

Tommaso Panozzo

LA CITTÀ
DELL'ESTATE
ITINERARI ALLA RICERCA
DELLA MARINA DI RIMINI
ANNI '50 E '60

Prefazione di Manlio Masini

Panozzo Editore

Marzo 2026

L'autore ringrazia sentitamente Ivana Angelini, Carlo Dolcini, Guido Forcellini, Manlio Masini, Gianni Morolli, Luigi Prioli e Oreste Ruggeri

ATTRIBUZIONE IMMAGINI

Alvaro Angelini, 153, 161, 163 (foto in basso), 165 (foto in basso)

Collezione Guido Forcellini, 43 (foto in basso)

Collezione Manlio Masini, 15, 21, 25, 29 (foto in alto), 31 (foto in alto), 41, 43 (foto in alto), 59, 67, 69, 75, 79 (foto in basso), 91 (foto in alto)

Collezione Nevio Monaco, 93 (foto in basso), 95

Collezione Tommaso Panozzo, 37 (foto in basso), 39 (foto in alto), 117 (foto in alto), 139 (foto in alto), 141, 143, 145, 149

Collezione Oreste Ruggeri, 13 (foto in basso), 77

Ippocampo, 163 (foto in alto), 165 (foto in alto)

Davide Minghini, 29 (foto in basso), 57 (foto in alto), 63, 85, 87, 99, 101 (foto in basso), 105, 107, 109, 111, 115 (foto in basso), 169, 171, 173

Angelo Moretti, 13 (foto in alto), 33 (foto in basso), 45 (foto in alto), 47 (foto in alto), 53 (foto in basso), 57 (foto in basso), 103, 175

Polizia locale, 55 (foto in basso), 65

Virgilio Retrosi, 105

Bruno Stefani, 103

OpenStreetMap, 177, 179, 181

In copertina: Davide Minghini, Tuffi dal trampolino, 1966

Proprietà letteraria riservata

© 2026 Panozzo Editore, Rimini
Via Clodia 25, tel. e fax 0541/24580
email: info@panozzoeditore.com
www.panozzoeditore.com

*A Vittorio e Palma,
a Karl e Sieglinde*

*Questa che vedo è una Rimini che non finisce più.
Prima, intorno alla città, c'erano molti chilometri di buio e la litoranea, una strada dissestata. Apparivano, soltanto come fantasmi, edifici di stampo fascista, le colonie marine.
D'inverno, quando si andava a Rivabella in bicicletta, si sentiva il fischio del vento dentro le finestre di quegli edifici, perché le imposte erano state portate via per far legna.
Ora il buio non c'è più. Ci sono invece quindici chilometri di locali, di insegne luminose: e questo corteo interminabile di macchine scintillanti, una specie di via lattea disegnata coi fari delle automobili. Luce, dovunque: la notte è sparita, si è allontanata nel cielo e nel mare. [...]
Non sapevo più dov'ero. Ma qui non c'era la chiesa nuova?
Si ripeteva la sensazione di quando ero tornato, subito dopo la guerra. Allora avevo visto un mare di macerie. Adesso vedevo, con lo stesso sgomento, un mare di luce e di case.*

Federico Fellini, *La mia Rimini*, 1967



PREFAZIONE

Rimini, una città speciale, accarezzata dal mare e favorita dal sole, che se la vivi non puoi fare a meno di amarla anche quando non corrisponde alla tue aspettative. La ami perché è una città che affascina e sorprende; perché con le sue seducenti risorse naturali e la sua esaltante storia antica e moderna suscita e concede amore.

Dopo averla esplorata negli anni che precedono la catastrofe della seconda guerra mondiale, Tommaso Panozzo, scrittore elegante e misurato, porge nuovamente lo sguardo su di essa consegnandoci un saggio che spazia negli anni che fanno seguito agli orrori e alle sofferenze del periodo bellico. Anni, dal 1948 al 1968, contrassegnati da forti cambiamenti ambientali, sociali ed economici. E dopo *La città perduta* ci propone, con il medesimo impianto narrativo, *La città dell'estate*, un'opera che orienta l'indagine sulla parte di abitato germogliato lungo la fascia costiera: la Marina. E di questo spicchio di litorale, pesantemente oltraggiato dalle bombe, racconta la rinascita.

