

Documento Programmatico per la Qualità Urbana



COMUNE DI CERVIA

Provincia di Ravenna

Settore Programmazione e Gestione del Territorio

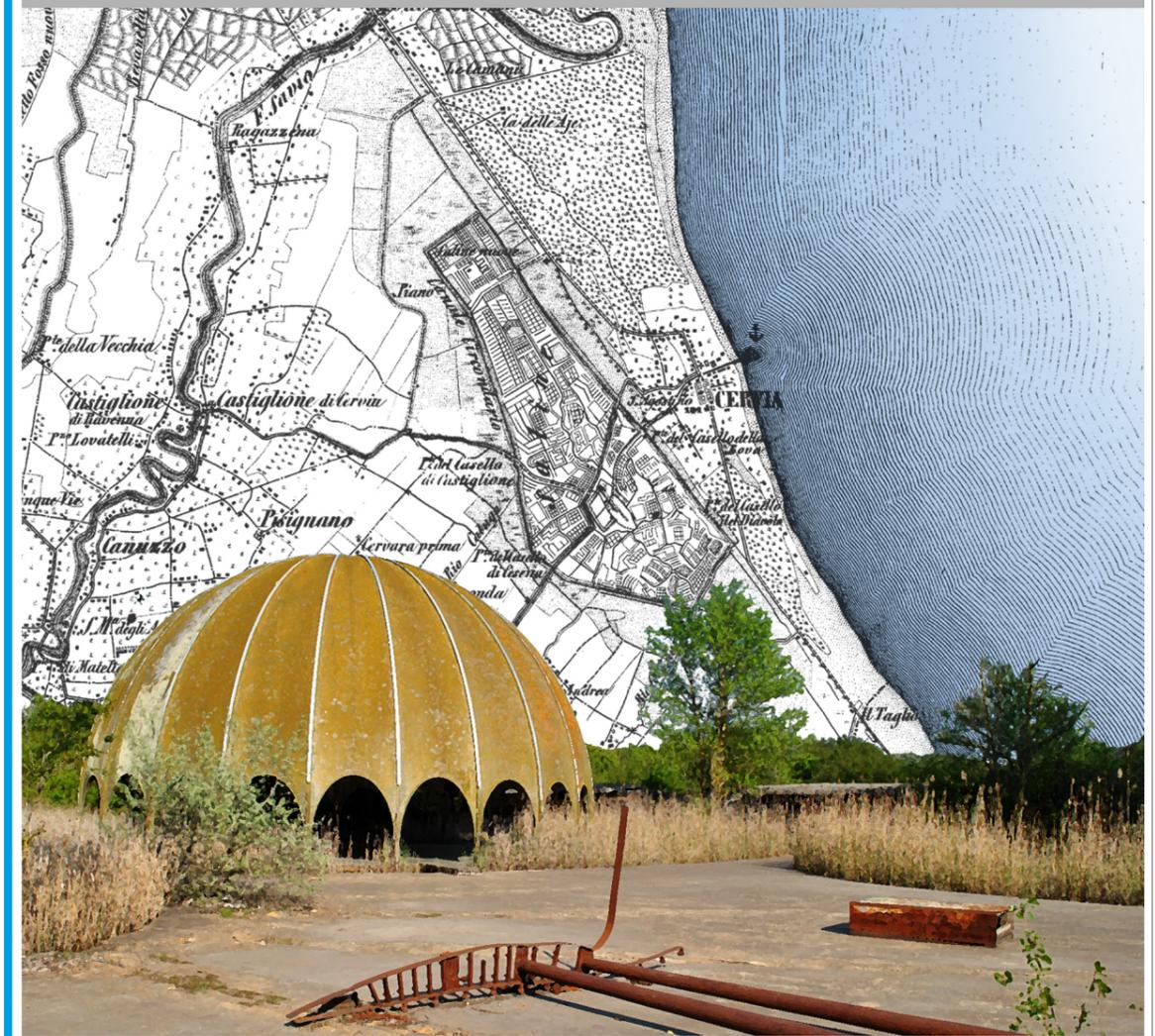


Il Sindaco
Dott. Luca Coffari

L'Assessore all'Urbanistica
Arch. Natalino Giambi

Il Dirigente del Settore
Ing. Daniele Capitani

Il Servizio Urbanistica
 Geom. Gianluca Magnani
 Ing. Annalena Arfelli
 Geom. Elena Taffagli
 Arch. M. Laura Callegati
 Nadia Nicolini



Adottato con DCC n. del
 Approvato con DCC n. del

| | |
|-----------|-----------|
| Oggetto | Elaborato |
| Relazione | R |





DIRIGENTE DEL SETTORE PROGRAMMAZIONE E GESTIONE DEL TERRITORIO

Ing. Daniele Capitani

SERVIZIO URBANISTICA

Geom. Gianluca Magnani

Ing. Annalena Arfelli

Arch. M. Laura Callegati

Geom. Elena Taffagli

Nadia Nicolini

COLLABORATRICE: Arch. Margherita Bastoni

GRUPPO DI LAVORO:

ATI composta da: Tecnicoop soc. coop.va; Arch. Carla Ferrari; Arch. Giuseppe Campos Venuti (QUADRO CONOSCITIVO ANNO 2013)

Arch. Carlo Lazzari (INDAGINE STORICA)

TEM - Territorio e Mercati - Arch. Sandra Vecchietti (DPQU)

Ing. Simona Savini (DPQU)

Dott. Geol. Fabbri Fabio (RISCHIO IDRAULICO)

Dott. Geol. Carlo Copioli (ZONAZIONE SISMICA ARENILE)

Dott. Geol. Samuel Sangiorgi (ZONAZIONE SISMICA)

Studio Silva Srl - Dott. For. Paolo Rigoni (PIANO DI FRUIZIONE DEL SIC/ZPS IT4070007"SALINA DI CERVIA")

Geaprogetti - Dott. Loris Venturini (CLASSIFICAZIONE ACUSTICA)

Ing. Chiara Semprini (VALSAT ARENILE)

