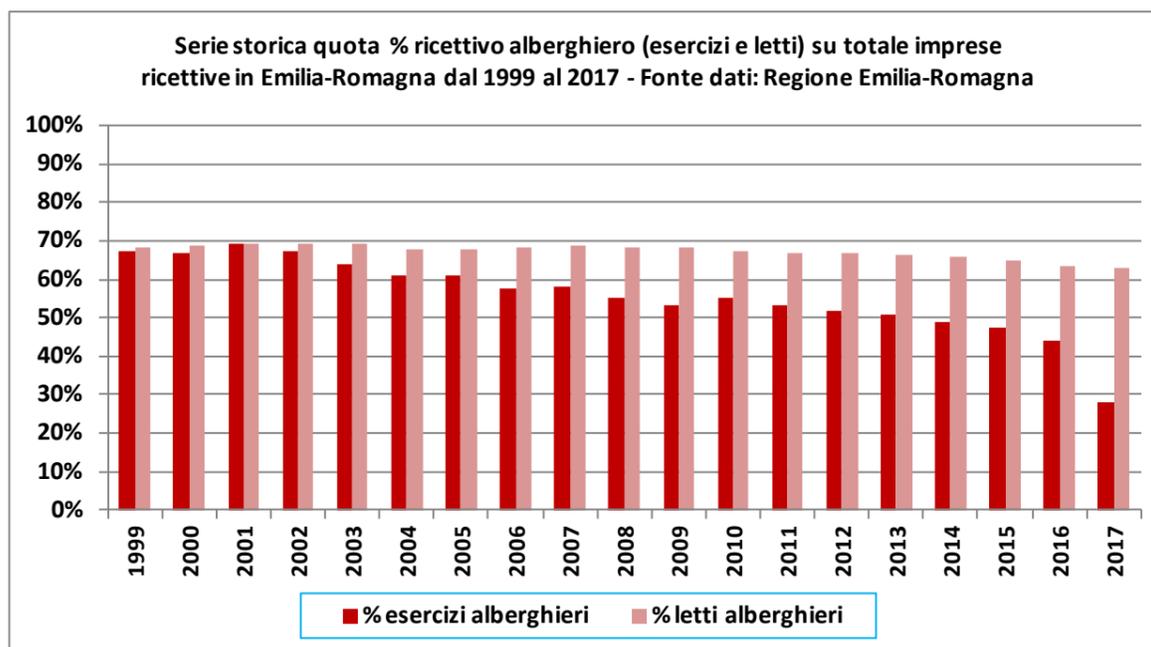
A fronte di una domanda turistica italiana e dell'Europa occidentale che negli anni '2000 si rivolge sempre più, almeno fino alla crisi del 2008, a mete distanti ed esotiche, la riviera romagnola gioca, complice la caduta della cesura est-ovest del dopo 1989, la carta del nuovo mercato dell'Europa orientale attirando soprattutto i ceti medi di quei paesi affamati di consumismo.

Gli anni 2000 illudono sulle potenzialità di ulteriore crescita (vedi il rinnovato boom delle residenze turistiche) ma, sotto questa coltre di rinnovato ottimismo, si nota un appesantimento delle capacità di tenuta che prefigurano scenari più difficili; gli sforzi anno dopo anno di mantenimento del primato turistico, raschiando il fondo del barile delle ultime leve del turismo di massa ormai globalizzato, si alternano a segnali di incipiente appannamento del modello romagnolo.

In tutta la regione prende intanto piede, come in altre parti d'Italia, l'offerta extralberghiera con il boom dei bed and breakfast, degli agriturismi, degli alloggi in affitto.

Dopo il 2008 e soprattutto negli ultimi anni, complice il successo dell'economia della condivisione, si dilata enormemente il comparto degli affitti di breve e brevissima durata organizzati dalle piattaforme globali, quali airbnb e booking, spesso anche grazie ad una rete di host locali.

Questo successo delle piattaforme globali e questa emersione di piccole e piccolissime imprese locali (appoggiate alle piattaforme) per organizzare l'accoglienza e la disponibilità di appartamenti in affitto spiega l'ingente crescita di esercizi extralberghieri, specie dopo il 2015 (poi falcidiati nel 2020 dal coronavirus).

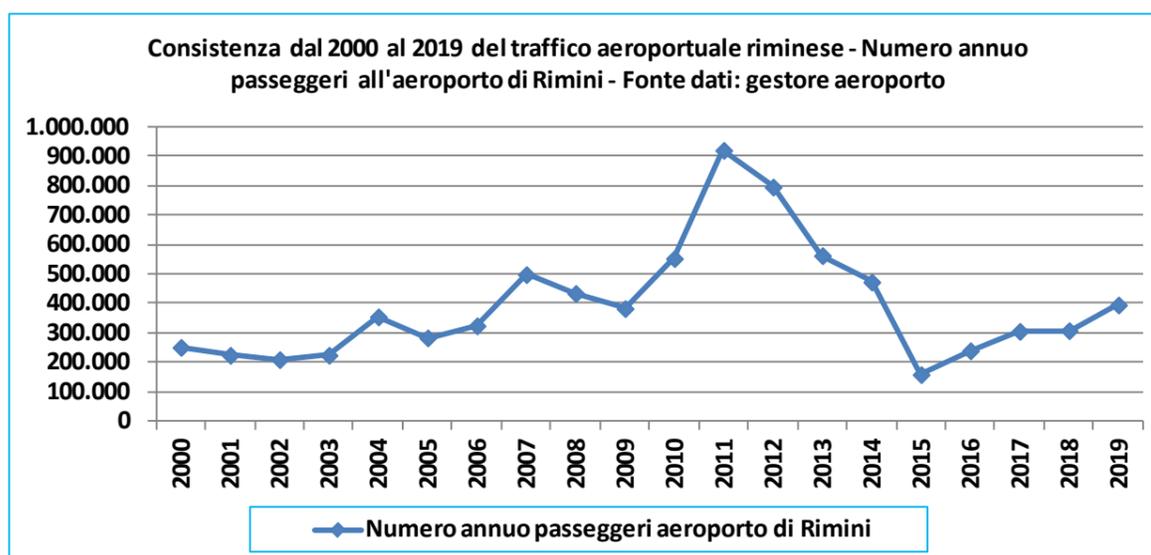


## **APPANNAMENTO DEL MODELLO TURISTICO E INVECCHIAMENTO DEMOGRAFICO DAL 2000**

Dai primi anni 2000 il sistema di accoglienza romagnolo cerca, sempre più con forza, di dilatare la stagionalità puntando anche sui valori culturali delle città e sulla qualità ambientale di tutto il territorio, entroterra compreso: è ormai un turismo a vocazioni plurime che sfrutta tutte le risorse del territorio a 360 gradi, tendenzialmente tutto l'anno, anche grazie al potere attrattivo degli eventi, della ristorazione, della movida e del commercio (isole pedonali centrali e centri commerciali frequentati da clientela regionale ma anche da numerosi turisti stranieri, specie dell'est Europa).

Il casello autostradale di Riccione e quello di Rimini sud vedono affollarsi quantità esorbitanti di auto, specie nei fine settimana e nei "ponti" dalla primavera all'autunno, definendo un bacino di turismo pendolare enorme (proveniente in particolare da tutto il nord Italia), specie in alcune giornate dell'anno (come il ponte del 2 giugno o in occasione di eventi, come le ormai famose "notti rosa").

L'aeroporto di Rimini cresce di importanza fino al 2011, grazie in particolare alle rotte di collegamento con l'est Europa, per poi subire un tracollo anche in relazione ai difficili rapporti internazionali conseguenti al conflitto nell'Ucraina e all'accorpamento della Crimea da parte della Russia.



Il bacino turistico russo, che ha costituito per qualche anno un vero e proprio serbatoio di riserva, specie negli anni 2010-2013, vede precipitare il numero di passeggeri, in particolare nel 2015, per poi risalire lentamente la china.

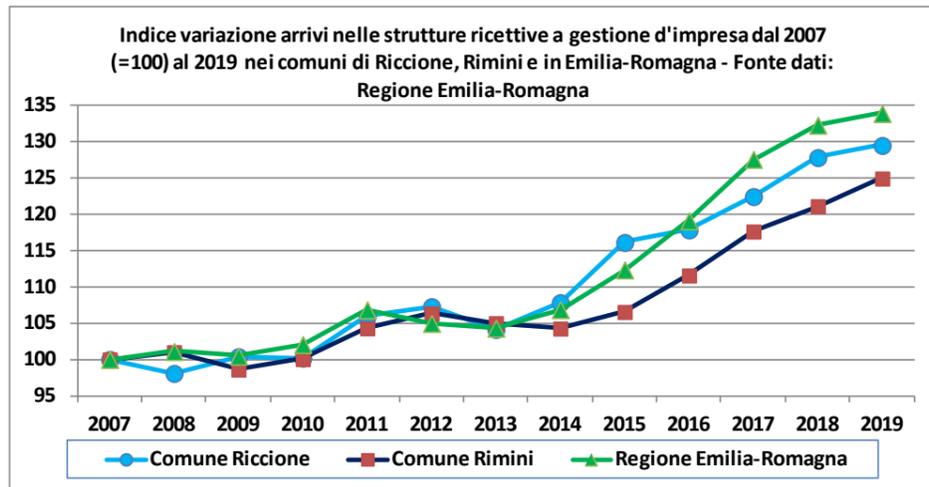
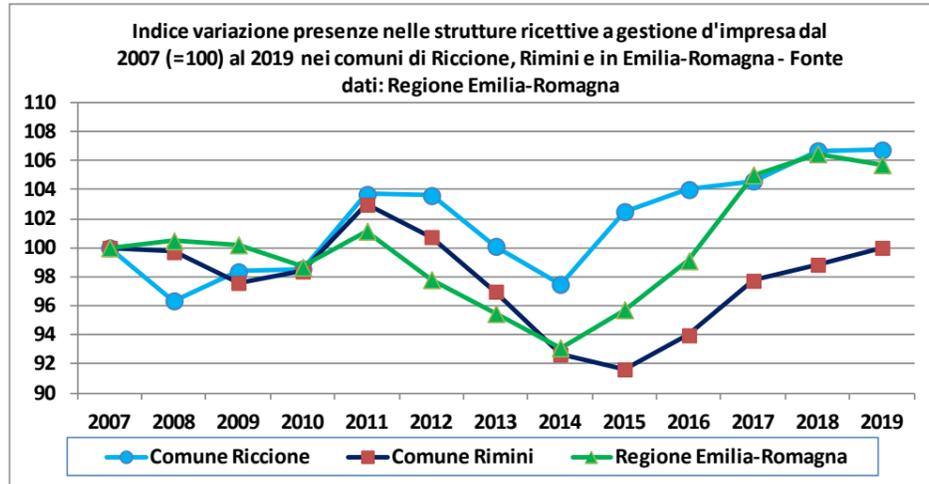
E' la fase in cui la crisi globale innescata dal 2008, penalizzando i ceti medi e le disponibilità per consumi di livello elevato, assegna di nuovo un ruolo cruciale all'offerta romagnola capace di reinventarsi con la movida, la ristorazione a basso costo, la socialità di nuovo conio orientata dagli influencer.

Negli anni 2000, soprattutto negli anni più recenti, cambia la natura del turismo e la composizione della clientela. In particolare dopo il 2007, con l'irrompere progressivo degli effetti della crisi economico-finanziaria globale, la Romagna riacquista centralità per i ceti spossessati di quote importanti di reddito e non più in grado di puntare alle mete turistiche globali più costose e complesse da frequentare (crisi belliche, rischi epidemici, ecc.).

Le mete vicine sicure riacquistano appeal ma tendenzialmente devono continuare a far leva su prezzi contenuti, specie per quanto riguarda i servizi urbani e l'offerta di "città": ristorazione a basso costo, saldi commerciali, sforzi promozionali e politiche di prezzo da parte di categorie prima poco esposte alla concorrenza.

In sostanza, anche negli ultimi dieci anni il turismo riccionese e riminese continua a tenere le posizioni precedenti incrementando gli arrivi, specie nei fine settimana e in occasione di eventi e manifestazioni (fiere, congressi, spettacoli, calendari di attività culturali, sportive e musicali, ecc.), mentre i pernottamenti oscillano attorno ai valori di inizio 2000.

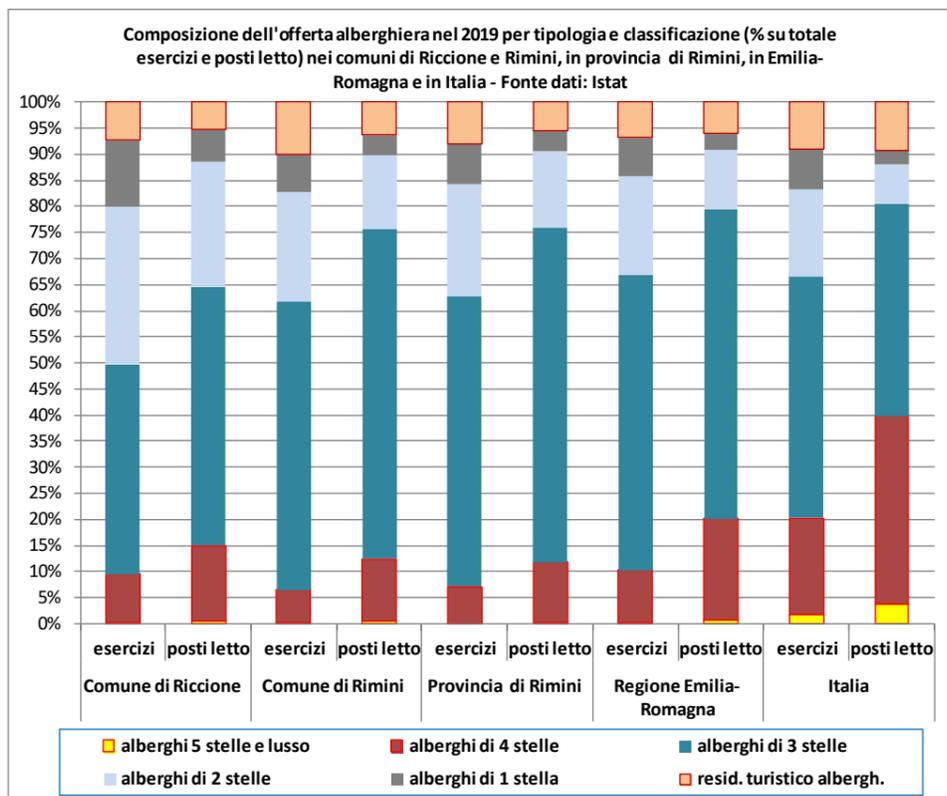
Nel Comune di Riccione la performance degli arrivi è notevole (qualcosa in meno della media regionale ma migliore di quella della vicina Rimini), mentre anche l'andamento delle presenze a Riccione risulta, dopo il 2015 e fino al 2019, relativamente buono, al passo con il positivo trend regionale trainato dal boom degli afflussi in città (complice la scelta di Ryan Air a favore dell'aeroporto di Bologna).