Un percorso di ricomposizione e di trasformazione del patrimonio urbanistico frettoloso e non sempre guidato da soluzioni avvedute, che inizia – guarda caso – proprio con l'assurda demolizione del Kursaal, scampato miracolosamente alle incursioni aeree.

Costruito tra il 1870 e il 1873 su disegno dell'ingegnere comunale Gaetano Urbani – progettista di un nucleo edilizio sull'arenile che comprendeva la Capanna svizzera, l'Idroterapico ed alcune ville –, il Kursaal era un edificio imponente e di

pregevole architettura: facciata “polettiana”, terrazze “babilonensi” e sfarzosi saloni per la conversazione, il gioco, le mostre, i concerti, il ballo e gli spettacoli teatrali. Sorto per vivacizzare l’attività godereccia e culturale del lido, aveva compiuto la sua funzione in modo splendido, divenendo il fiore all’occhiello di una città-giardino aristocratica e signorile e la sua storia, più di qualsiasi altro ritrovo, era testimonianza del clima eccitante e romantico della *Bella époque* e di quello scapigliato e dinamico del *Ventennio*.

La sua demolizione fu un atto sconsiderato, compiuto senza alcun motivo urbanistico o estetico, perpetrato da una classe politica incompetente che, distruggendolo, credeva di cancellare i fasti del suo prestigioso passato. Un vero e proprio crimine, compiuto in un momento in cui l’industria del forestiero era in ginocchio. Dei grandi alberghi d’anteguerra solo il Savoia (Excelsior) era riuscito a ripristinare in parte i propri locali e ad aprirli alla clientela della bella stagione. Le cinque fondamentali strutture dell’ospitalità, di quella che un tempo era considerata la più sofisticata stazione balneare d’Europa, erano fuori uso: il Grand Hotel e le palazzine Roma e Milano erano scheletri murari; l’Hotel Ricci, un cumulo di rovine; il Vittoria, trasformato in colonia; il Villa Rosa e l’Internazionale, occupati dagli sfollati. Ad accogliere il flusso dei bagnanti solo alcuni modesti alberghi e qualche improvvisata pensioncina.

La ricerca messa a fuoco dall’autore oltrepassa la disperazione del periodo delle macerie e una volta recuperato il sorriso della quotidianità, favorito dal fervore della ripresa turistica, accompagna il lettore in un itinerario di vicende storiche riguardanti alberghi, bar, dancing, piazze, viali

Un viaggio intrigante, che mi ha riportato indietro nel tempo, perché in quei luoghi e in quegli ambienti, evidenziati da Panozzo con un lessico scorrevole e trascinante, ho vissuto quel tratto di vita gioioso e spensierato che dalle fragilità dell’infanzia mi ha condotto alle esuberanze della giovinezza. E stimolato dalla accurata esposizione ho recuperato tante briciole di memoria: i giochi tra i ruderi della villa del mio vicino di casa; le partite di calcio nel campo dei Salesiani; gli sguardi che ci



Depliant della stagione 1948

Saluti da Rimini, 1959

venivano gettati dalle ragazzine appiccicate alla rete di recinzione dell'oratorio; i coni a tre sapori da dieci lire della gelateria Pimpi; le stupidate che “noi di Piazza Tripoli” combinavamo a “quelli dell'Ausa”; gli svaghi della spiaggia e le passeggiate sul lungomare a farfugliare del più e del meno con i soliti amici. Dall'album di questi ricordi sono riemersi anche i turbamenti amorosi adolescenziali e, successivamente, le frettolose avventure estive – i cosiddetti imbarchi – che sbocciavano al mattino sulla sabbia e appassivano la sera nelle penombre compiacenti di qualche locale. Tra questi il pensiero è scivolato sull'Interbar, grazioso scantinato di viale Regina Elena, dove la “brigata del mare” si riuniva per gettonare i dischi degli “urlatori” e per sgambettare sulla piccola pista da ballo, che – ad una certa ora – il gestore predisponeva sgombrando dal centro della sala alcuni tavolini. Primordiale discoteca che il gruppo abbandonò in massa quando sul lungomare, nelle vicinanze del molo, spuntò il Whisky Juke Box, effervescente discoteca che ai 33 giri aggiungeva l'esibizione dal vivo di orchestre e di giovani cantanti emergenti.