APPORTI SPECIALISTICI SERVIZI COMUNALI

Edilizia Privata, Progettazione Infrastrutture e Mobilità Sostenibile, Viabilità e Manutenzione Infrastrutture, Progettazione e Manutenzione Fabbricati, Sviluppo Economico - Parco della Salina, Ambiente, SUAP, Protezione civile, Verde, Demografici, Demanio e Porto, Patrimonio, Turismo, Servizi alla persona, Servizi alla comunità, Progettazione culturale, Politiche educative, Tributi, Polizia municipale

ENTI E SOCIETA' DI SERVIZI

ANAS, Agenzia del Territorio Ravenna, ARPAE, Autorità Bacini Regionali Romagnoli, AUSL, CER, Consorzio di Bonifica della Romagna, ENEL, FF.SS., HERA Ravenna, Provincia di Ravenna, Regione Emilia Romagna, Romagna Acque, Servizi Tecnici di Bacino, SNAM, TERNA, Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio



SOMMARIO

| | | | | | |
|-------|---|----|-------|---|-----|
| 1 | PRINCIPI E OBIETTIVI | 5 | 6.5 | Trasferimenti di quantità edificatorie e loro conversione tra usi diversi | 87 |
| 2 | IL SISTEMA INSEDIATIVO: FASI DI CRESCITA | 6 | 6.5.1 | Mappa dei Valori Immobiliari | 87 |
| 2.1 | La struttura urbana | 6 | 6.5.2 | Sistemi di ragguglio | 90 |
| 2.1.1 | La città storica | 6 | 6.6 | La valutazione dei progetti: il modello analytic network process (ANP)..... | 91 |
| 2.1.2 | La città balneare | 10 | 6.6.1 | Strutturazione del modello decisionale | 91 |
| 2.2 | Il sistema territoriale..... | 14 | 6.6.2 | La costruzione della rete strutturata utilizzando lo schema logico BOCR | 92 |
| 3 | AMBITI URBANI E TESSUTI | 15 | 6.6.3 | Sviluppo del modello..... | 97 |
| 4 | GLI SCENARI FUTURI..... | 17 | 6.7 | Indicatori e target | 100 |
| 4.1 | Città identitaria | 17 | 6.8 | Indicazioni per il monitoraggio | 103 |
| 4.2 | Città sicura e ospitale..... | 18 | 7 | SCHEDA DI ANALISI DEGLI INDICATORI..... | 104 |
| 4.3 | Città verde..... | 19 | | | |
| 4.4 | Città accessibile..... | 20 | | | |
| 4.5 | VISION | 21 | | | |
| 5 | LA STRATEGIA PER LA QUALITA' URBANA ED ECOLOGICO AMBIENTALE. IL PROGETTO URBANO | 61 | | | |
| 5.1 | Il sistema delle dotazioni territoriali | 61 | | | |
| 5.1.1 | Il DM 1444/1968..... | 61 | | | |
| 5.1.2 | La verifica delle dotazioni esistenti | 62 | | | |
| 5.1.3 | I nuovi standard..... | 69 | | | |
| 5.2 | La qualità insediativa | 69 | | | |
| 5.2.1 | L'articolazione delle dotazioni..... | 69 | | | |
| 5.2.2 | Il progetto della rete ecologica | 76 | | | |
| 5.3 | Il concorso degli interventi alla realizzazione del progetto urbano: tre livelli..... | 80 | | | |
| 5.3.1 | Le trasformazioni a carattere prevalentemente manutentivo | 80 | | | |
| 5.3.2 | Le trasformazioni intensive sostenibili..... | 80 | | | |
| 5.3.3 | I progetti complessi | 81 | | | |
| 6 | LA STRATEGIA PER LA QUALITA' URBANA ED ECOLOGICO AMBIENTALE. GLI STRUMENTI | 82 | | | |
| 6.1 | Perequazione urbanistica | 82 | | | |
| 6.2 | Riconoscimento di quantità edificatorie negli interventi riqualificazione/rigenerazione negli ambiti consolidati..... | 83 | | | |
| 6.3 | Riconoscimento di quantità edificatorie connesse alla qualificazione del centro storico di Cervia..... | 85 | | | |
| 6.4 | Riconoscimento di quantità edificatorie connesse alla qualificazione del paesaggio rurale | 86 | | | |





1 PRINCIPI E OBIETTIVI

La disciplina urbanistica è in corso di profondo rinnovamento e la Regione Emilia-Romagna ha avviato un percorso per l'emanazione di una nuova legge urbanistica.

Nuovi paradigmi stanno entrando con sempre maggiore intensità nel governo del territorio: contenimento del consumo di suolo, rigenerazione (edilizia e urbana), riduzione dei consumi energetici, mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici, economia circolare, ecc., che affiancano temi consolidati quali la riqualificazione, il recupero e la rifunzionalizzazione di un patrimonio edilizio esistente non più utilizzato. Tutti hanno in comune una nuova attenzione alla città esistente, ma possono presentarsi a scale diverse, da quella del singolo edificio sino a coinvolgere ambiti urbani complessi.

Contestualmente, ciò che viene richiesto alla pianificazione è una maggiore flessibilità negli usi e nei procedimenti di avvio dei progetti, una semplificazione che eviti piani a cascata, il ricorso alle deroghe e riduca la necessità di varianti, garantendo la legalità, la trasparenza dei processi e la certezza del diritto.

Calare questi temi nelle trasformazioni della Città significa riempire di inediti contenuti vecchi strumenti ma anche riorganizzare i processi. La metodologia utilizzata comincia a prefigurare i contenuti del PdL della nuova disciplina di governo del territorio, ma in questa fase, non poteva non essere coerente con la vigente legge 20/2000.

Una maggiore attenzione agli ambiti consolidati significa innanzitutto costruire un sistema della conoscenza molto più attento a capire i processi in atto nella città esistente a partire dalle sue caratteristiche fisiche, funzionali e relazionali, evidenziando le sue criticità ma anche le sue potenzialità per proiettarle nella dimensione futura.