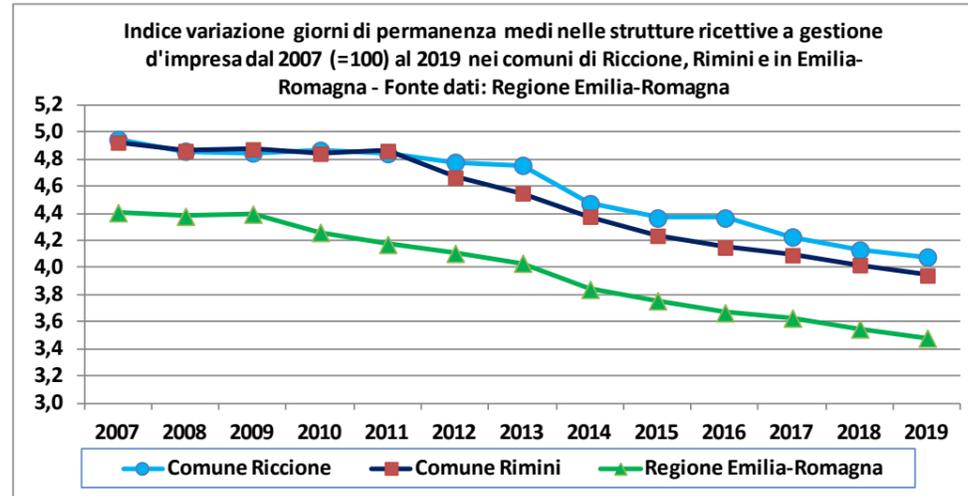
Quello che continua a calare è il numero dei giorni medio di pernottamento, ormai sceso da 5 a 4 giornate anche per il maggior peso assunto, specie nelle città, dall'offerta extralberghiera e degli alloggi per gli affitti brevi.

In questo contesto la trasformazione dell'offerta ricettiva sconta un lento ma progressivo restringimento della centralità alberghiera e il persistere, a fronte della riduzione della capacità di spesa delle famiglie, di modelli di ospitalità in parte obsoleti.

Riccione vede una trasformazione lenta dell'assetto alberghiero che lascia in vita anche una quota significativa di strutture a bassa classificazione, una quota più elevata della media costiera romagnola e, ancora di più, della media nazionale.



Nel 2019 l'offerta alberghiera resta in tutta la Romagna a trazione delle tre stelle come nel 1999 e con quote di alberghi a bassa classificazione ancora significative, specie a Riccione, dove il 30% dei posti letto alberghieri restano appannaggio delle strutture a una o due stelle. Il numero medio dei giorni di pernottamento continua a decrescere in tutta la regione soprattutto negli ultimi anni anche a causa del maggior peso assunto dalle strutture extralberghiere per affitti brevi e soggiorni brevissimi. Si apre dal 2015 un nuovo scenario in cui l'host che gestisce affitti brevi sembra emergere come nuovo soggetto turistico, uno scenario bruscamente messo alle strette dall'epidemia del coronavirus.



**Composizione dell'offerta alberghiera (numero esercizi e posti letto) nel 2019 per tipologia e classificazione nei comuni di Riccione e Rimini, in provincia di Rimini, in regione Emilia-Romagna e in Italia - Fonte dati: Istat**

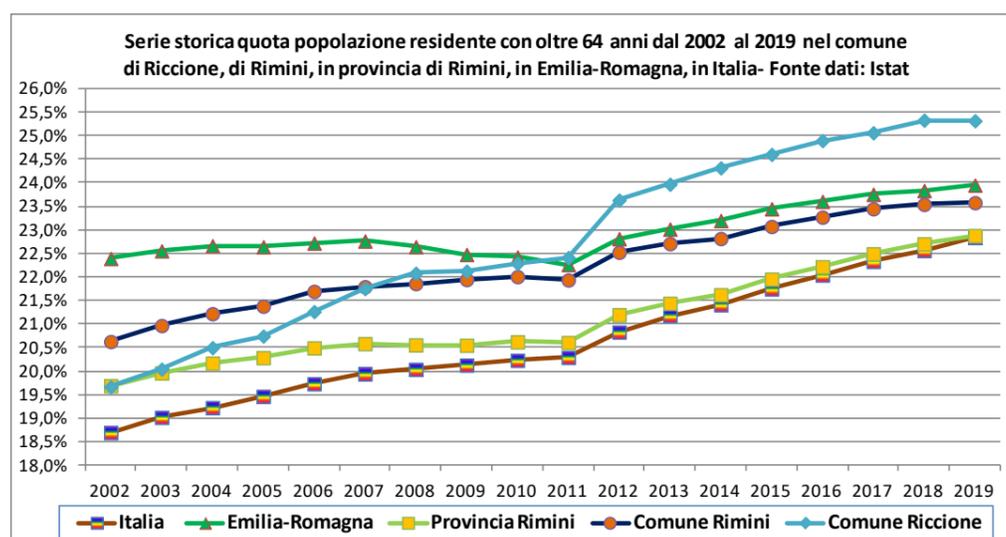
Esercizi alberghieri	Comune di Riccione		Comune di Rimini		Provincia di Rimini		Regione Emilia-Romagna		Italia	
	numero esercizi	posti letto	numero esercizi	posti letto	numero esercizi	posti letto	numero esercizi	posti letto	numero esercizi	posti letto
alberghi 5 stelle e lusso	1	122	2	382	3	504	15	2.337	554	84.913
alberghi di 4 stelle	37	3.767	70	8.354	155	16.788	428	55.753	6.074	816.984
alberghi di 3 stelle	160	12.876	607	44.373	1.241	93.945	2.418	171.400	15.128	917.786
alberghi di 2 stelle	120	6.248	229	9.804	478	21.419	808	32.734	5.451	171.735
alberghi di 1 stella	51	1.597	80	2.756	173	5.679	313	8.999	2.597	61.535
resid. turistico albergh.	29	1.372	110	4.449	177	8.011	294	17.709	2.926	207.537
<b>Totale</b>	<b>398</b>	<b>25.982</b>	<b>1.098</b>	<b>70.118</b>	<b>2.227</b>	<b>146.346</b>	<b>4.276</b>	<b>288.932</b>	<b>32.730</b>	<b>2.260.490</b>

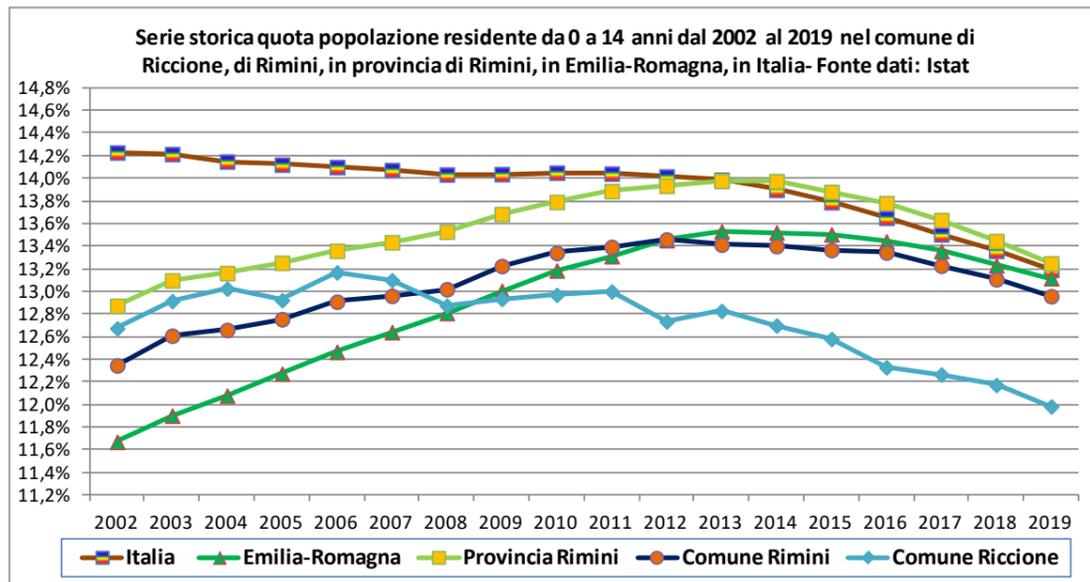
**Composizione dell'offerta alberghiera nel 2019 per tipologia e classificazione (% su totale esercizi e posti letto) nei comuni di Riccione e Rimini, in provincia di Rimini, in regione Emilia-Romagna e in Italia - Fonte dati: Istat**

Esercizi alberghieri	Comune di Riccione		Comune di Rimini		Provincia di Rimini		Regione Emilia-Romagna		Italia	
	esercizi	posti letto	esercizi	posti letto	esercizi	posti letto	esercizi	posti letto	esercizi	posti letto
alberghi 5 stelle e lusso	0,3%	0,5%	0,2%	0,5%	0,1%	0,3%	0,4%	0,8%	1,7%	3,8%
alberghi di 4 stelle	9,3%	14,5%	6,4%	11,9%	7,0%	11,5%	10,0%	19,3%	18,6%	36,1%
alberghi di 3 stelle	40,2%	49,6%	55,3%	63,3%	55,7%	64,2%	56,5%	59,3%	46,2%	40,6%
alberghi di 2 stelle	30,2%	24,0%	20,9%	14,0%	21,5%	14,6%	18,9%	11,3%	16,7%	7,6%
alberghi di 1 stella	12,8%	6,1%	7,3%	3,9%	7,8%	3,9%	7,3%	3,1%	7,9%	2,7%
resid. turistico albergh.	7,3%	5,3%	10,0%	6,3%	7,9%	5,5%	6,9%	6,1%	8,9%	9,2%
<b>Totale</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

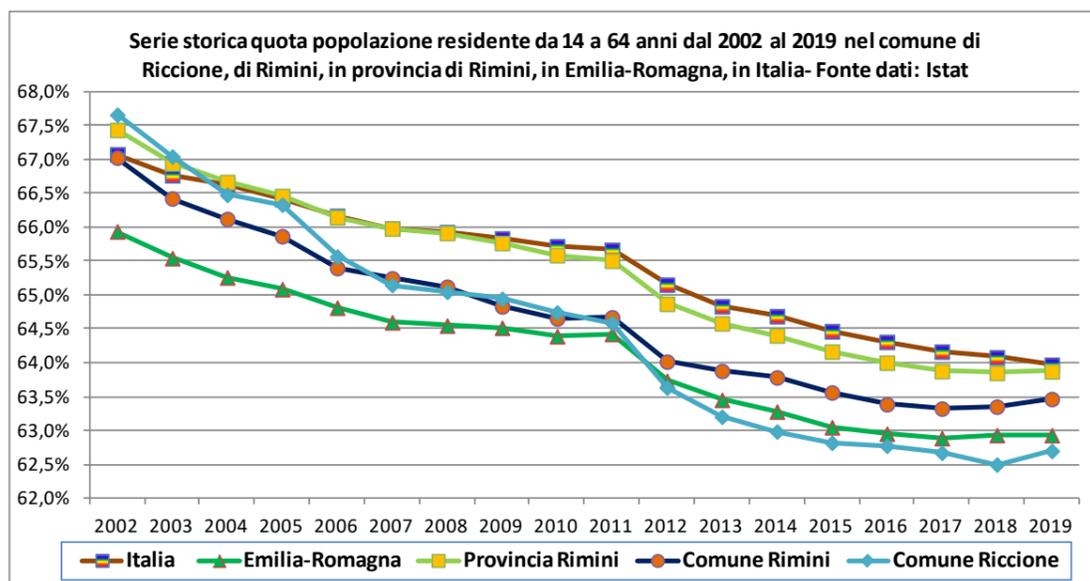
## IL RISVOLTO DEMOGRAFICO DELL'INVECCHIAMENTO SOCIO-ECONOMICO

Negli anni 2000 si nota nell'assetto turistico e nell'assetto sociale riccionese un incombente invecchiamento che è sia demografico sia di appannamento del modello di sviluppo (pur con sussulti di rilancio e riproposta, come già segnalato). Da notare la particolare tendenza demografica di Riccione a evidenziare una compagine di residenti in cui gli over 64 anni diventano più di un quarto della popolazione e i ragazzi fino a 14 anni scendono sotto al 12% della popolazione totale. Le curve del territorio riccionese sono le più gravate da questi fenomeni di ampliamento della compagine degli anziani e riduzione della compagine dei giovanissimi.