Tutto questo e altro traspare dal testo di Tommaso Panozzo, che ringrazio per la scorpacciata di memorie che ha regalato a me, alla mia generazione e alla storia di Rimini.

Manlio Masini

L'ELEGANZA DEL VUOTO

Un percorso trionfale fra due folte ali di pubblico, svariate migliaia di persone accalcate sul Lungomare, pronte a emozionarsi osservando il passaggio di “veneri” coperte di lamiera: la passerella conclusiva del Concorso internazionale di eleganza per autovetture fu per decenni uno dei momenti più attesi dell'estate riminese del secondo dopoguerra, un rituale consolidato che si caratterizzava per la raffinatezza e il buon gusto.

L'appuntamento si teneva immancabilmente il primo fine settimana di agosto ed era organizzato dall'Automobile Club locale (sotto il controllo dell'A.C.I. nazionale che inviava un proprio delegato), in collaborazione con l'Azienda di Soggiorno e, successivamente, anche con il sostegno de «Il Resto del Carlino».

Insieme a quello di Cortina, il concorso di Rimini era il più importante d'Italia, distinguendosi nettamente rispetto ad analoghe manifestazioni che avevano luogo in altre località (Firenze, Alassio, Taormina e Montecatini). In quegli anni, infatti, Marina Centro ospitava costantemente il meglio della più recente produzione mondiale in campo automobilistico: al concorso partecipavano le più ambite vetture, nazionali ed estere, iscritte da privati (anche da oltreoceano), case costruttrici, celebri carrozzieri (Bertone, Zagato, Abarth) e concessionari locali. Tra i protagonisti più attesi anche il mago di Maranello, Enzo Ferrari, che non esitava a mettere in vetrina le sue meraviglie dal colore rosso.

Lo spettacolo iniziava con l'esposizione, sul piazzale dell'Indipendenza (oggi Fellini) e nei viali vicini, delle automobili in gara, che venivano posteggiate in appositi spazi numerati. Era il primo

contatto tra le vetture – che potevano superare anche le cento unità – e la giuria. Il collegio, la cui composizione variava di anno in anno, era composto da veri esperti di automobilismo, come il presidente dell'A.C.I. di Rimini, il direttore della scuderia milanese Sant'Ambroeus, Eugenio Dragoni, da piloti dilettanti (con tuttavia qualche Mille Miglia alle spalle), come Franco Bartolotti ed Egidio Gorza, ma anche da personaggi, affermati in campo artistico o, comunque, creativo: lo scultore Elio Morri, l'architetto Giulio Cumo e l'ingegnere Mario Ravegnani Morosini.

Quegli autentici gioielli della tecnica automobilistica venivano ammirati per oltre un giorno da un flusso ininterrotto di visitatori, intenti a contemplare le carrozzerie, le finiture interne... Qualcuno allungava furtivamente una mano sui parafanghi o sfiorava la portiera con occhi trasognati. Le auto provocavano negli astanti esaltazione, ma anche ritrosia: la maggior parte del pubblico poteva infatti sognare «macchine simili» solo «compilando la schedina del sabato» o seguendo «con grida di ammirazione nelle riviste specializzate»¹.

Il giorno successivo si teneva la passerella sul Lungomare (la posizione della pedana e della tribuna delle autorità variava a seconda delle edizioni e così il percorso).

Nei primi anni Sessanta le vetture erano precedute romanticamente da un cocchio a due cavalli condotto dal colonnello Giorgio Masetti Zannini, il cui passaggio segnava l'inizio dell'evento. Come riportato dai giornali dell'epoca, le auto, dopo essersi schierate, incolonnate per quattro,

scivolavano lungo il viale per salire sulla pedana eretta frontalmente alla rotonda di viale Principe Amedeo, quindi volavano, rombando con i motori sport o sussurrando con i silenziosi motori delle grandi fuoriserie americane, sul lungomare Vittorio Emanuele².

¹ «Il Resto del Carlino», 4/08/1959.

² «Il Resto del Carlino», 9/08/1960.