Lo strumento che nella legge 20/2000 assolve in parte questi compiti, anche se limitatamente alle trasformazioni assoggettate a POC è il Documento per la qualità urbana (DPQU). Ora, se la maggior parte delle trasformazioni si attueranno negli ambiti consolidati diviene ineludibile capire quali saranno le ricadute sul sistema urbano affinché processi di rigenerazione, riqualificazione, rifunzionalizzazione, densificazione, possano contribuire a migliorare la qualità dell'insediamento. Ci è sembrato pertanto naturale procedere alla formazione del DPQU contestualmente a quella del RUE.

Il DPQU, attraverso la redazione del progetto urbano (ovvero il progetto della città pubblica), è individuato come lo strumento che definisce le strategie per garantire la qualità delle trasformazioni non solo nei nuovi ambiti urbanizzabili ma anche quelle che, alle varie scale, si attueranno negli ambiti consolidati e le relative condizioni di sostenibilità degli interventi.

Al progetto urbano è demandato il compito di individuare i fabbisogni, definire gli interventi di breve-medio periodo per il miglioramento della qualità delle diverse forme urbane, dando rilievo alle questioni progettuali, alla loro coerenza e compatibilità, e rivalutando gli elementi identitari dei luoghi anche come fondamentali componenti dell'offerta delle dotazioni territoriali. In questo quadro, la crescita e qualificazione della città pubblica è legata sia agli interventi delle aree libere esterne che ai processi di rigenerazione e riqualificazione urbana: le trasformazioni nella città esistente sono anche l'occasione per la creazione di nuove centralità urbane che favoriscano ulteriori processi di riqualificazione/rigenerazione. Inoltre, con un particolare uso della perequazione urbanistica si è cercato di promuovere una maggiore qualità insediativa, di favorire la crescita delle strutture ricettive, di legare le trasformazioni nelle nuove aree a quelle di riqualificazione e rigenerazione che difficilmente potranno realizzarsi esclusivamente all'interno del proprio perimetro.

Abbiamo evitato di individuare una soglia dimensionale per definire quando una trasformazione che va oltre il carattere manutentivo può essere attuata con un intervento edilizio diretto (PdC convenzionato) e quando deve invece essere assoggettata ad una pianificazione operativa/attuativa (POC con valore di PUA). Infatti, se la somma di numerose trasformazioni diffuse nel territorio consolidato può portare al sorgere di problematiche quali ad esempio quelle sul piano della mobilità o delle reti tecnologiche, trasformazioni più consistenti potrebbero fornire ai rispettivi contesti urbani ciò di cui hanno maggiormente bisogno senza ricorrere alla pianificazione operativa. Sono così stati individuati degli strumenti e definite delle regole per rendere trasparenti e contenere i tempi dei processi pianificatori e autorizzativi per favorire le trasformazioni e garantirne la sostenibilità.

Poiché la singola trasformazione, deve essere analizzata rispetto al contesto urbano nel quale è inserita. Il punto di partenza è l'analisi della struttura urbana.

2 IL SISTEMA INSEDIATIVO: FASI DI CRESCITA

2.1 La struttura urbana

Del primo insediamento, Ficocle (in greco “luogo reso celebre dalle alghe”), non si hanno molte testimonianze, pare sorgesse in prossimità della costa, più a nord dell’attuale Cervia. Fu distrutta nel 709 dall’Escarca Teodoro¹.

La città fu ricostruita all’interno della salina, al centro del Prato della Rosa (Cervia Vecchia), si trova sull’itinerario della attuale Via Salara (SP254) che attraversa la Salina da Ovest a Nord-Est, come appare nelle prime raffigurazioni cartografiche databili al XVII secolo, proprio deviando dove era la città fortificata.

Figura 1 - Cervia Vecchia, Anonimo, fine XVII sec. (Biblioteca Accademia Nazionale Lincei, Roma, fondo Corsini, n.744, c. 365). Da notare la presenza del Magazzino del Sale, Torre San Michele e il Santuario della Madonna del Pino.



Dalla raffigurazione si nota che la matrice dei percorsi che strutturava l’insediamento consisteva in crocevia di due principali assi, uno continuo con direzione Est-Ovest ed uno spezzato con direzione Nord-Sud-Ovest, ruotati di un angolo pari a circa 15 gradi in senso orario rispetto alla giacitura normale degli assi. Inoltre, come emerge dagli scritti del Sangallo, tale insediamento fortificato, aveva sicuramente la sua Rocca, di forma quadrata, collocabile all’estremo Sud-Est dell’insediamento. Da Cervia Vecchia aveva origine il Canale (Canale di Cervia) che si snodava fino al mare pressoché con lo stesso itinerario attuale ed aveva la funzione economica di trasporto della principale fonte di sostentamento del tempo, il sale, che veniva raccolto, trasportato e quindi stoccato presso i magazzini, ancor oggi esistenti, collocati sulla sponda est del Canale stesso. Tali magazzini, assieme alla

¹ <http://www.turismo.comunecervia.it/it/scopri-il-territorio/personaggi-storia-tradizioni/passato-presente/antica-ficocle-e-fondazione-di-cervia-nuova>