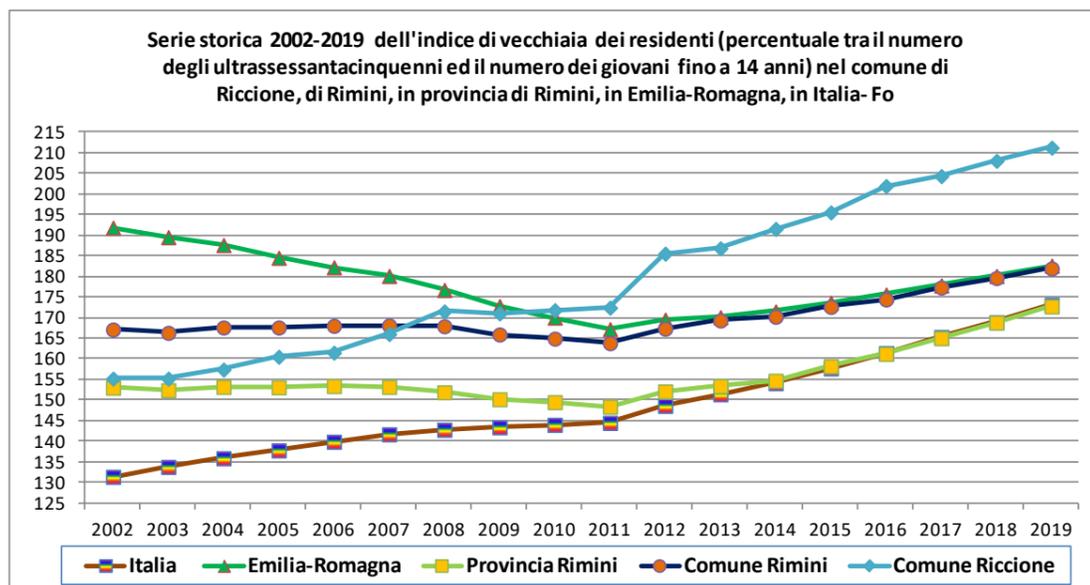


Per quanto riguarda la popolazione in età potenzialmente attiva (15 – 64 anni), le curve evidenziano in tutte le realtà messe a confronto, si vedano i grafici allegati, una costante riduzione delle quote di popolazione comprese in questo range di età; a Riccione si nota un calo particolarmente importante negli ultimi vent'anni, tanto che il territorio comunale passa dalla quota più elevata (quasi il 68% del totale residenti) ad una quota di popolazione in età potenzialmente attiva inferiore al 63% (la più bassa fra le realtà messe a confronto nei grafici che seguono).



#### Indice di vecchiaia

Rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione. È il rapporto percentuale tra il numero degli ultrassessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni. Nel 2019 l'indice di vecchiaia per l'Emilia-Romagna segnala la presenza di 183 anziani ogni 100 giovani. A Riccione l'indice si è impennato dopo il 2010 e oggi ha superato quota 200 distaccando tutte le realtà messe a confronto, Rimini compresa (si veda il grafico seguente).



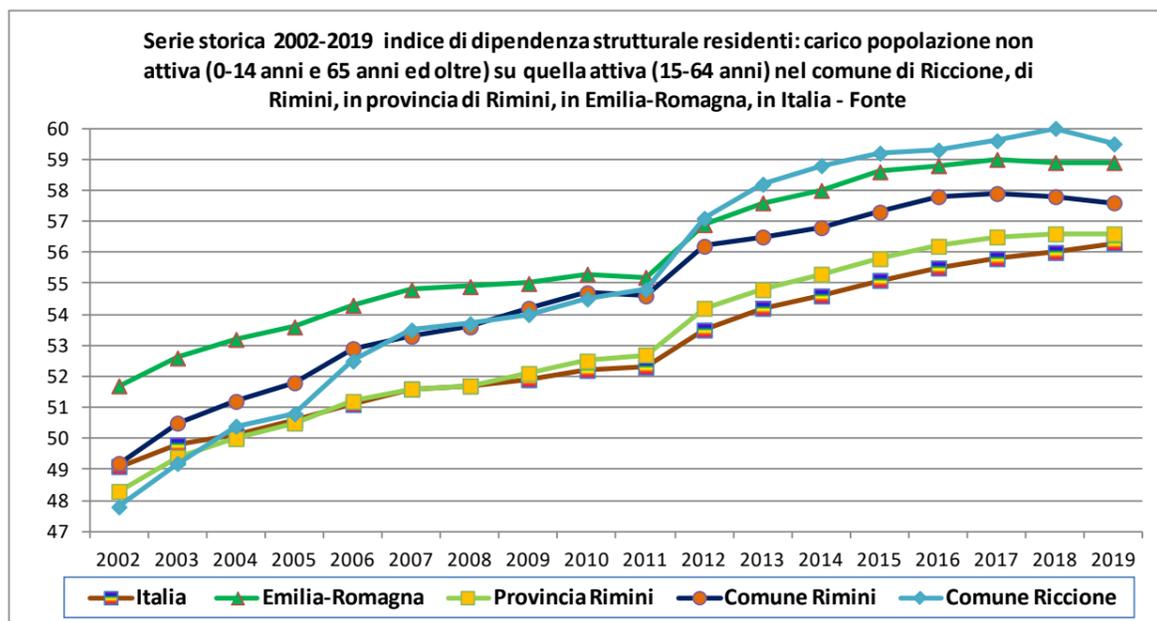
In sostanza la tendenza della demografia degli ultimi dieci anni a Riccione pone problemi evidenti di prospettiva e la serie storica degli indici di seguito rappresentati sono una conferma di questo precario equilibrio sociale che può essere descritto come una piramide rovesciata con pochi giovani alla base e tanti anziani sopra.

#### Indice di dipendenza strutturale

Rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni). Ad esempio, teoricamente, in Emilia-Romagna nel 2019 ci sono 59 individui a carico, ogni 100 che lavorano.

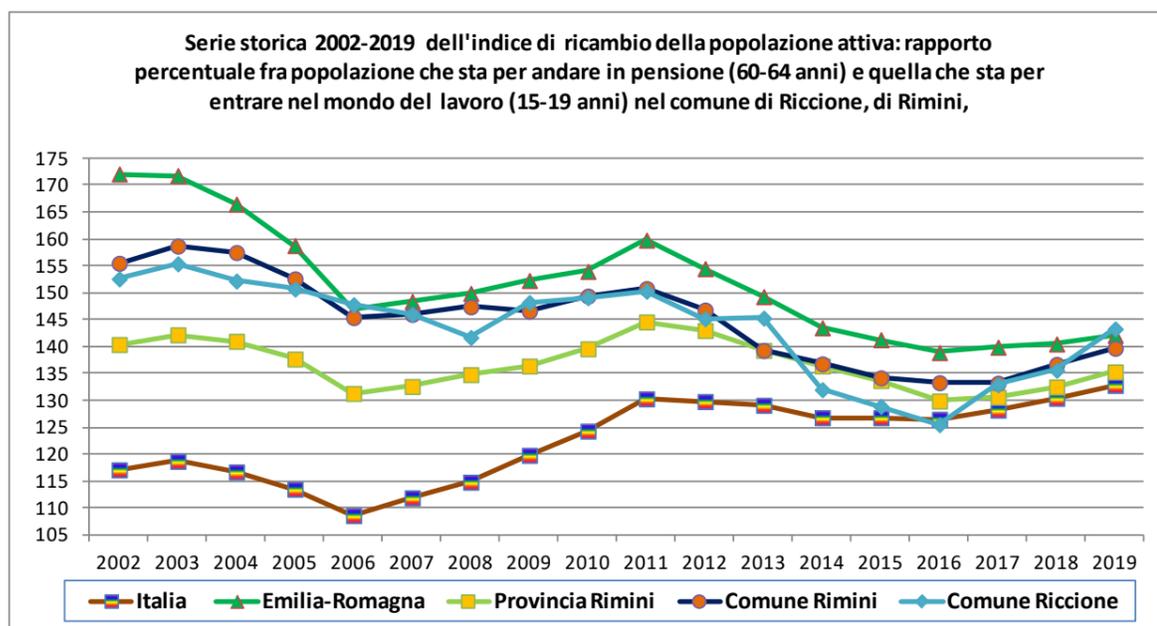
Nel comune di Riccione il carico risulta nel 2019 ancora maggiore, ma ciò che colpisce è che agli inizi del 2000 il carico sociale di bambini e anziani era inferiore a tutti i contesti territoriali messi a confronto, mentre oggi, dopo l'impatto della crisi del 2008, risulta il più elevato (come risulta dal grafico che segue).

Oltre a fattori demografici, ci sono motivi economici che portano il territorio di Riccione a questo peggioramento: primo fra tutti il minore potere attrattivo di giovani in cerca di occupazione da altre realtà nazionali e dall'estero, specie negli ultimi dieci anni



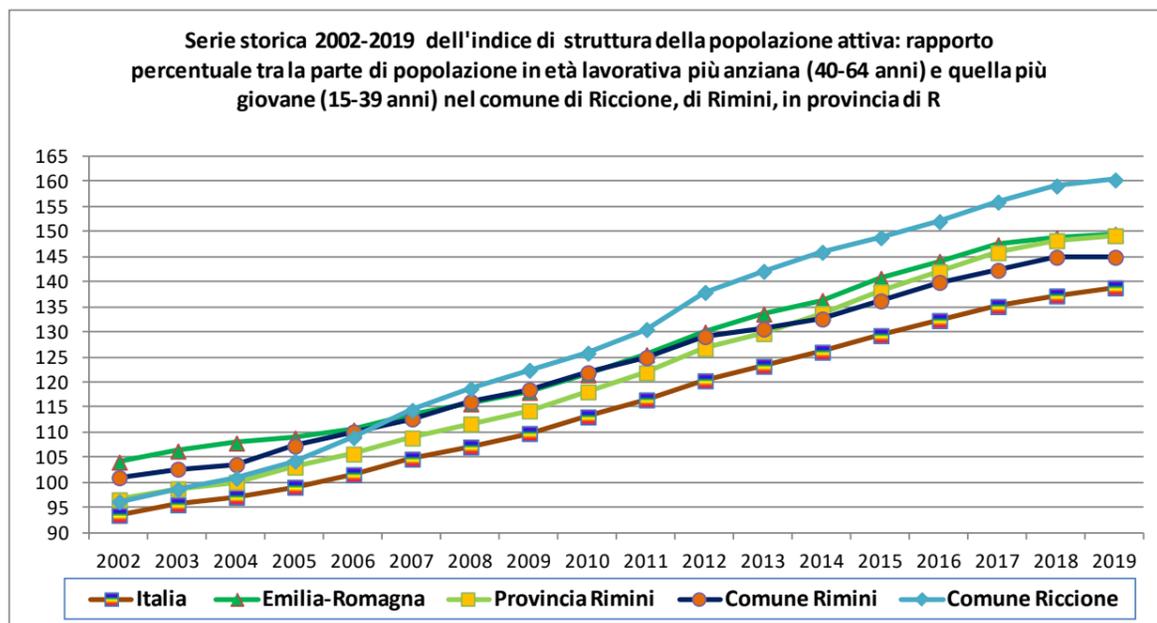
**Indice di ricambio della popolazione attiva**

L'indice descrive il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100. In Emilia-Romagna, come a Riccione, nel 2019 l'indice di ricambio è 142; in sostanza l'indice ci dice che la popolazione in età lavorativa è molto anziana. Questo è un ulteriore elemento critico da considerare per definire una prospettiva economica e sociale per il territorio riccionese; in sostanza c'è una generazione che, dopo aver trainato lo sviluppo locale per decenni si sta avvicinando al momento di lasciare il passo a una nuova generazione che si presenta però con numeri modestissimi e con prospettive ancora tutte da definire. I dati oggettivi di questa possibile difficile scenario si possono intravedere nei grafici che seguono.



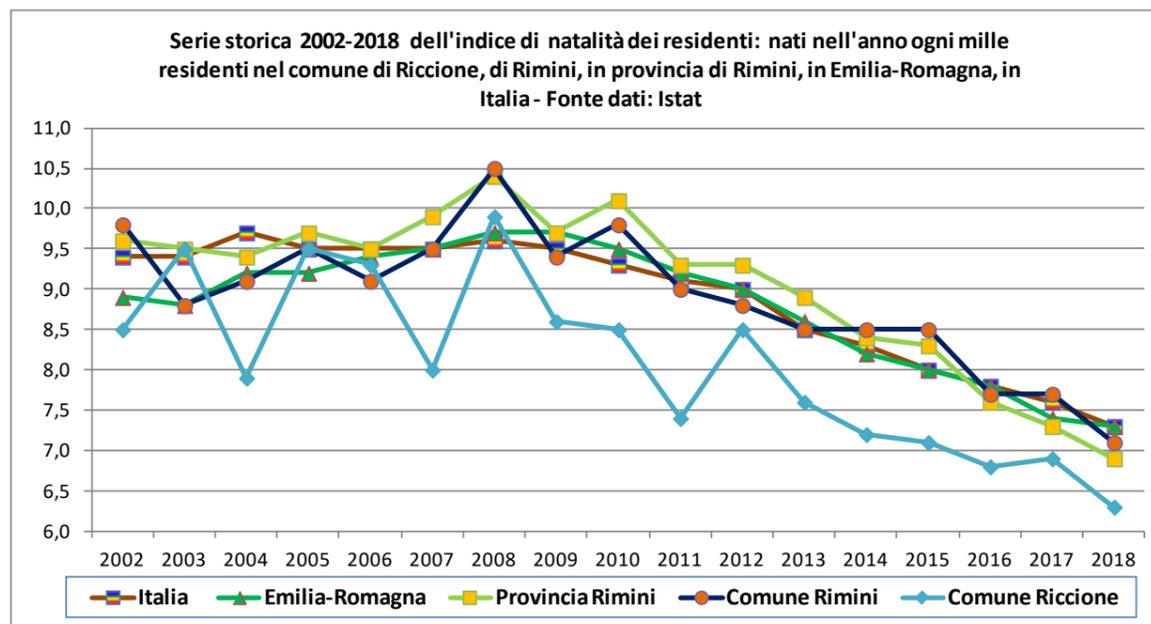
**Indice di struttura della popolazione attiva**

L'indice di struttura rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa. È il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni). Nel comune di Riccione l'indice evidenzia valori di invecchiamento degli attivi in notevole crescita, con andamenti più accentuati rispetto alle altre realtà prese a confronto (si veda il grafico seguente).



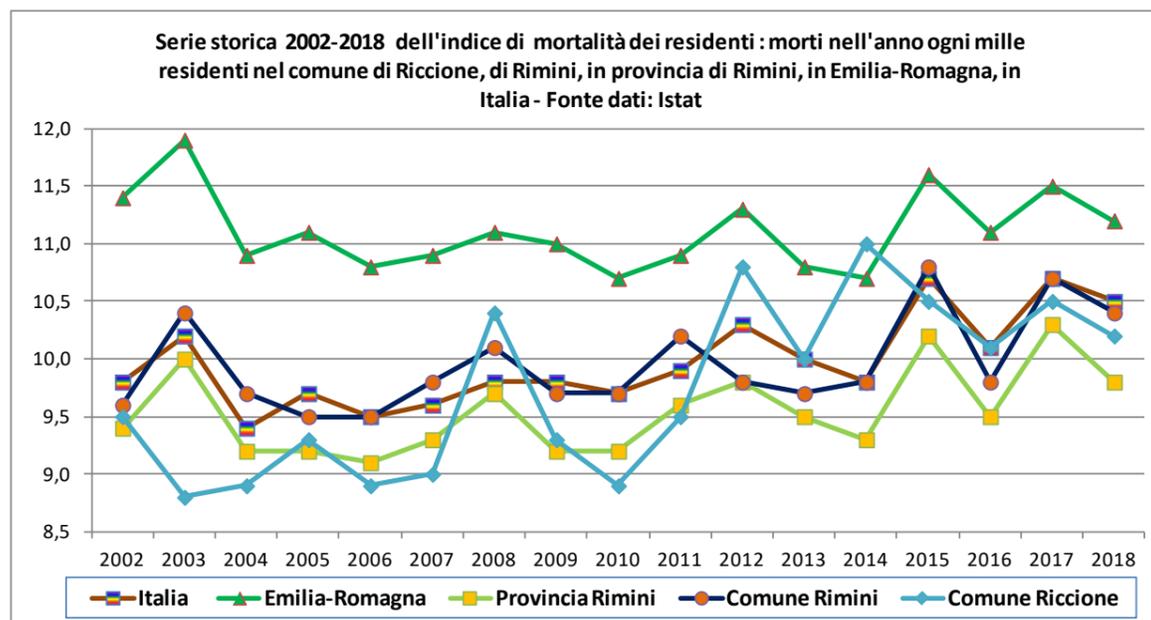
**Indice di natalità**

Rappresenta il numero medio di nascite in un anno ogni mille abitanti. Il calo evidente delle nascite, specie dopo il 2008, tocca Riccione in modo particolarmente evidente (vedi grafico).



#### Indice di mortalità

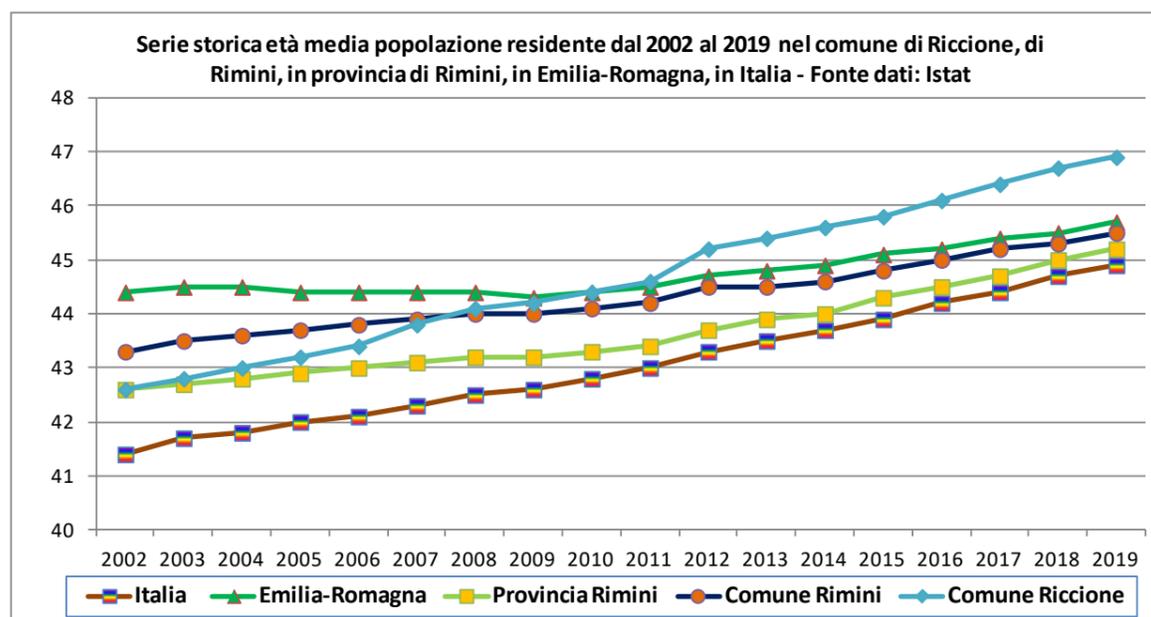
Rappresenta il numero medio di decessi in un anno ogni mille abitanti. Da valori più bassi della media nazionale, Riccione si porta negli ultimi anni a valori simili alle altre realtà messe a confronto.



#### Età media

È la media delle età di una popolazione, calcolata come il rapporto tra la somma delle età di tutti gli individui e il numero della popolazione residente.

Nel comune di Riccione l'età media sfiora nel 2019 i 47 anni, con un invecchiamento importante, specie dopo il 2010, essendo evidentemente venuti meno gli apporti migratori di popolazione giovane. Un dato da considerare con attenzione.



Oltre all'invecchiamento e alla contrazione di importanza delle persone in età lavorativa, Riccione registra anche una modifica della struttura delle famiglie:

- la popolazione cresce lievemente fino al 2009, poi il numero di abitanti stagna per un decennio;
- il numero delle famiglie cresce in modo importante fino al 2008; poi il ciclo di frammentazione dei nuclei si esaurisce e il numero delle famiglie resta stazionario fino al 2016, quando si nota una lieve ripresa fino al 2019;
- da sottolineare il calo consistente del numero dei componenti delle famiglie fino al 2008, quando si esaurisce un ciclo importante di scomposizione dei nuclei che ha caratterizzato gli ultimi decenni del '900; la famiglia, a fronte della crisi economico-finanziaria, ridiventa nucleo aggregante e l'indice subisce alcune impennate per poi stabilizzarsi attorno al valore di 2,15 componenti per famiglia.

La popolazione negli ultimi anni resta stabile risalendo negli ultimi anni sopra alle 35.000 unità, mentre le famiglie raggiungono nel 2019 quota 16.323 unità, valore simile al 2011 (16.279 famiglie).

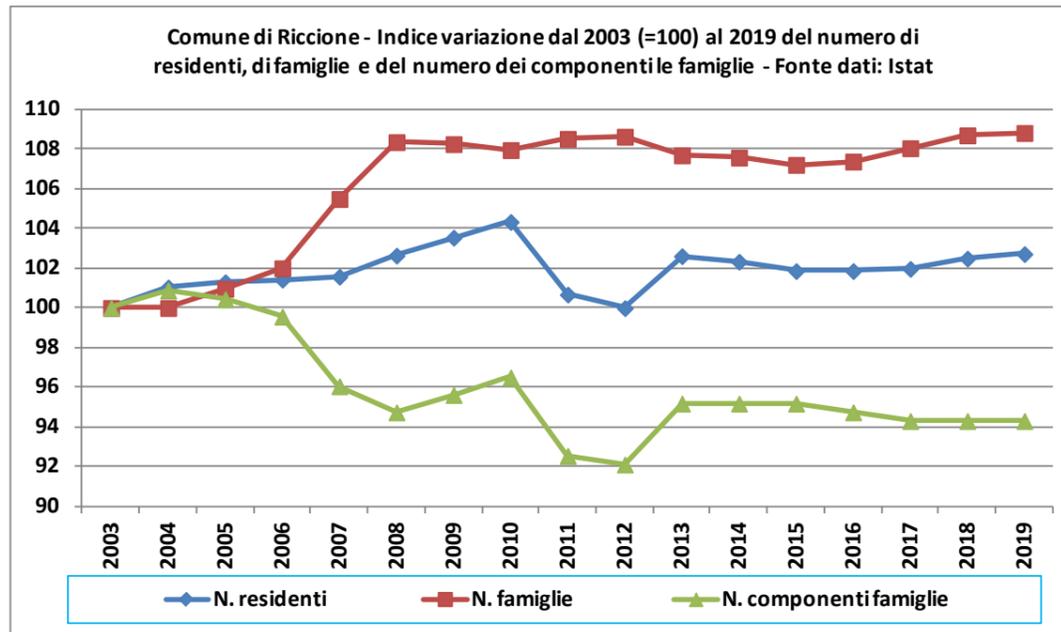
In sostanza si nota una corrispondenza stretta fra andamento degli indici demografici e tendenze dell'economia.

Il calo della capacità di attrazione lavorativa e dei flussi migratori dopo la

crisi del 2008 attenua le tendenze precedenti alla crescita demografica conseguente alla spinta migratoria, mentre la famiglia, prima soggetta a progressiva frantumazione, riacquista con la crisi una sua centralità sociale riaccorpando le componenti più deboli al proprio interno (giovani disoccupati, anziani bisognosi di cure e assistenza, ecc.).

Il grafico che segue esprime chiaramente la diversità di tendenza fra due decenni:

- quella dei primi anni '2000 ancora improntati alla crescita di popolazione e alla frantumazione dei nuclei con riduzione del numero medio dei componenti delle famiglie;
- quello della seconda decade segnato dalla crisi e connotata dall'arroccamento dentro le famiglie e da modesti apporti di crescita sia della popolazione che del numero delle famiglie.

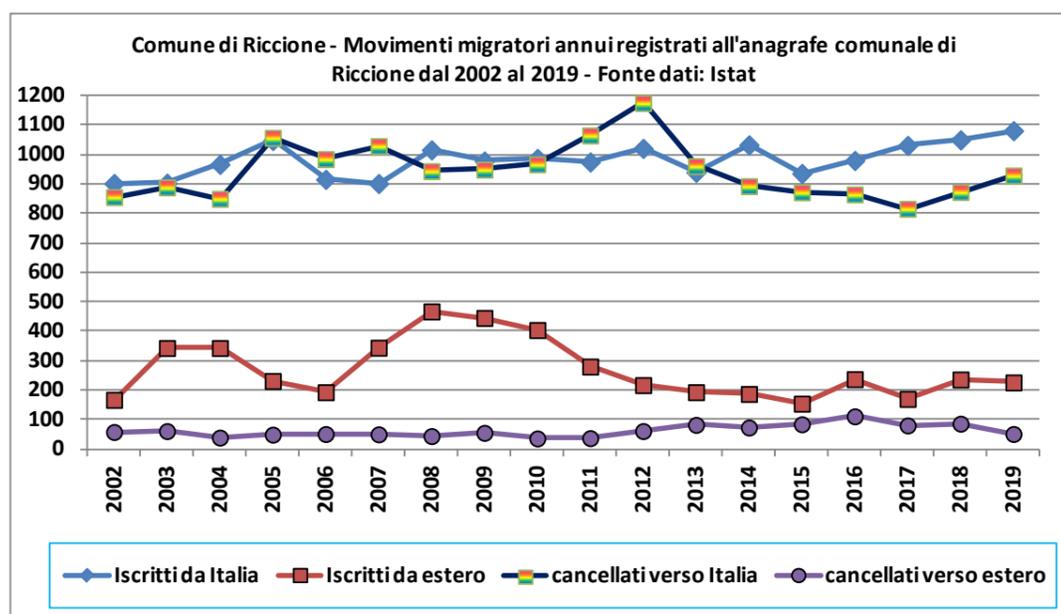


Il comune di Riccione mantiene comunque, essendo pur sempre un contesto sviluppato e foriero di opportunità al confronto con molte realtà nazionali ed estere, una certa capacità di attrazione anche dopo il 2008:

- gli iscritti all'anagrafe ricciense da altri comuni italiani riprendono a crescere dopo il 2015 superando di nuovo le mille unità annue (come nel 2005 e nel 2008);
- le cancellazioni per emigrare verso altri comuni italiani risultano negli ultimi anni inferiori alle iscrizioni, diversamente dal periodo 2010-2013;
- gli iscritti dall'estero non registrano più le impennate precedenti al 2009 ma mantengono un trend significativo attorno alle 200 unità annue (dimezzando la portata rispetto agli anni di massimo afflusso della prima decade del 2000);
- le cancellazioni verso l'estero risultano in lieve crescita dopo il 2010 mantenendo valori modesti ma significativi; probabilmente influisce su questo andamento crescente sia il ritorno ai paesi d'origine di immigrati in precedenza da paesi più poveri, sia l'emigrazione di giovani ricciensi verso paesi sviluppati (fuga di cervelli e ricerca di sbocchi lavorativi in paesi con maggiori opportunità).

Arroccamento dentro le famiglie, minore attrazione di immigrati dall'Italia e dall'estero, larvati segnali di fuga delle componenti sociali più dinamiche sono i segnali (nel sociale) di un appannamento del modello di sviluppo romagnolo, modello ancora capace di funzionare e trainare qualche refolo di ripresa ma fondamentalmente connotato da pericoli di fine corsa.

E' vero che sono decenni ormai che le cassandre (i cosiddetti catastrofisti) prevedono un "fine ciclo" del turismo romagnolo di massa, modello che però ha sempre saputo rinnovarsi e rilanciarsi uscendo da tutte le crisi più difficili.



La novità di questa fase è che molte delle risorse a terra del territorio costiero sono ormai state del tutto saturate fisicamente e ampiamente sfruttate economicamente con una crescita di costipazione la cui ultima frontiera, che ha consentito la ripresa degli ultimi anni, è stata il proliferare esaustivo dell'offerta incentrata sulla "movida" in tutti gli assi urbani e litoranei della costa.

Non sempre però questa moltiplicazione di locali, di piccole e piccolissime imprese per la movida ha favorito i processi di riqualificazione e la presenza della gamma di attività e servizi più qualificati.

In sostanza i numeri, specie degli arrivi e dei fine settimana, tornano, ma, per mantenere le cifre massicce necessarie per la tenuta del modello turistico romagnolo, l'assetto complessivo del territorio ha teso negli ultimi anni a riorganizzarsi per la "movida" e a dialogare soprattutto con una frequentazione mordi e fuggi.

In questo contesto il Covid 19 rappresenta un passaggio cruciale, una improvvisa dolorosa tegola pesantemente caduta sui fattori più espansivi del recente assetto turistico romagnolo, poiché penalizza proprio i fattori di vicinanza, di ressa giocosa e di festa collettiva che rappresentano l'ultima sembianza, ormai negli anni 2000, del turismo di massa novecentesco.