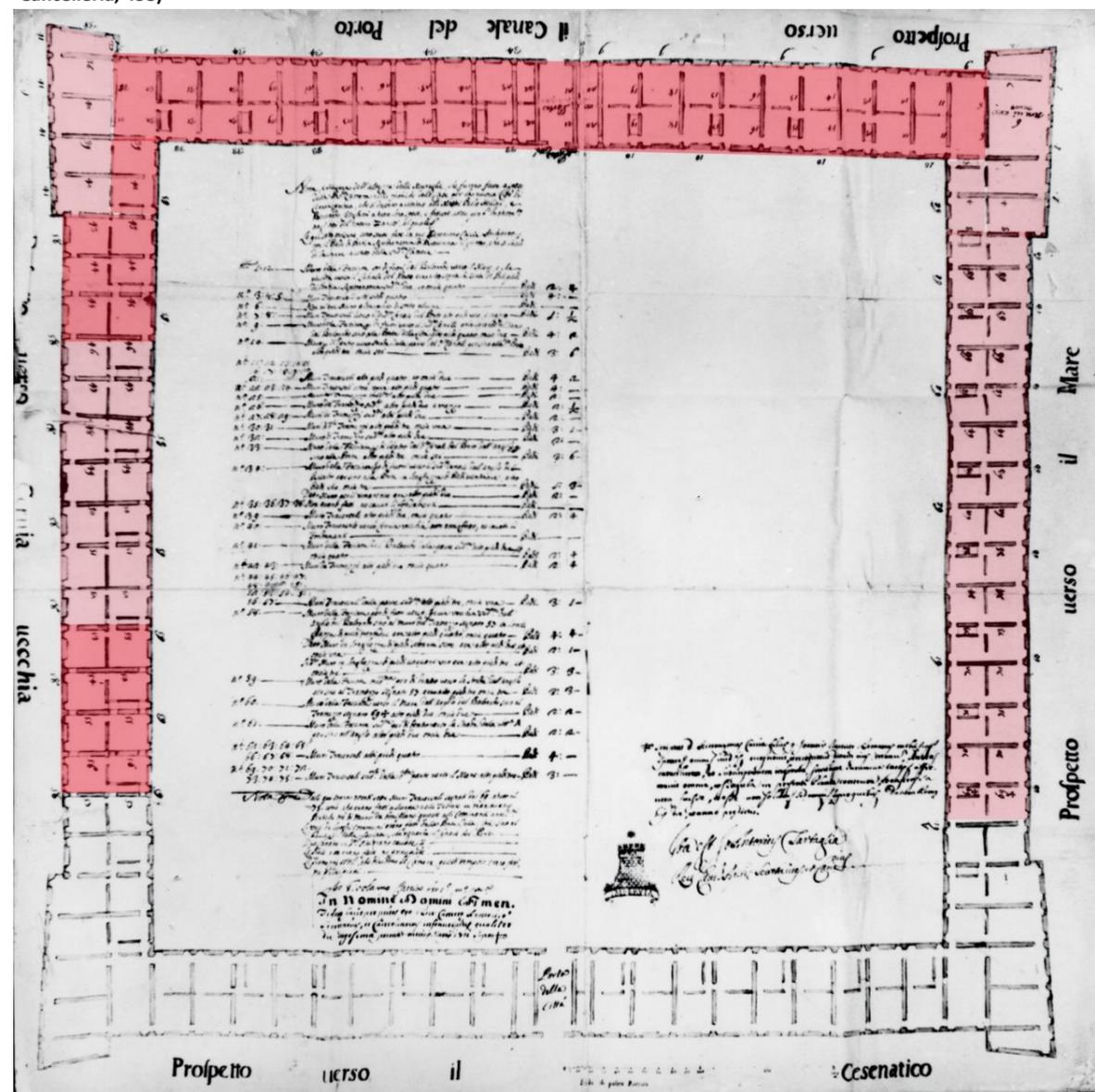
Torre San Michele, infatti sono precedenti alla fondazione di Cervia Nuova e datati contestualmente all’insediamento più antico.

Cinta da un fossato con tre accessi protetti da ponti levatoi la rendevano una città sicura, ma il luogo non era particolarmente salubre per i suoi abitanti. Si cominciò pertanto a considerare l’ipotesi di un suo trasferimento, e, alla fine del 1697 Papa Innocenzo II firmò l’ordine e le modalità di costruzione di Cervia nuova.

2.1.1 La città storica

La costruzione di Cervia Nuova, su progetto dell’architetto Girolamo Caccia, dovette iniziare poco tempo dopo poiché già nel 1701 viene redatto un primo stato di avanzamento dei lavori (cfr. Figura 2).

Figura 2 - Il primo progetto di Cervia Nuova con lo stato di avanzamento lavori al 21.03.1701 (Archivio Storico Comunale Ravenna, Cancelleria, 438)





Le parti del quadrilatero evidenziate in rosso avevano murature realizzate con altezze medie da 3 a 4 piedi, quelle rosa da 2 a 3 piedi (il piede agrimensorio di Ravenna era circa 0,60 m)².

Una variante sostanziale al progetto di Girolamo Caccia viene redatta poco dopo, come si rileva nel disegno del perito Giuseppe Guizzetti, che nel 1703 illustra l'andamento del fiume Savio con riferimento alla Città Vecchia e la Città Nuova (cfr. Figura 3), dove è evidente l'introduzione della tipologia edilizia di "case con cortile".

Il nuovo progetto urbano è riprodotto nello stato di avanzamento dei lavori del 1711 (cfr. Figura 4), dove oltre alle nuove tipologie edilizie introdotte nel quadrilatero, viene progettata anche la parte interna: è definito l'impianto viario, gli spazi e gli edifici pubblici nonché gli isolati destinati ai palazzi nobiliari, con la volontà di procedere, anche in questo caso nella direzione di un progetto unitario (cfr. Figura 5). Numerosi i progettisti coinvolti, tra questi l'architetto Francesco Fontana e altri allievi della scuola romana di Carlo Fontana.

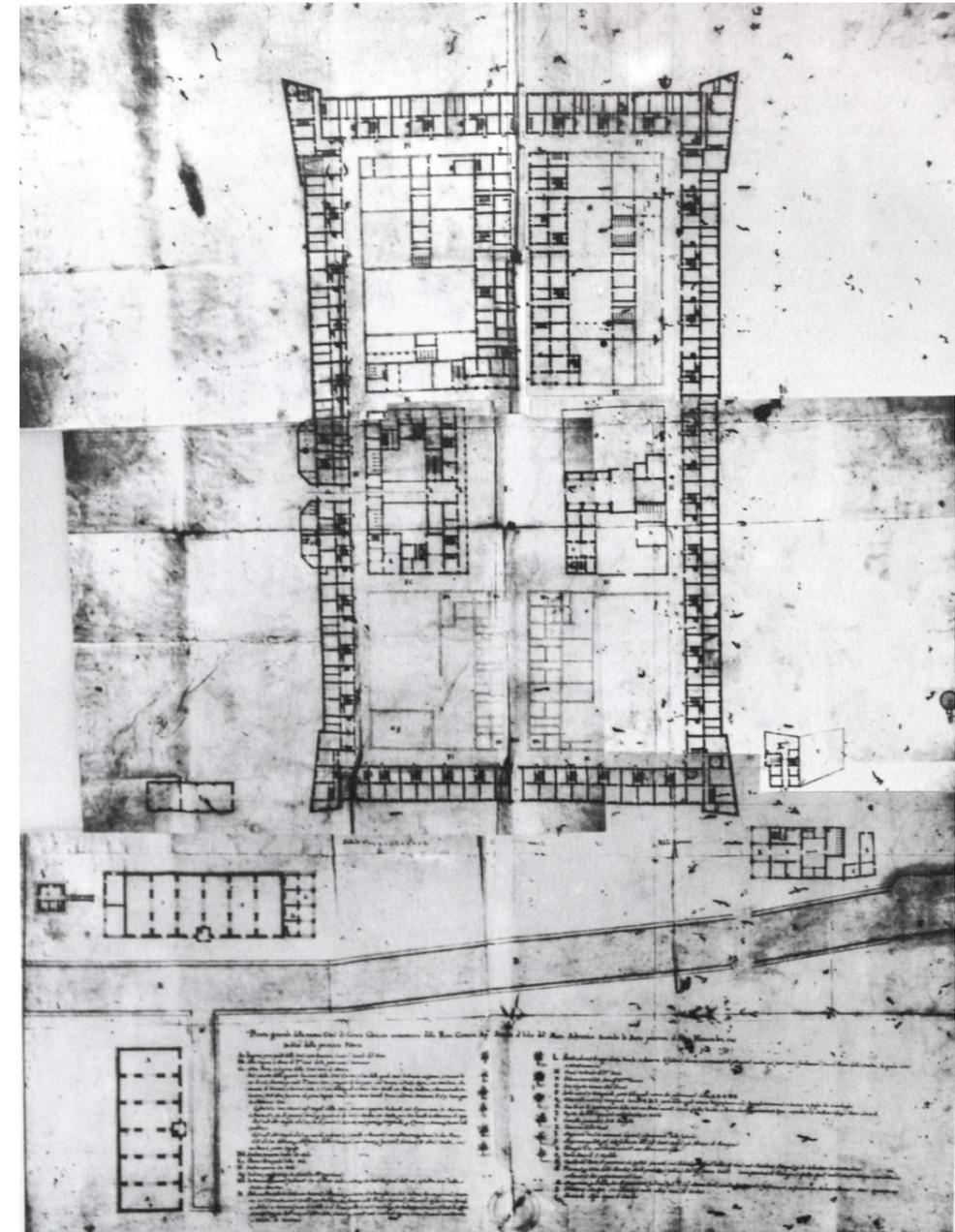
Figura 3 – Cervia Vecchia e Cervia Nuova, particolari Giuseppe Guizzetti, 1703, (Biblioteca Classense – Archivio Storico Comunale Ravenna Vol. 762)



Nel 1771 (cfr. Figura 5) gran parte della città era realizzata, vi abitavano numerose famiglie, c'era il Palazzo Magistrale, il Duomo (D), il Vescovato (E), la Chiesa del Suffragio (F), la Cisterna pubblica in piazza (V) e un Chirurgo pubblico (19), e, nei baluardi erano localizzate funzioni pubbliche: il Teatro pubblico (17), l'Ospedale per gli Infermi (16), il Forno pubblico (40), il Macello pubblico (41).

Esternamente al quadrilatero, nelle immediate vicinanze del Porto canale (1) e del Molo (2) erano i due Magazzini grandi del sale (6) e il Magazzino da sale di riserva (8), i Conventi degli Agostiniani (Z) e di S. Anto Min. Offer (X), l'Ospizio delli FF Capuccini, (42), l'osteria della posta (Y) e l'osteria di la dal ponte (9), infine, verso la marina, la Torre che guarda la Marina (7), il Fanale sanità e catena (5) e due aree oggetto di Bonificazioni (15).

Figura 4 - "Pianta generale della nuova Città di Cervia fabbricata nuovamente dalla Rev. Camera Ap.ca situata al lido del mare Adriatico secondo lo stato presente il dì 15 novembre 1711" University of Illinois Library, fondo Cavagna, Miscellanea Rerum Cerviae, n.542).



² Per una trattazione più dettagliata della costruzione della città di fondazione di Cervia si rimanda a Carlo Lazzari "Indagine storico operativa sul sistema insediativo storico".

Figura 5 - Borboni (incidit), 1771, Biblioteque Nationale de France, Parigi, Cartes et plans, GeCC.1375, n.32 "Pianta in giusta proporzione rilevata sulla faccia del luogo della nuova città di Cervia situata sull'Adriatico e suo porto dichiarato come in appresso"