# 09

## PROSPETTIVE POST-COVID

## **IL TURISMO A RICCIONE E NEL POLO CECCARINI**

Riccione arriva al gate del Covid 19 in una situazione, come abbiamo visto nei capitoli precedenti, di tenuta economica ma anche di appannamento del modello turistico novecentesco, tenuto a galla da continue iniezioni di fattori attrattivi, a volte strutturali ma spesso stagionali e momentanei, tutti volti a intensificare lo sfruttamento delle risorse del territorio con una logica a 360 gradi, 24 ore su 24, sempre più rivolta a saturare lo spazio insediativo a fini turistici.

Come gran parte del paese, anche la Romagna ha dovuto negli ultimi dieci anni fare i conti con la crisi globale scoppiata nel 2008 subendo i colpi della riduzione della disponibilità a spendere delle famiglie italiane e della difficoltà a cristallizzare gli afflussi dai paesi esteri a fronte di conflitti, crolli economici e della generale caduta dei redditi del consumatore medio, da sempre obiettivo degli sforzi di marketing del territorio romagnolo, sia in campo turistico, sia in campo commerciale e dei servizi alla persona.

La modesta ma significativa ripresa dopo il 2013, con effetti positivi fino al 2019, si è basata su un'ulteriore densificazione dell'utilizzo degli spazi a terra lungo la fascia litoranea come nelle parti più animate dell'assetto urbano. Un'unica grande "movida" proposta, a seconda delle parti del territorio, a gruppi sociali e a fasce d'età diverse, ma con un tratto comune: la sottolineatura della socialità condivisa, dell'incontro e della convivialità come fattore attrattivo.

Difficile dire come si uscirà (sicuramente alla spicciolata) dal cancello sbarrato dal Covid 19. Cosa sarà il turismo dopo mesi di chiusura in casa, con il distanziamento che ancora per chissà quanto tempo si renderà obbligato, con la caduta dell'occupazione e di reddito di fasce importanti di ceto medio, con la chiusura degli orizzonti più lontani dalle scelte di viaggio.

Di sicuro questi mesi ci hanno insegnato che gli spazi costipati possono essere pericolosi e che gli spazi ristretti possono diventare una prigione faticosa da sopportare; già nel mercato immobiliare di luglio 2020 si nota l'esplosione della domanda di soluzioni abitative con giardino, grandi terrazze e comunque con maggiore disponibilità di spazio, a costo anche di scegliere location meno centrali e prestigiose.

Sembrano emergere, anche in campo turistico, passioni inusitate per località minori tradizionalmente poco affollate, fuori dai circuiti più massificati. In generale l'attenzione per la sicurezza sanitaria, per la salute, per la pulizia e la sanificazione degli ambienti è diventato il mantra della pubblicità e dell'offerta di servizi e destinazioni turistiche.

Quindi le località minori, gli spazi naturalistici e le destinazioni a densità di frequentazione rarefatta sembrano prevalere. E tuttavia non è da escludere che, Covid permettendo, il rimpallo del lungo periodo di distanziamento sia la voglia di ricercare di nuovo la movida e la massificazione sociale nei luoghi di incontro e di divertimento.

Resterà comunque, è assai probabile, il potenziamento del fattore sicurezza sanitaria e della qualità degli spazi e dei servizi come discriminante nelle scelte di spesa delle famiglie, fra prima e dopo Covid. La salute e il benessere psico-fisico saranno per molto tempo al centro dell'attenzione di gran parte dei consumatori e di quasi tutti i viaggiatori. La domanda turistica sarà probabilmente meno globalizzata; le mete a portata di auto o treno presumibilmente saranno preferite a quelle che comportano voli o alle crociere.

Per Riccione questo probabile scenario può offrire una opportunità: quella di ritornare, sia pure con modalità consone agli anni 2000, alle origini, alla "perla verde", all'immagine salutistica e alla connotazione pregiata dei servizi offerti.

Le strategie di marketing possono puntare, a cent'anni dalla nascita del Comune, a questa ricollocazione verde e salutistica di Riccione nell'immaginario dei potenziali fruitori futuri della località.

Per sostanziare le politiche di marketing servono però anche concreti interventi ben visibili sull'assetto del territorio. Occorrono programmi di investimento sull'assetto urbano, utilizzando le risorse messe a disposizione dall'Europa e dal governo italiano per combattere gli effetti socio-economici del Covid, che mobilitino sia iniziative pubbliche per la riorganizzazione dei servizi urbani e degli spazi a terra, sia iniziative private per la riqualificazione e, in qualche caso, la ristrutturazione radicale di immobili e comparti ad uso turistico.

I soggetti privati da mobilitare sono sia i grandi fondi attivi in campo turistico, sia i detentori dei tanti tesoretti in capo alle famiglie italiane (compresi gli operatori riccionesi e i detentori di immobili e appartamenti ad uso turistico). E' noto, come certificano recenti indagini di Nomisma e di alcuni Istituti bancari, che in Italia i "tesoretti" detenuti in banca dalle famiglie (spesso a zero interessi) rappresentano una entità enorme, attorno a 1,3 miliardi di Euro (fra l'altro cresciuti di oltre il 50% dopo il 2008). In sostanza è come se le famiglie italiane tenessero sotto al materasso

cifre significative per paura di eventi catastrofici (purtroppo frequenti, compreso l'ultimo scatenato dal morbo). Negli ultimi dieci anni parte di questi "tesoretti" sono stati per fortuna investiti sia in adeguamento degli immobili (efficientamento energetico, pannelli fotovoltaici e per il solare termico), sia per l'avvio di nuove piccole e piccolissime attività in gran parte dedicate a servizi alla persona (gastronomia e ristorazione in primis) e alla domanda di "movida". Quest'ultimo comparto ha subito i colpi più duri dalla pandemia.

In prospettiva però, anche grazie ai provvedimenti europei e nazionali, occorrerà rilanciare questa mobilitazione dei tesoretti delle famiglie.

Gli enti pubblici dovranno favorire questo potenziale rilancio imprenditoriale dal basso affiancandolo con operazioni strutturali di più robusto impatto capaci di creare il contesto giusto e affidabile per l'impegno delle energie private diffuse.

Quindi accanto alla mobilitazione dal basso occorrono interventi di grandi imprese e Fondi che accendano la luce su territori in via di appannamento. È il caso della Romagna e in specifico di Riccione dove è auspicabile che alcune operazioni di radicale ristrutturazione, in particolare del Polo distrettuale di viale Ceccarini, inneschino una miriade di investimenti di adeguamento di immobili, appartamenti e strutture ricettive.

L'importanza economica, sociale, financo simbolica, del distretto di viale Ceccarini per Riccione è evidente. Occorre rilanciarne anche la capacità polarizzante ed emblematica di potente magnete attrattivo. Qui però, più che in altre parti del territorio, occorre pensare ad operazioni radicali di ristrutturazione e anche di verticalizzazione dell'assetto urbano con alcuni interventi che simboleggino la riproposta della "perla verde" negli anni futuri, a cent'anni dalla nascita del Comune di Riccione.

Occorrerà con le nuove scelte locali dell'amministrazione fare uno sforzo ulteriore non solo di semplificazione, ma anche di apertura alle aspettative di nuovi investitori sia per quanto riguarda le attività economiche, sia per quanto riguarda un nuovo modo di abitare e di fare turismo, più spazioso e più proiettato verso l'integrazione fra spazi aperti e spazi al chiuso.

I provvedimenti governativi per temperare gli effetti economici della pandemia possono diventare uno stimolo notevole per la creazione di una rilevante piattaforma di progetti, anche di piccole imprese e famiglie, specie la misura che consente il 110% di eco bonus e ecosisma contenuta nel Decreto "Rilancio Italia".

Migliorare la condizione abitativa e gli alloggi, mettere in sicurezza gli edifici, abbattere i consumi energetici è una prospettiva da favorire sia per il patrimonio edificato utilizzato in permanenza, sia per le numerose costruzioni ad uso turistico e ricettivo, spesso poco efficienti e funzionali per le esigenze di un soggiorno di qualità. Il futuro paesaggio si spera possa ripopolarsi di belle costruzioni rivisitate con i criteri estetici e funzionali più moderni ed efficaci, riportando il turismo a godere gli spazi aperti e a rilassarsi in giardini fioriti, attorno a edifici di qualità, arricchiti da verde e da una abbondante ripiantumazione di nuove alberature.

In generale nel territorio riccionese non va sottovalutata la possibilità di mobilitare le risorse finanziarie diffuse di famiglie e di imprese detentrici di immobili per una vasta campagna di adeguamento e ristrutturazione, nella logica del ecobonus e sismabonus, contando sul supporto quasi integrale previsto dal Decreto "Rilancio Italia".

Per quanto riguarda il Polo distrettuale di viale Ceccarini, è in questo ambito che si possono tentare le operazioni più ambiziose, catturando in specifico l'attenzione dei Fondi e delle imprese maggiori, per una riorganizzazione completa di comparti urbani, anche con operazioni di demolizione e ricostruzione integrale, puntando ad una verticalizzazione delle soluzioni che liberino spazi pregiati a terra e conferiscano a Riccione un nuovo skyline, specie nella sua parte centrale.

Viale Ceccarini deve tornare ad essere, questa volta in chiave distrettuale, ovvero come polo centrale turistico di Riccione, quel luogo mitico che cattura l'attenzione di un pubblico con buona capacità di spesa e intenzionato a vivere esperienze turistiche rilassanti, gratificanti e prestigiose. Attorno alla riproposizione, in chiave benessere, salutismo, qualità del soggiorno e della spesa, di questo distretto centrale, potrà ruotare tutto l'adeguamento della località, di nuovo trainata dal suo polo emblematico.

Le località turistiche hanno bisogno, per rilanciare la propria immagine, anche di nuovi insediamenti dal valore simbolico che segnino l'inizio di una nuova epoca. A cent'anni dalla nascita del Comune, è possibile pensare ad alcuni interventi che simboleggino il nuovo turismo e il futuro di Riccione: più verde, più servizi a terra, più qualità nell'accoglienza, nelle soluzioni ricettive e uno skyline rinnovato con strutture capaci di ripristinare l'immagine originaria della "perla verde".



# 10

## CASI STUDIO E BEST PRACTICES

## **CASI STUDIO**

<b>TEL AVIV</b> , Porto e passeggiata centrale di Yafo	<b>01</b>
<b>SOTTOMARINA DI CHIOGGIA</b> , Progetto del lungomare	<b>02</b>
<b>RIMINI</b> , "Parco del Mare"	<b>03</b>
<b>BARI</b> , Waterfront di Mola	<b>04</b>
<b>BOSTON</b> , Seaport Square Masterplan	<b>05</b>
<b>SALONICCO</b> , New Waterfront	<b>06</b>
<b>BARCELONA</b> , Barceloneta e Port Vell	<b>07</b>
<b>MATOSINHOS</b> , "Matosinhos Polis"	<b>08</b>
<b>LECCE</b> , Lungomare di Frigole e Acquatina	<b>09</b>
<b>CATANIA</b> , Progetto "Catania guarda il mare"	<b>10</b>

## **LEGENDA TEMATISMI**



**Rigenerazione urbana**



**Rigenerazione waterfront**



**Rigenerazione portuale-marittima**



**Interventi per la sostenibilità del progetto**



**Interventi per la mobilità**

## 01

## TEL AVIV PORTO E PASSEGGIATA CENTRALE DI YAFO



**Trasformazione di 3,5 km di lungomare in uno spazio pubblico continuo come nuova interfaccia di connessione tra mare e città.**

Ampie scalinate e terrazze coperte per accogliere le sedute sostituiscono il vecchio muro del lungomare; i tetti delle strutture esistenti lungo la spiaggia vengono trasformati in terrazze panoramiche in linea con la passeggiata, mentre il percorso a livello terra permette una connessione ancora più forte tra la città e il suo ambiente naturale per eccellenza.



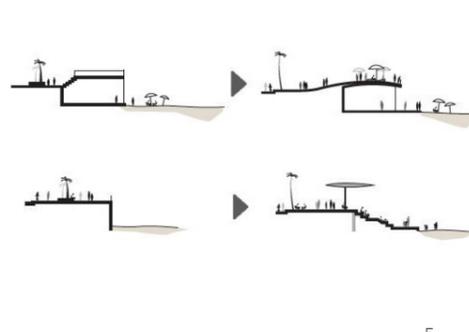
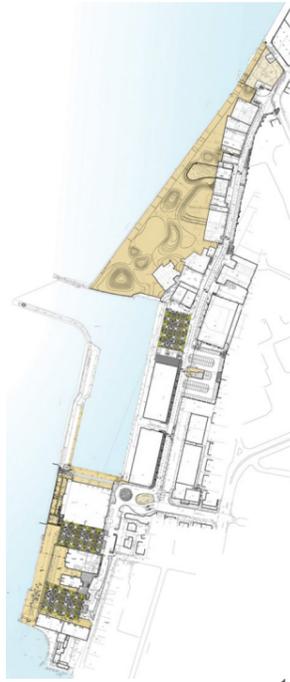
**Realizzazione di una piattaforma in legno ondulata per trasformare l'area del porto in uno spazio libero ed aperto a varie attività.**

Sulla superficie sono installati diversi tipi di sedute anche se la piattaforma stessa può essere usata come grande seduta con affaccio verso il mare. vengono realizzate tre aree adibite a parcheggio in diretto contatto con la piattaforma e distinte da essa dall'uso di materiali diversi per la pavimentazione. Nell'area sud, i ristoranti e i bar presenti vengono valorizzati con terrazze e sedute a contatto con l'acqua.



**Riduzione al minimo dell'impatto ambientale del progetto e abbattimento delle barriere architettoniche.**

Il progetto, attraverso le forme dei nuovi spazi, ha lo scopo di superare i confini della proprietà privata che per anni hanno impedito l'accesso all'area: i muri di divisione, gli edifici fatiscenti sono ora sostituiti da una grande piazza sul mare.



- 1 Il progetto dell'area portuale
- 2 La piattaforma in legno ondulata
- 3 Le sedute lungo i ristoranti del porto
- 4 Le terrazze e le sedute lungo la spiaggia
- 5 Sezioni prima e dopo sul lungomare di Yafo

## DATI

**Progettisti:**  
Mayslits Kassif Architects  
(collaborazione con Galila Yavin  
per il ridisegno del porto)

**Dimensione:**  
55.000 m<sup>2</sup> (porto)  
60.000 m<sup>2</sup> (promenade central)

**Anno:**  
2003-2008 (porto)  
2018 (promenade central)

**Stato:**  
Realizzato

## 02

## SOTTOMARINA DI CHIOGGIA PROGETTO DEL LUNGOMARE



**Progettazione degli spazi di incrocio tra i viali che arrivano dalla città e l'asse del lungomare e recupero degli spazi privati ad uso pubblico che si affacciano sul waterfront.**

Gli incroci che la passeggiata forma con gli assi che giungono dal tessuto urbano possono diventare nuovi luoghi per la socialità e attività commerciali, ricreative o sportive in correlazione con il lungomare stesso; anche passi carrai, parcheggi o aree in concessione danno un valore aggiunto agli spazi del waterfront.



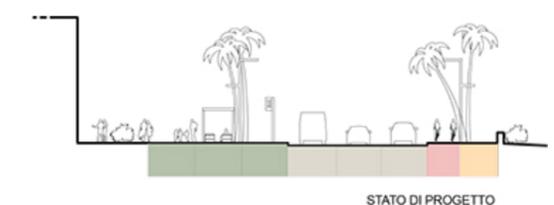
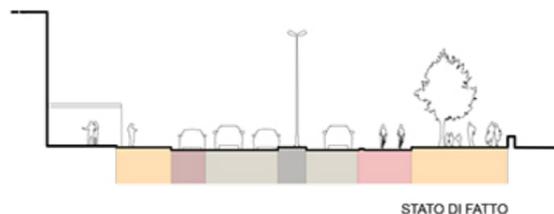
**Progettazione di un parco litoraneo tra il fronte mare e il tessuto urbano.**

Si tratta di una linea verde, attraversata da una passeggiata ciclo-pedonale che connette il sistema del verde in direzione parallela all'asse del lungomare, mentre in direzione perpendicolare lo collega al tessuto urbano.



**Modifica della sezione stradale attraverso il posizionamento della viabilità carrabile a est dell'attuale spartitraffico e l'eliminazione di una corsia.**

In questo modo l'ampiezza della passeggiata aumenta dal lato del fronte urbano, individuando nuovi spazi di socialità protetti dalla viabilità carrabile.



- 1 Masterplan, Studio NAOS
- 2 Area di intervento, Studio Naos
- 3 Sezioni sul lungomare, Studio MZA

## DATI

**Progettisti:**  
NAOS e G.Malacarne,  
MZ Architects

**Dimensione:**  
3 km lineari circa

**Anno:**  
2012 - in corso

## 03 RIMINI "PARCO DEL MARE"



### **Pedonalizzazione della fascia litoranea e inserimento di funzioni pubbliche.**

Il progetto prevede una nuova pavimentazione della zona del lungomare con suddivisione dell'area pedonale (progettata a forma dunale) e della corsia ciclabile; spazi per lo sport, le attività commerciali e la ristorazione sono inseriti all'interno dell'area di progetto direttamente sulla zona pedonale.



**Spostamento a monte della viabilità carrabile ed eliminazione dei parcheggi lungo l'asse del lungomare.**



1 Progetto definitivo, Comune di Rimini  
2 Vista sulla passeggiata nord  
3 Vista sulla passeggiata sud

## 04 BARI WATERFRONT DI MOLA



### **Valorizzazione di un edificio storico presente lungo l'area dell'intervento.**

Progettazione dello spazio pubblico antistante il castello Angioino assegnandoli la funzione di teatro all'aperto il cui accesso è garantito da rampe e gradinate che scendono dalla passeggiata fronte mare verso le mura del castello.



### **Rigenerazione del fronte mare attraverso la progettazione di una nuova sezione stradale tra il tessuto urbano e il mare.**

Una passeggiata costeggiata da filari di alberi si snoda lungo la costa come uno spazio pubblico lineare nel quale vi sono aperture verso il mare e rampe di accesso alla spiaggia. Dall'altro lato, una sequenza di spazi pubblici verdi e pavimentati si interfaccia con il fronte edificato parallelo alla costa.



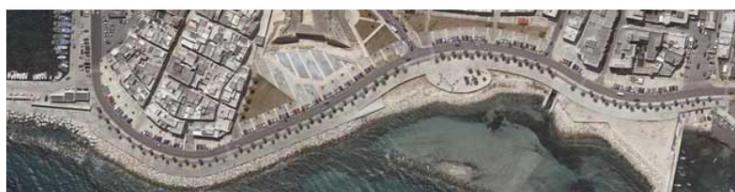
### **Attenzione all'uso di materiali ecocompatibile ed alle specie arboree piantumate.**

Lungo la passeggiata fronte mare vengono piantate le Palme, dal lato esterno, e le Tamerici sul lato pedonale; le due specie creano un doppio ordine di altezza creando una quinta verde allo spazio antistante. Dalla parte dell'edificato viene piantato "l'Albero del Rosario" che, per la sua chioma, regala un'ampia ombra. La pavimentazione è formata da lastre di basole calcaree accostate a monoblocchi di cls con giunti lapidei provenienti da cave locali; lungo la pista ciclabile viene usata una pavimentazione sportiva in resine acriliche pigmentate multistrato.



**Mantenimento della viabilità carrabile in accostamento alla pista ciclabile che scorre in sede propria.**

**Parcheggi previsti in superficie, lungo la strada.**



1 Fotogramma aereo della zona d'intervento  
2 Foto dell'intervento sulla passeggiata  
3 Foto dell'intervento sull'area pubblica

### DATI

#### Progettisti:

M.Tagliabue EMBT S.p.,  
Massarone Architettura S.r.l.,  
ABACUS S.r.l., MADE Associati,  
Arch. M.Mamoli, Dodi Moss.

**Dimensione:**  
15 km lineari

**Anno:**  
2015 - in corso

### DATI

#### Progettisti:

MBM Architectes SL, Arch.  
M.Sgobba, Finepro S.r.l., Ing.  
V.F.Labbate, Ing, F.Guiducci, Ing.  
M.G.Carucci.

**Dimensione:**  
600 m lineari

**Anno:**  
2007-2011

**Stato:**  
Realizzato

# 05 BOSTON

## SEAPORT SQUARE MASTERPLAN



**Parziale pedonalizzazione del quartiere e creazione di assi verdi come una successione di piazze e spazi pubblici multifunzionali.**  
 L'asse generatore del progetto attraversa il quartiere creando una visuale diretta verso il porto (Harbour Way).  
**Modellazione della forma degli edifici seguendo le relazioni che i piani terra instaurano con lo spazio pubblico e progettazione del quartiere secondo diverse fasce parallele tra loro.**  
 Si individua una zona portuale, storica, l'area della grande piazza centrale e la zona di confine verso l'interno della città.

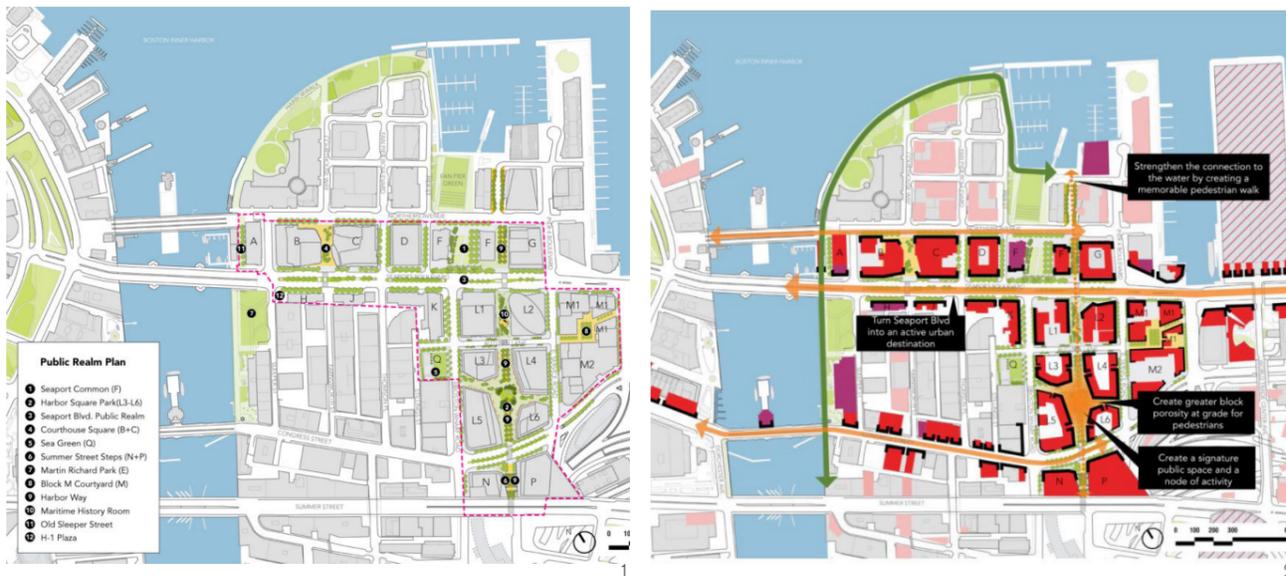


**Realizzazione di una sequenza di spazi verdi attraversati e uniti tra loro da un lungo percorso pedonale.**  
 I giardini in sequenza sono a contatto con l'acqua da un lato e con il tessuto urbano dall'altro.  
**Connessione del quartiere a Boston's downtown attraverso un asse principale.**  
 Il Seaport Boulevard diventa asse culturale nel quale si susseguono una serie di spazi pubblici dedicati all'arte.



**Progettazione della sezione stradale in modo flessibile creando diverse relazioni tra percorsi carrabili, pedonali, piste ciclabili e nuovi spazi di seduta.**

**Mantenimento della viabilità carrabile lungo gli assi principali di connessione con la città.**



1 Piano dello spazio pubblico  
 2 Individuazione delle connessioni del distretto

# 06 SALONICCO

## NEW WATERFRONT



**Risoluzione della cerniera tra tessuto urbano e waterfront attraverso il progetto di una serie di spazi verdi in sequenza.**  
 Le aree verdi sono 13 e si sviluppano lungo la linea di waterfront; essi sono pensati come dei giardini "intimi" dedicati a temi diversi.

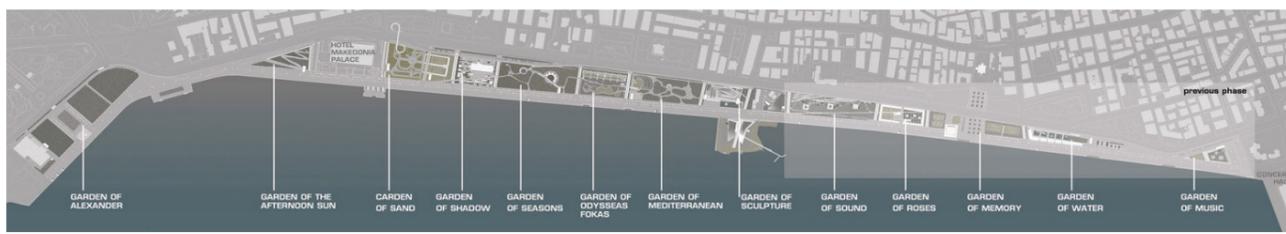


**Realizzazione di una banchina di legno a contatto con l'acqua lungo i 3,5 km di costa. La banchina rappresenta la zona più esterna della passeggiata.**  
 Il lungomare, verso l'interno, è realizzato con una pavimentazione in blocchi di cls ed è attraversato da una pista ciclo-pedonale.



**Riduzione del consumo di energia elettrica durante le ore notturne ed eliminazione dei combustibili fossili dagli impianti.**

**Completa autonomia dalla rete idrica cittadina per l'irrigazione delle aree verdi di progetto.**



1 Individuazione e nomenclatura dei giardini  
 2 Vista notturna del lungomare  
 3 Sezione di progetto  
 4 Vista diurna del lungomare

**DATI**

**Progettisti:**  
 James Corner Field Operations,  
 NADAAA,  
 Sasaki Team

**Dimensione:**  
 93.000 m<sup>2</sup>

**Anno:**  
 2015-2017

**Stato:**  
 Realizzato

**DATI**

**Progettisti:**  
 Nikiforidis-Cuomo Architects

**Dimensione:**  
 238.800 m<sup>2</sup>

**Anno:**  
 2000-2008  
 2011-2014

**Stato:**  
 Realizzato

# 07

## BARCELONA BARCELONETA E PORT VELL



**Riqualificazione del waterfront della Barceloneta grazie alla realizzazione di un parco lineare (Parque de la Barceloneta).**  
Si ristabilisce la connessione tra fronte urbano e spiaggia attraverso una grade area verde.



**Risistemazione dell'area tra il porto e la strada carrabile (Moll de la Fusta) attraverso il progetto di un'area pubblica pedonale con funzioni commerciali e di ristoro.**



**La progettazione di una nuova strada sotterranea a scorrimento veloce permette di realizzare il continuo della Rambla verso il molo senza interruzioni di viabilità.**  
La passeggiata, chiamata "Rambla del Mar" è una passerella in metallo lunga 300 metri ancorata al fondo del porto, essa permette di collegare in modo diretto la città storica e il porto vecchio.



1 L'area del Porto Vecchio  
2 la Rambla del Mar  
3 Vista area verso il Moll de la Fusta

### DATI

**Progettisti:**  
J.Henrich, O.Torrasò, A.Viaplana,  
H.Pinon, M. de Solà-Morales

**Dimensione:**  
-

**Anno:**  
1981-2007

**Stato:**  
Realizzato

# 08

## MATOSINHOS "MATOSINHOS POLIS"



**Riorganizzazione integrata di nuovi spazi pubblici e nuove funzioni urbane sul fronte mare.**  
Realizzazione di piccole architetture a servizio della spiaggia (circolo nautico, piscina, bar, ristorante) nei punti di intersezione con le arterie urbane che collegano la città al mare.



**Realizzazione di un unico percorso pubblico formato da una piattaforma in lastre di granito, rialzata verso la spiaggia a formare una seduta lineare.**  
La seduta, corre lungo tutto il fronte dell'intervento ed è intervallata dagli accessi (scale e rampe) alla spiaggia.



**Riduzione del traffico veicolare a favore della viabilità lenta e realizzazione di un centro di monitoraggio e interpretazione ambientale per la raccolta e lo studio dei dati sull'inquinamento atmosferico.**



**Interramento dei parcheggi sotto la zona pedonale.**  
Si realizza una strada carrabile ad unico senso di marcia tra la passeggiata e il tessuto urbano per l'accesso ai parcheggi.