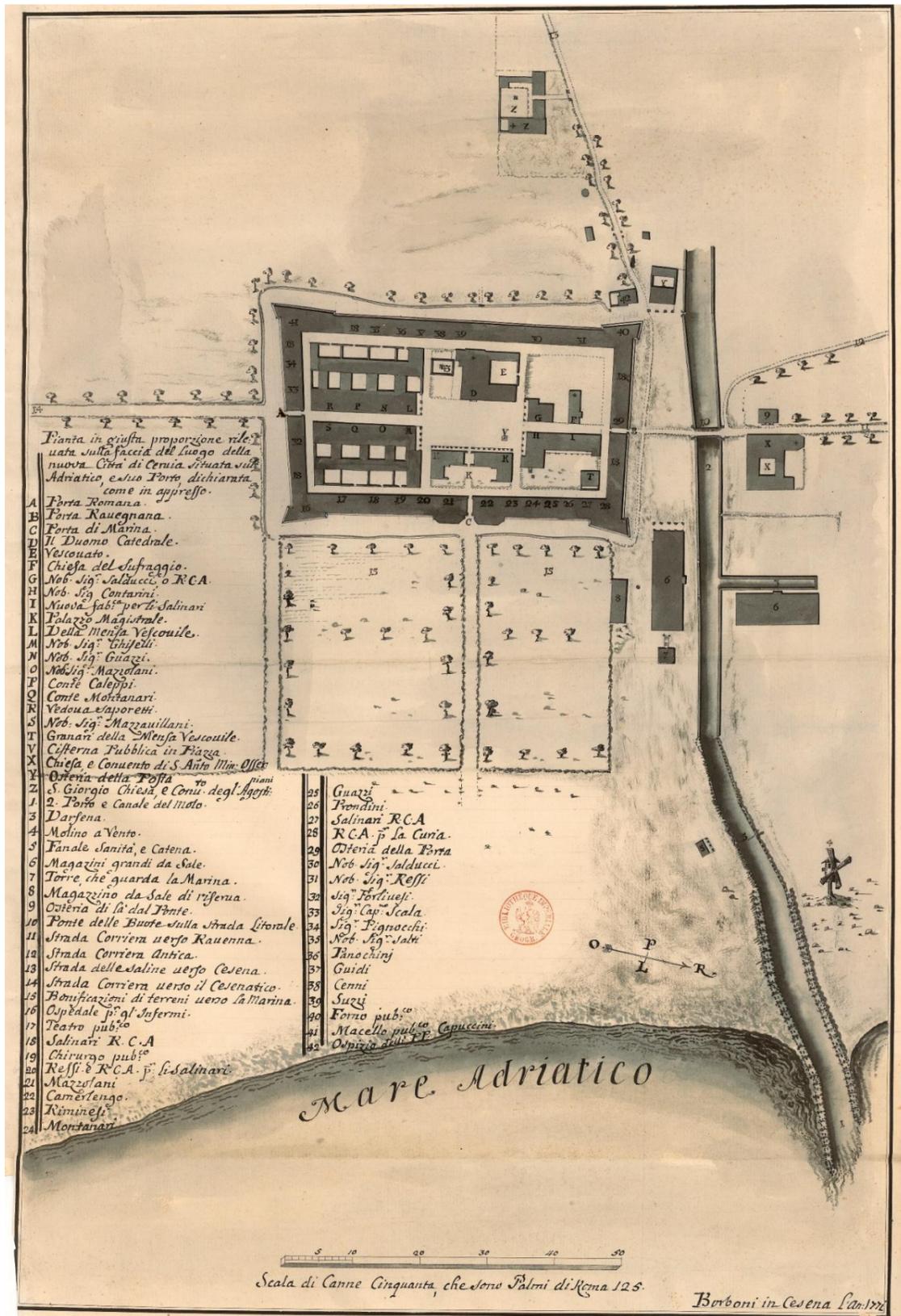


Figura 6 - Vista prospettica di Cervia Nuova, sec. XVIII (Windsor, Royal Collection, R.L. 18331, Windefs Volume 185)

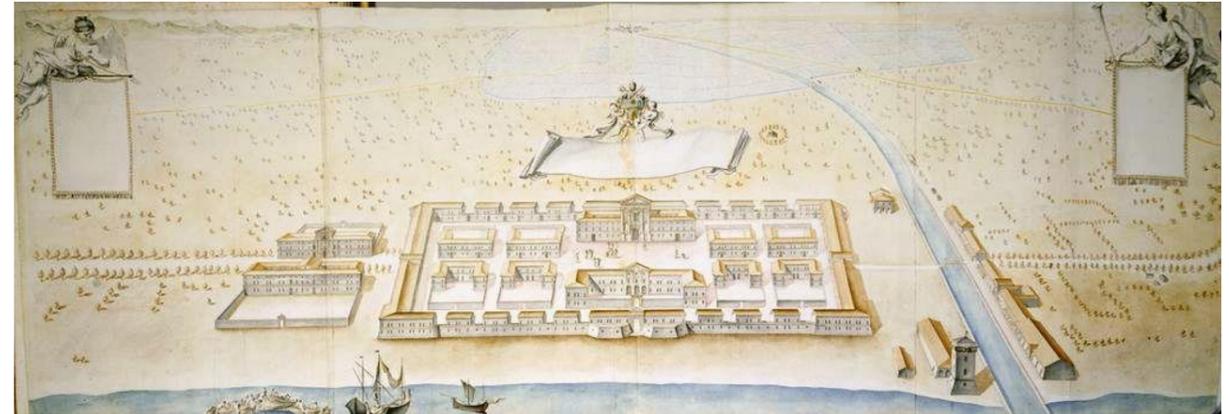
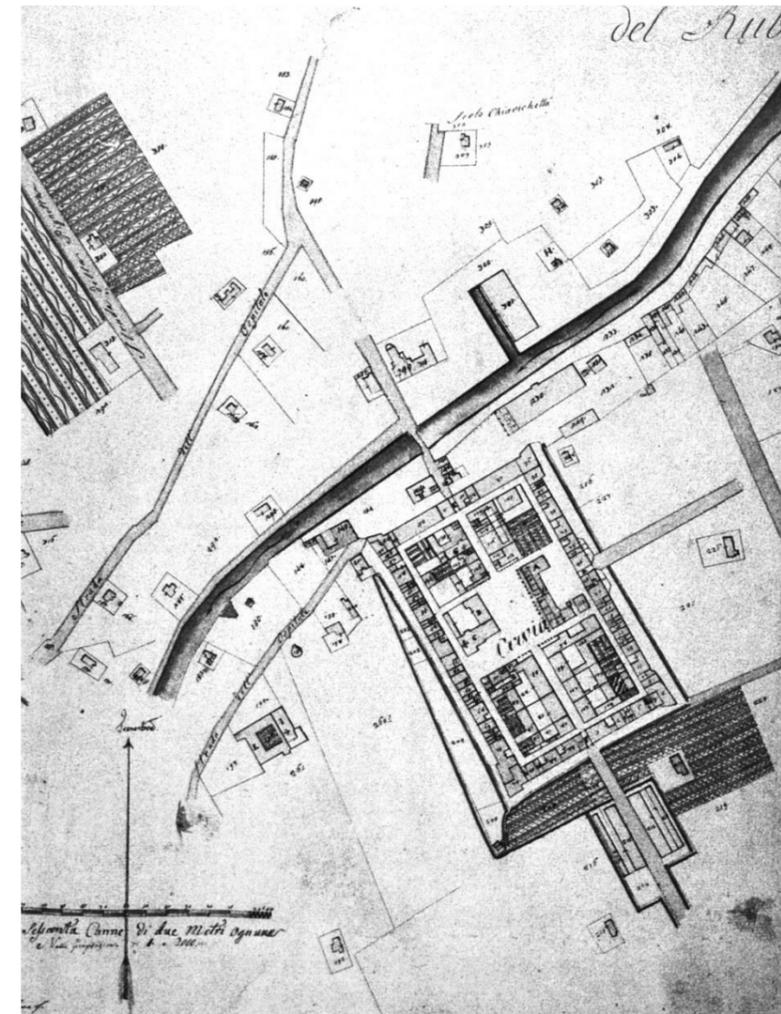


Figura 7 - Catasto Gregoriano, 1815 (Archivio di Stato Roma).