**Previsione del passaggio della metro costiera di superficie a fianco della strada.**



1 Vista area dell'intervento  
2 Il progetto del waterfront  
3 La passeggiata lungo la costa

### DATI

**Progettisti:**  
Eduardo Souto de Moura

**Dimensione:**  
100.000 m<sup>2</sup>

**Anno:**  
1998-2006

**Stato:**  
Realizzato

09

## LECCCE

LUNGOMARE DI FRIGOLE E BACINO DI ACQUATINA

**Demolizione di edifici che impediscono la vista mare e ripristino del paesaggio dunale.**

Riqualifica di spazi degradati e la riduzione delle superfici impermeabili contribuiranno alla creazione di un progetto di sviluppo urbano sostenibile per l'intera area.

**Progettazione di un lungomare-parco con percorsi pedonali e un belvedere sul paesaggio costiero.**

Si prevedono nuove piantumazioni per spazi verdi continui e nuove aree parcheggio alle estremità di accesso del lungomare.

## DATI

**Progettisti:**  
Comune di Lecce (Arch. F.Spano)

**Dimensione:**  
8.000 m<sup>2</sup> lungomare  
1.600 m<sup>2</sup> edifici demoliti  
3.000 m<sup>2</sup> cordoni dunali

**Anno:**  
2018-2019

**Stato:**  
Non realizzato



1 Ricostruzione 3D del progetto sul canale  
2 Inquadramento territoriale  
3 Fotogramma aereo dell'area

10

## CATANIA

PROGETTO "CATANIA GUARDA IL MARE"

**Rigenerazione di aree dismesse lungo la costa attraverso il progetto di parchi verdi.**

Il viadotto ferroviario sopraelevato sugli Archi della Marina diventa un parco lineare; anche la zona tra gli archi e la darsena diventa un nuovo parco (Parco dell'Amenano).

**Recupero di edifici dismessi lungo la fascia litoranea e proposta di un nuovo centro urbano sulla costa.**

Le funzioni previste sono incubatore di start up, centro per l'artigianato 2.0, attività di ristorazione, tutte immerse in ampie aree verdi.

**Riqualificazione dell'area portuale attraverso la progettazione di una nuova darsena per le imbarcazioni da diporto con nuovi spazi pubblici a diretto contatto con il mare.**

Attorno all'area della darsena viene disegnata una nuova passeggiata, mentre una serie di scalinate, rampe e spazi aperti scendono verso l'acqua a formare un anfiteatro. La darsena è attraversata da una passerella sull'acqua che collega le varie banchine. La stazione marittima invece è spostata all'esterno (verso il mare). Il rapporto visuale con il mare è dato da un pontile che funge idealmente da continuo di un asse perpendicolare alla costa (Corso Italia) ridisegnando anche l'area di incrocio con la viabilità di costa (Piazza Europa).

**Introduzione di sistemi per la protezione della città dai rischi del cambiamento climatico.**

Progettazione di uno specchio d'acqua (il "catium") il quale, oltre che elemento di rigenerazione di un'area verde, potrà fungere da bacino di raccolta delle acque piovane in eccesso.

**Trasformazione del rischio in risorsa attraverso lo sfruttamento energetico dell'acqua stoccata.**

Il sistema Water Loop Heat Pumps permette l'utilizzo dell'acqua depositata e ritenuta durante gli eventi atmosferici più consistenti come serbatoio di energia per l'alimentazione di pompe di calore. Anche i bacini di laminazione potranno essere utilizzati per uno sfruttamento termico sia a livello singolo che a livello urbano.

**Realizzazione di una centrale mareomotrice che sfrutta il moto ondoso per produrre energia elettrica rinnovabile.****Interramento della linea ferroviaria di costa lungo il tratto considerato dal progetto.**

L'interramento della linea costiera permette il progetto di una nuova viabilità e il recupero del rapporto mare-città attraverso spazi pubblici pedonali separati da quelli carrabili.

## DATI

**Progettisti:**  
Park Associati (capogruppo),  
C.S.I. R1, CoopRat S.Coop,  
Project Base,  
Smart Land,  
Mobility in Chain

**Dimensione:**  
180.000 m<sup>2</sup>  
4 km lineari

**Anno:**  
2018-2019

**Stato:**  
Non realizzato



1 Masterplan dell'area  
2 Il Parco dell'Amenano  
3 La nuova darsena e l'anfiteatro

## **BEST PRACTICES**

<b>MALMÖ</b> , Gestione dei rifiuti a Western Harbour Frieco Societa Benefit	<b>01</b>
<b>AMALFI</b> , Progetto "IAmalfiCoast" Marina App	<b>02</b>
<b>SARDEGNA</b> , Progetto "Destinazione Sardegna 2018-2020"	<b>03</b>
<b>PESARO</b> , Bicipolitana	<b>04</b>

## **LEGENDA TEMATISMI**



**Interventi per la sostenibilità del progetto**



**Interventi per la mobilità**



**Gestione dei rifiuti**



**Strategie per lo sviluppo del turismo**



**Utilizzo di app**

# 01 MALMÖ

## GESTIONE DEI RIFIUTI A WESTERN HARBOUR

1998-2001  
progetto del quartiere  
2001-in corso  
sperimentazione



### Stoccaggio sotterraneo dei rifiuti organici per la produzione di biogas.

Il processo di triturazione avviene all'interno dell'abitazione mentre il deposito è collocato in serbatoi sotterranei di decantazione; da qui, la frazione decantata, viene trasferita tramite cisterne, in una camera di digestione (comunale) che produce la miscela utilizzabile per il processo di produzione del metano. La frazione liquida invece viene rigettata nel sistema fognario.

### Progettazione di un sistema di riciclaggio dei rifiuti non organici con trasporto diretto abitazione-discarica.

Lo stoccaggio avviene in tubi a vuoto installati nei giardini residenziali o all'interno delle abitazioni, il materiale viene poi inviato alla struttura centrale per l'incenerimento (con funzione di teleriscaldamento) o il riciclaggio.

- 1 Posizione (in rosso) dei serbatoi di stoccaggio per il quartiere di Fullriggaren
- 2 Sensibilizzazione della cittadinanza alla raccolta differenziata
- 3 Particolare contenitore per i rifiuti organici che permette al sistema di funzionare



## SOLUZIONI COMPLEMENTARI

### FRIECO Società Benefit

2014  
brevetto  
2018  
fondazione società



### Servizio di riduzione volumetrica (fino al 85%) del rifiuto inorganico, trasporto del prodotto triturato e riciclo con reimmissione sul mercato.

La società si rivolge ai servizi pubblici e/o privati che producono una grande quantità di rifiuti; essa prevede il noleggio o l'acquisto dell'apparecchiatura compresa di servizio ritiro e manutenzione. La società assicura il riciclaggio dei rifiuti attraverso una filiera di mercato sostenibile.

**La Soluzione- FRIDOM**  
TRITA RIFIUTI PER INORGANICO



RUMORE  
VIBRAZIONE

SICUREZZA



FRIECO SOCIETÀ BENEFIT S.R.L.  
SEMPLIFICA LA TUA VITA

n° Concessione 0000282774  
del 20/12/16 CCTO

TEMPO CICLO 30"  
RIDUZIONE 85%

RAPPORTO DI RIDUZIONE  
**7:1**



-  RENDE LA GESTIONE RIFIUTI EFFICIENTE
-  RIDUCE LE EMISSIONI CO2 CARBON FOOTPRINT
-  AUMENTA LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

## 02 AMALFI PROGETTO "IAMALFICOAST"

2018-2019  
nascita del progetto



**Promozione della costa attraverso una campagna digitale che mette in rete una serie di iniziative di marketing suddivise in categorie per rispondere alla domanda di interesse differenziato.**

Il progetto mette insieme i 14 comuni della costa e 55 imprese presenti sul territorio; è stato individuato uno slogan, un nuovo marchio, ed è partita una campagna pubblicitaria sia sui social che sui canali di comunicazione tradizionali.



**Organizzazione di varie iniziative e attività per la sensibilizzazione ad un turismo plastic-free.**  
Le attività vengono promosse in collaborazione con gli hotel e le strutture ricettive.

**Sensibilizzazione alla mobilità green ed alla sharing-mobility per la riduzione dell'inquinamento.**



**Promozione all'utilizzo di app per facilitare la sensibilizzazione ai temi della campagna.**

Adesione all'app "Junker" che permette di differenziare correttamente i rifiuti tramite il codice a barre del prodotto indicando all'utente la corretta collocazione delle varie parti del rifiuto.  
Adesione all'app "Sentinella" che permette, agli operatori ambientali, di inviare segnalazioni di degrado o danni all'ambiente ed assegnare una priorità di intervento.

1 Operazione di raccolta plastica in mare  
2 Promozione di eventi per la sensibilizzazione al disuso della plastica



## SOLUZIONI COMPLEMENTARI

### MARINA App

2017-2018  
Sviluppo e distribuzione



**Permette ai clienti stagionali degli stabilimenti balneari di guadagnare condividendo l'ombrellone nei giorni di non utilizzo.**

I bagnanti occasionali possono prenotare un ombrellone a prezzo ridotto; si crea una rete di utilizzo condiviso delle attrezzature in spiaggia.



#### Condividi

Puoi utilizzare Marina per mettere in condivisione un posto spiaggia al prezzo che decidi tu e ricevere prenotazioni on line.



#### Nuovi target

Marina invita un bagnante "da spiaggia libera" o senza uno stabilimento preferito a provare i servizi del tuo bagno.

# 03 SARDEGNA PROGETTO "DESTINAZIONE SARDEGNA"

2018-in corso  
stesura del piano e applicazione

**Individuazione di un Piano Strategico di Sviluppo basato su 14 assi strategici di intervento con l'obiettivo di promuovere la crescita dello sviluppo turistico.**

Il nuovo modello di destinazione turistica proposto dal piano di basa su: gestione del territorio, valorizzazione delle attrattività, strutturazione di prodotti e servizi turistici, marketing ed informazione e accoglienza.



**Costruzione di un nuovo modello organizzativo e di una destinazione organizzata in una rete interconnessa di offerta e di servizi efficienti.**

Sostenibilità, identità della destinazione, equilibrio territoriale, qualità, redditività, cooperazione e partecipazione, crescita, innovazione, attività turistica ben integrata, domanda destagionalizzata, offerta turistica basata sul patrimonio sono le caratteristiche sulle quali si deve basare il nuovo modello.

**Trasformazione da una destinazione mono-prodotto ad una destinazione poli-prodotto.**

Il passaggio da meta di turismo fondamentale balneare a destinazione poli-prodotto avviene con il riposizionamento del segmento balneare, con una maggiore differenziazione e focalizzazione su specifici segmenti di mercato e lo sviluppo di ulteriori prodotti, che rendano possibile la creazione di nuove stagionalità.

- 1 I 14 assi strategici sui quali è fondato il Piano
- 2 Schema delle nuove stagionalità sulle quali può puntare il turismo sardo

PRIMO PILASTRO SVILUPPO DELLA DESTINAZIONE SARDEGNA	SECONDO PILASTRO MARKETING DELLA DESTINAZIONE SARDEGNA
1. GESTIONE COORDINATA: GOVERNANCE	10. MERCATI E TARGET
2. MIGLIORAMENTO DELLA ATTRATTIVITÀ	11. IMMAGINE, POSIZIANAMENTO E COMUNICAZIONE
3. ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ	12. BRANDING
4. INFRASTRUTTURE TURISTICHE	13. MARKETING E PROMOCOMMERCIALIZZAZIONE
5. INNOVAZIONE E COMPETITIVITÀ	14. COMMERCIALIZZAZIONE E DISTRIBUZIONE
6. INTELLIGENZA TURISTICA	
7. SOSTENIBILITÀ E INCLUSIONE	
8. FORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE	
9. PRODOTTO E DESTINAZIONE	

Strategici	Prioritari	Rinforzo	Potenziati
Balneare	Eno-gastronomia	Ippoturismo	Naturalistico - Birdwatching
Bike - cicloturismo - ciclismo di strada - MTB	Arrampicata	Golf	Astroturismo
Hiking -trekking -escursionismo	Turismo rurale / agriturismo / itturismo	MICE	Pescaturismo/mare
Culturale/archeologico	Luxury	Wellnes/terme	
Nautica	City Break	Windsurf / kitesurf	
Touring/itinerari	Diving	Wedding	
	Geoturismo	Crocierismo	
		Religioso/cammini	
		Cinematografico	

1

2

# 04 PESARO BICIPOLITANA

2005-in corso  
Progetto e attivazione

**Progetto per la realizzazione di 180 km di piste ciclabili in sede protetta e non protetta.**

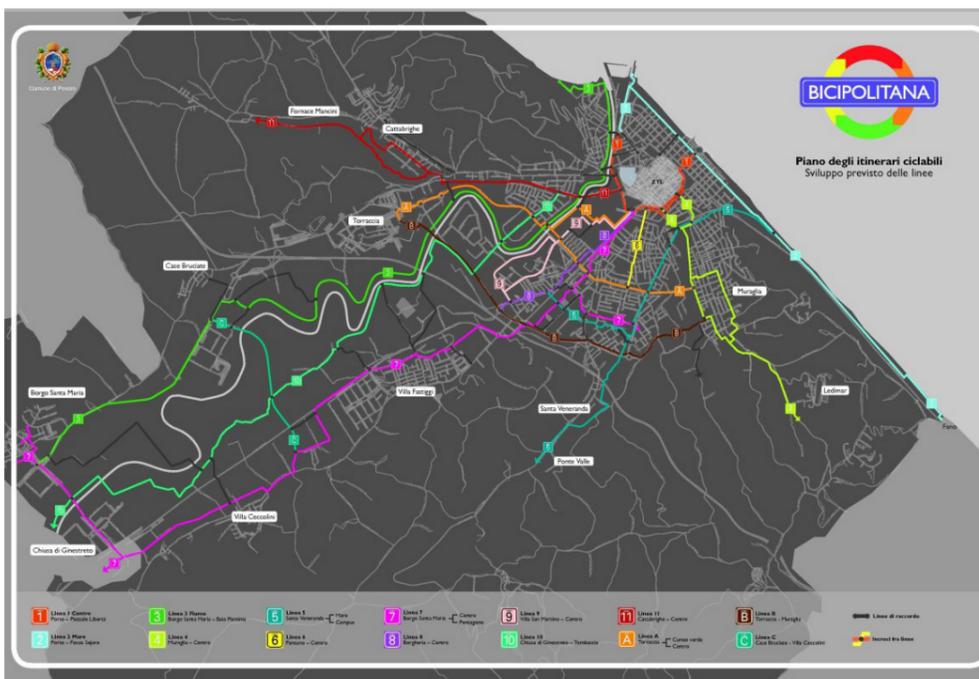
Ogni linea ha un colore specifico (anche sul manto stradale) e numero di riferimento come le metropolitane. I cartelli installati lungo le piste fungono da orientamento per i turisti ed indicando raccordi con altre linee e le destinazioni raggiungibili. Le piste in sede protetta sono ricavate dall'eliminazione dei parcheggi lungo strada.