Nella vista prospettica di Figura 6, è da notare anche lo sviluppo esterno al quadrilatero delle case dei salinari, il cui progetto risale al 1787.

Nel 1815 la costruzione di Cervia Nuova era pressoché compiuta (Figura 7), ed è anche stata avviata la costruzione dei due borghi: quello fuori porta Ravennana e quello dei Marinai, lungo il porto canale oltre i Magazzini grandi del sale. Da notare il tracciato di viale dei Bagni in uscita da Porta Marina.



E' del 1884 la costruzione della Stazione ferroviaria di Cervia che, in quell'anno, fa capolinea sulla linea ferroviaria Ferrara-Rimini, completata (non in modo continuo) fino appunto a Cervia, mentre nel 1900 è la costruzione delle prime Terme di Cervia, ubicate lungo la via Salara nella direzione di Cervia Vecchia, di cui è ancora visibile il recinto.

Nel catasto d'impianto il Borgo Cavour, fuori Porta Ravegnana, è in gran parte realizzato (cfr. Figura 8 Sviluppo A), e sono anche realizzati i tre assi principali di collegamento con il litorale: Strada comunale Borgo Marina, viale dei Bagni e via dei Mille, che aprono all'urbanizzazione lungo la costa, come risulta dal successivo aggiornamento (cfr. Figura 9).

Figura 8 - Catasto d'impianto 1928-1930 Foglio 34

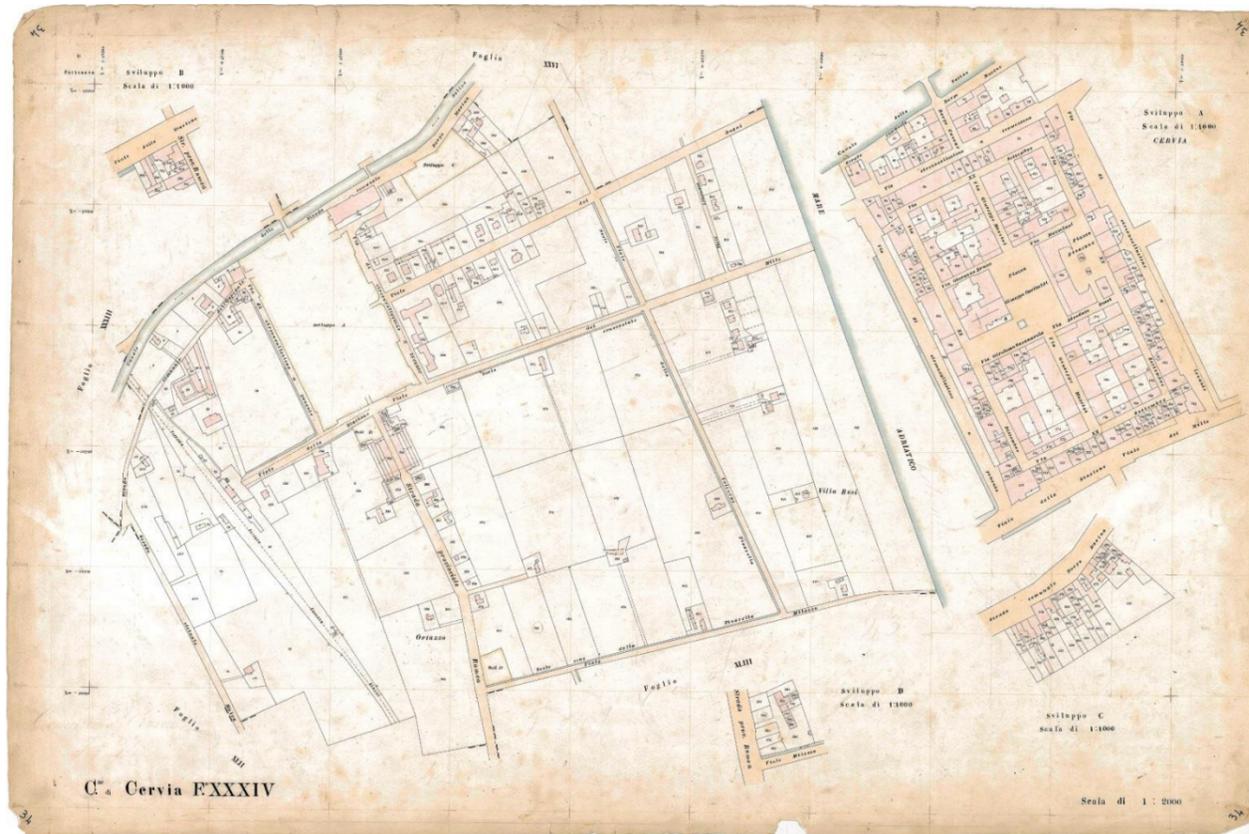


Figura 9 – Aggiornamento del Catasto d'impianto



Al 1930 troviamo le prime urbanizzazioni lungo la costa (lato sud del Canale) oltre alla progressiva costruzione degli edifici lungo viale Roma che andava quindi consolidandosi come asse strutturante i tessuti cittadini.