**Strategia per rendere la bicicletta il mezzo più usato in città e per collegare il centro e il lungomare con le zone dell'entroterra.**

Una delle piste collega il lungomare di Pesaro con il centro di Fano, mentre altre linee si raccordano alle vie escursionistiche interne.

- 1 Mappa della rete ciclabile del comune di Pesaro
- 2 Le nuove piste ciclabili realizzate



1

2

# MATRICE COMPARATIVA

## Casi studio - Distretto Ceccarini



**TEL AVIV**

Connessione diretta tra passeggiata e spiaggia attraverso rampe e scalinate. **(FOTO n.01.1)**

Uso delle coperture di bar e ristoranti come terrazze sul mare. **(FOTO n.01.2)**

Nuova piattaforma per piazzale Roma realizzata con materiali eco-compatibili e adatta a varie attività. **(FOTO n.01.3)**

**SOTTOMARINA DI CHIOGGIA**

Valorizzazione incroci tra le strade provenienti dalla città con la passeggiata sul lungomare. **(FOTO n.02.1)**

**RIMINI**

Inserimento di attività/funzioni pubbliche aperte durante tutto l'anno lungo la passeggiata per combattere il fenomeno della stagionalità. **(FOTO n.03.1)**

**BARI**

Valorizzazione di Villa Mussolini e del suo giardino e connessione del luogo con gli spazi pubblici del lungomare. **(FOTO n.04.1)**

Uso di materiali naturali per un nuovo arredo urbano e diversificazione delle specie vegetali per risoluzione della criticità dell'impiego del Pino marittimo. **(FOTO n.04.2)**

**BOSTON**

Individuazione di assi verdi con visuali dirette verso mare distribuiti a partire dall'asse centrale (viale Ceccarini). **(FOTO n.05.1)**

Integrazione dei piani terra con lo spazio pubblico attraverso lo studio della forma degli edifici. **(FOTO n.05.2)**

Possibilità di rendere parzialmente pedonali alcuni assi stradali trasversali e mantenimento della viabilità carrabile nella direzione parallela alla linea di costa.

**SALONICCO**

Rigenerazione di spazi verdi o inutilizzati a contatto con la passeggiata del lungomare compresa la valorizzazione del parco di Villa Mussolini. **(FOTO n.06.1)**

Prolungamento di viale Ceccarini fino alla battigia o nel mare. **(FOTO n.06.2)**

**BARCELONA**

Revisione della viabilità a partire dagli incroci principali come viale Ceccarini e viale Milano attraverso interventi di ridisegno dell'asse stradale o strumenti di rallentamento del traffico. **(FOTO n.07.1)**

**MATOSINHOS**

Programma strategico di rigenerazione del distretti con individuazione delle priorità e delle tipologie di intervento per il waterfront e il tessuto urbano.

**LECCE**

Riorganizzazione degli stabilimenti balneari per permettere una visione aperta verso il mare dalla passeggiata. **(FOTO n.09.1)**

**CATANIA**

Trasformazione delle aree del porto usate come parcheggio in nuovi spazi pubblici. **(FOTO n.10.1)**

Riconnessione fisica e visiva della città con il porto. **(FOTO n.10.2)**

Bacini di raccolta acque come nuovi elementi di rigenerazione delle aree verdi pubbliche.

Impiego di energie rinnovabili per la riqualificazione degli spazi pubblici.

# MATRICE COMPARATIVA

## Best practices - Distretto Ceccarini



<b>MALMO</b>	<i>Sperimentazione di un nuovo sistema per la gestione dei rifiuti sostenibile.</i>	<i>Produzione di energia dai residui organici come test di prova dell'attivazione di una gestione sostenibile dei rifiuti all'interno del distretto.</i>	
<b>ACR+</b>		<i>Inserimento della città in una rete internazionale sul tema della gestione sostenibile dei rifiuti e dell'economia circolare.</i>	
<b>AMALFI</b>	<i>Sensibilizzazione dei turisti al comportamento responsabile attraverso campagne informative ed eventi.</i>		<i>Progettazione e distribuzione attraverso i canali digitali di una campagna di marketing finalizzata all'aumento della domanda turistica.</i>
<b>MARINA APP</b>			<i>Individuazione di nuovi sistemi di promozione turistica, come l'utilizzo di app per velocizzare il rapporto cliente-offerente e generare un processo di condivisione delle risorse.</i>
<b>SARDEGNA</b>		<i>Valorizzazione dell'entroterra mediante la creazione di una rete di mobilità lenta, introducendo strategie per la crescita di turismo alternativo al turismo balneare.</i>	<i>Valutazione del calo di domanda durante i mesi invernali per individuare una strategia di offerta differenziata e stagionalizzata.</i>
<b>PESARO</b>	<i>Sensibilizzazione all'uso della bicicletta per contribuire alla riduzione dell'inquinamento atmosferico della città.</i>	<i>Miglioramento della rete ciclabile comunale e individuazione di sistemi integrati per la gestione dei collegamenti.</i>	

# KEYPLAN FOTOGRAFICO



Scala 1:5.000

Mappa delle situazioni di interesse

## RILIEVO FOTOGRAFICO

01.1



Situazione di divisione sul il Lungomare della Libertà, lato est (confine con la spiaggia).

01.2



Uno dei ristoranti che intrevallano gli stabilimenti balneari lungo la spiaggia.

01.3



Piazzale Roma visto dal lungomare verso la spiaggia.

02.1



Incrocio tra viale Dante e Viale Ceccarini.

03.1



strutture per la sosta e il ritrovo lungo la passeggiata, non usufruibili durante l'inverno.

04.1



Situazione di divisione tra la passeggiata pubblica e il giardino privato di Villa Mussolini.

04.2



Situazione di dissesto della pavimentazione causata dalla crescita delle radici.

05.1



L'asse pubblico del distretto (viale Ceccarini).

05.2



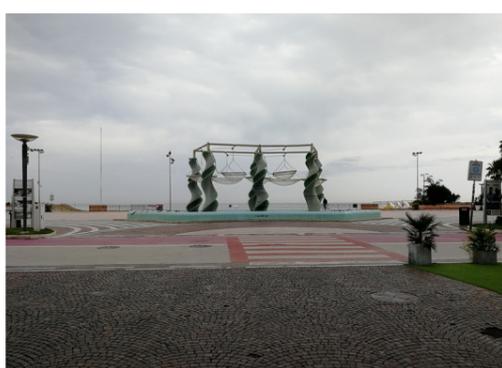
Mancata relazione tra il piano terra e lo spazio pubblico lungo viale Ceccarini.

06.1



Il giardino di Villa Mussolini.

06.2



Incrocio tra viale Ceccarini, la pista ciclabile e il lungomare.

07.1



Incrocio tra viale Milano (carrabile) e viale Ceccarini (pedonale) verso mare.

09.1



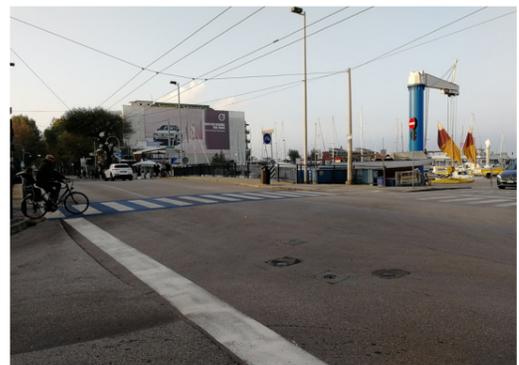
Le cabine degli stabilimenti balneari viste dalla passeggiata del Lungomare della Libertà.

10.1



Piazzale del porto adibito a parcheggio pubblico.

10.2



Mancata connessione fluida dei percorsi in arrivo dalla città verso la zona del porto.

## FONTI - CASI STUDIO

### 01-Tel Aviv

<https://www.mkarchitects.com>  
[https://www.archdaily.com/913023/tel-aviv-central-promenade-renewal-mayslits-kassif-architects?ad\\_medium=office\\_landing&ad\\_name=article](https://www.archdaily.com/913023/tel-aviv-central-promenade-renewal-mayslits-kassif-architects?ad_medium=office_landing&ad_name=article)  
<https://divisare.com/projects/149072-mayslits-kassif-architects-iwan-baan-tel-aviv-port-public-space-regeneration>

### 02-Sottomarina di Chioggia

<http://www.naosarchitettura.it/un-nuovo-lungomare-per-sottomarina.html>  
<https://www.chioggia.org/public/llpp/LUNGOMARE/Tavola%20-%20-%20ortofoto%20carta%20tecnica%20estratti%20prg.pdf>

### 03-Rimini

<http://www.agenziapianostrategico.it/parco-del-mare/>  
<https://www.comune.rimini.it/comune-e-citta/comune/urbanistica-ed-edilizia/parco-del-mare/rimini-sud>  
<https://www.corrieremagna.it/parco-mare-approvato-progetto/>  
<https://www.dodimoss.eu/portfolio/waterfront-di-rimini/>

### 04-Bari

<https://www.ingenio-web.it/22350-riqualificazione-del-waterfront-di-mola-di-bari-nuovo-impulso-al-rapporto-tra-mare-e-citta>  
<https://www.archilovers.com/projects/121997/mola-di-bari-progetto-di-riqualificazione-del-fronte-mare-lato-nord.html#images>  
[http://www.mbmarquitectes.cat/proyectos\\_detalle.php?id\\_proyecto=74&id\\_sub\\_categoria=3](http://www.mbmarquitectes.cat/proyectos_detalle.php?id_proyecto=74&id_sub_categoria=3)

### 05-Boston

<https://www.sasaki.com/projects/seaport-square-master-plan/>

### 06-Salonicco

<https://www.nikiforidis-cuomo.com/fr/work/urban-design/3#info>  
<https://www.theplan.it/architettura/redevelopment-of-the-new-waterfront-in-thessaloniki>  
<https://www.archdaily.com/484899/new-waterfront-of-thessaloniki-nikiforidis-cuomo-architects>  
<https://www.archdaily.com/381281/redevelopment-of-the-new-coast-of-thessaloniki-prodromos-nikiforidis-bernard-cuomo>  
<https://www.10.aecafe.com/blogs/arch-showcase/2014/03/25/redevelopment-of-the-new-waterfront-in-thessaloniki-greece-by-nikiforidis-cuomo-architects/>

### 07-Barcellona

AA.VV., Barcellona reload, in «Re-cycle Italy», 12-15.4.2014  
<https://urbandesignpoliba.wordpress.com/2015/03/31/waterfront-barceloneta-barcellona/>

### 08-Matosinhos

AA.VV., Waterfront Oporto, in «Re-cycle Italy», 2014  
<https://core.ac.uk/download/pdf/228540579.pdf>  
[http://www.fedoa.unina.it/8719/1/Vincenti\\_Teresa\\_24.pdf](http://www.fedoa.unina.it/8719/1/Vincenti_Teresa_24.pdf)

### 09-Lecce

<https://lecce.tuttogare.it/gare/id16332-dettagli>  
[http://www.pugliapositiva.it/page.php?id\\_art=7932&id\\_cat=8&id\\_sottocat1&id\\_sottocat2&t=la-regione-finanziaria-progetti-per-parchi-a-acquatina-e-lama-picone](http://www.pugliapositiva.it/page.php?id_art=7932&id_cat=8&id_sottocat1&id_sottocat2&t=la-regione-finanziaria-progetti-per-parchi-a-acquatina-e-lama-picone)  
<https://www.marinedilecce.it/il-progetto/>

### 10-Catania

<https://www.parkassociati.com/catania-guarda-il-mare/#1499414346815-1fa75e2e-b3a0>  
[https://www.parkassociati.com/wp-content/uploads/2020/03/loArch\\_Catania\\_Park-Associati.pdf](https://www.parkassociati.com/wp-content/uploads/2020/03/loArch_Catania_Park-Associati.pdf)  
<https://www.teknoring.com/news/riqualificazione-urbana/park-associati-waterfront-catania/>  
<https://www.infobuild.it/progetti/catania-masterplan-water-front-park-associati-lungomare/>

## FONTI - BEST PRACTICE

### 01-Malmö

<https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/en/urban-recovery-and-planning-the-case-of-western-harbor-malmo/>  
Problematiche riscontrate: <https://www.architetturaecosostenibile.it/green-life/curiosita-ecosostenibili/innovazione-gestione-sostenibile-rifiuti-malmo-902>  
G.Rosberg, Western Harbour, a new sustainable Citydistrict in Malmo

<http://www.frieco.it>

### 02-Amalfi

<https://www.salernotoday.it/attualita/iamalficoast-costiera-amalfitana-ecosostenibile-turismo.html>  
App: <http://www.iamalficoast.it/eventi/junker-sentinella/>

<https://www.marinapp.it>  
<http://www.emiliaromagnastartup.it/it/innovative/imprese/marina>

### 03-Sardegna

[http://www.regione.sardegna.it/documenti/1\\_231\\_20181221121007.pdf](http://www.regione.sardegna.it/documenti/1_231_20181221121007.pdf)

### 04-Pesaro

<https://www.greenplanetnews.it/pesaro-citta-della-bicipolitana/>  
<http://www.cityproject.it/bicipolitana-luote-di-pesaro/>  
Bicipolitana, mobilità sostenibile nel comune di Pesaro, G20s 2019