2.1.2 La città balneare

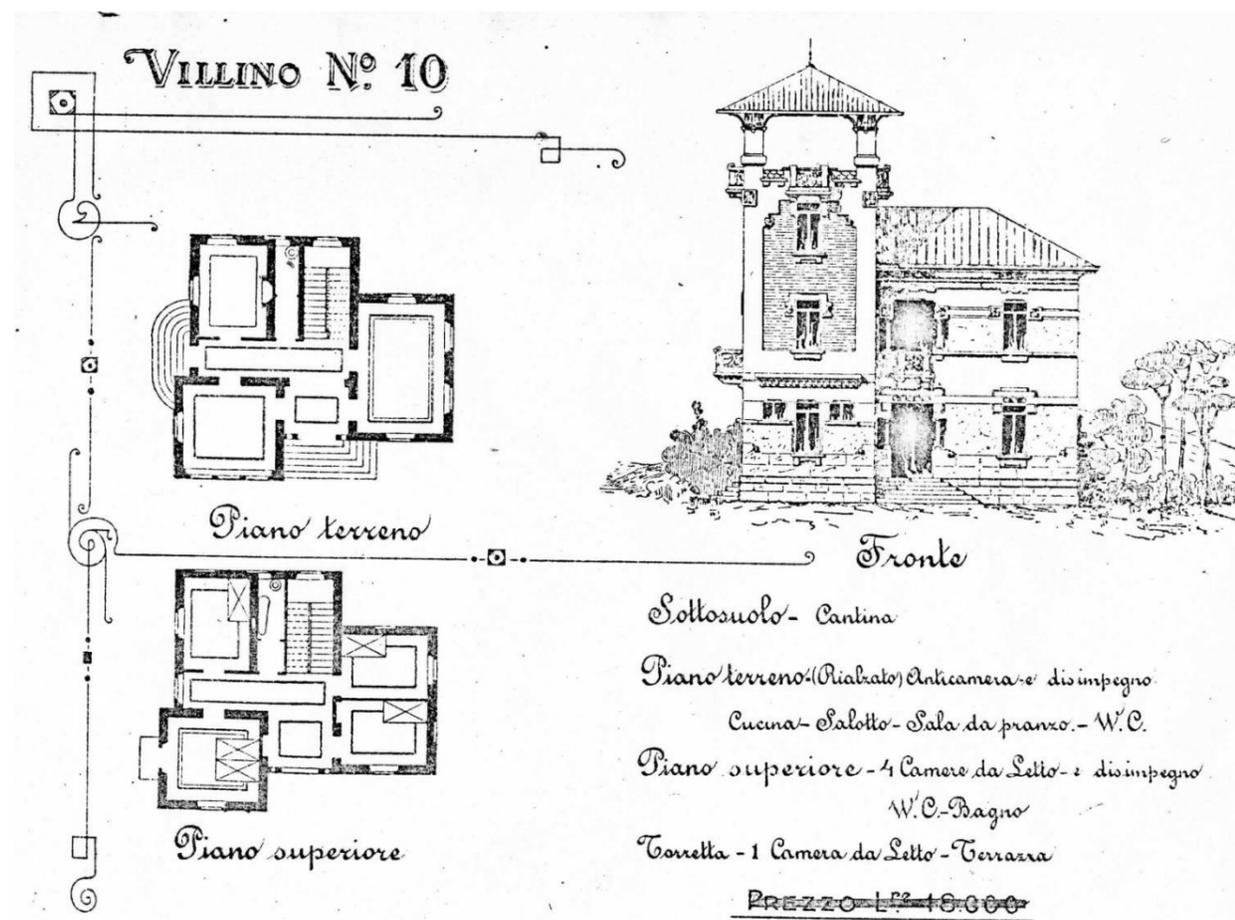
Figura 10 – “Piano regolatore di Cervia. Quartiere Milano Marittima” 1911 (<http://www.cerviaunavolta.com/milano-marittima/piano->



Nel 1907 viene sottoscritta una convenzione tra l'Amministrazione comunale e Pietro e Giacomo Maffei in base alla quale il Comune di Cervia cedeva ai Maffei “per sé, e per una costituenda società lombarda, una vasta zona di relitti marini, in destra e sinistra del porto-canale, con l'obbligo del concessionario di fabbricarvi villini, parchi, giardini, ecc. atti ad attirare su questa spiaggia una numerosa colonia balneare”³. Il 1° giugno 1911 è costituita la “Società Milano Marittima per lo sviluppo della spiaggia di Cervia”.

L'impianto urbanistico viene definito nel Piano regolatore di Cervia, quartiere Milano Marittima del 1911 (cfr. Figura 10) che si ispira alle teorie di Ebenezer Howard relative alla Garden City e propone l'inserimento di edifici monofamiliari “Villini” nel verde della pineta, rivolti al mercato della media borghesia lombarda. Nel 1913 inizia la realizzazione dei primi villini, seguendo schemi tipologici rappresentati in un catalogo diffuso dalla società che contiene anche il prezzo e le condizioni di acquisto. I lavori sono presto interrotti, prima per l'inizio del primo conflitto mondiale, poi per varie vertenze tra la Società e l'Amministrazione comunale, che si concluderanno nel 1924, anno in cui alla Società Milano Marittima si affianca la Cooperativa CIVAM (Cooperativa italiana, villini e alloggi al mare e al monte) rivolta a un target inferiore. Negli anni '20 riprendono con intensità i lavori e, oltre ai villini vengono realizzati anche alcune colonie e alberghi, nel 1931 è inaugurato il Grand Hotel, nel 1939 la Colonia Montecatini. L'insediamento si era andato sviluppando in particolare dall'attuale rotonda 1° Maggio al Porto canale, ma con la seconda guerra mondiale si assiste ad una nuova battuta d'arresto. Nel dopoguerra i lavori riprendono con grande intensità, negli anni 50 viene realizzato il grattacielo, nel 1957, lo sviluppo di Cervia si estende anche verso la costa sud (cfr. Figure 12 e 13), processo che si sviluppa ulteriormente negli anni successivi (cfr. Figura 14).

Figura 11 – Società Anonima “Milano Marittima” per lo sviluppo della spiaggia di Cervia, Mare Adriatico (Prov. Di Ravenna)



³ Renato Lombardi, “Nascita e sviluppo di Milano Marittima”

Figura 12 – Aerofotogrammetria 1957, Cervia costa nord

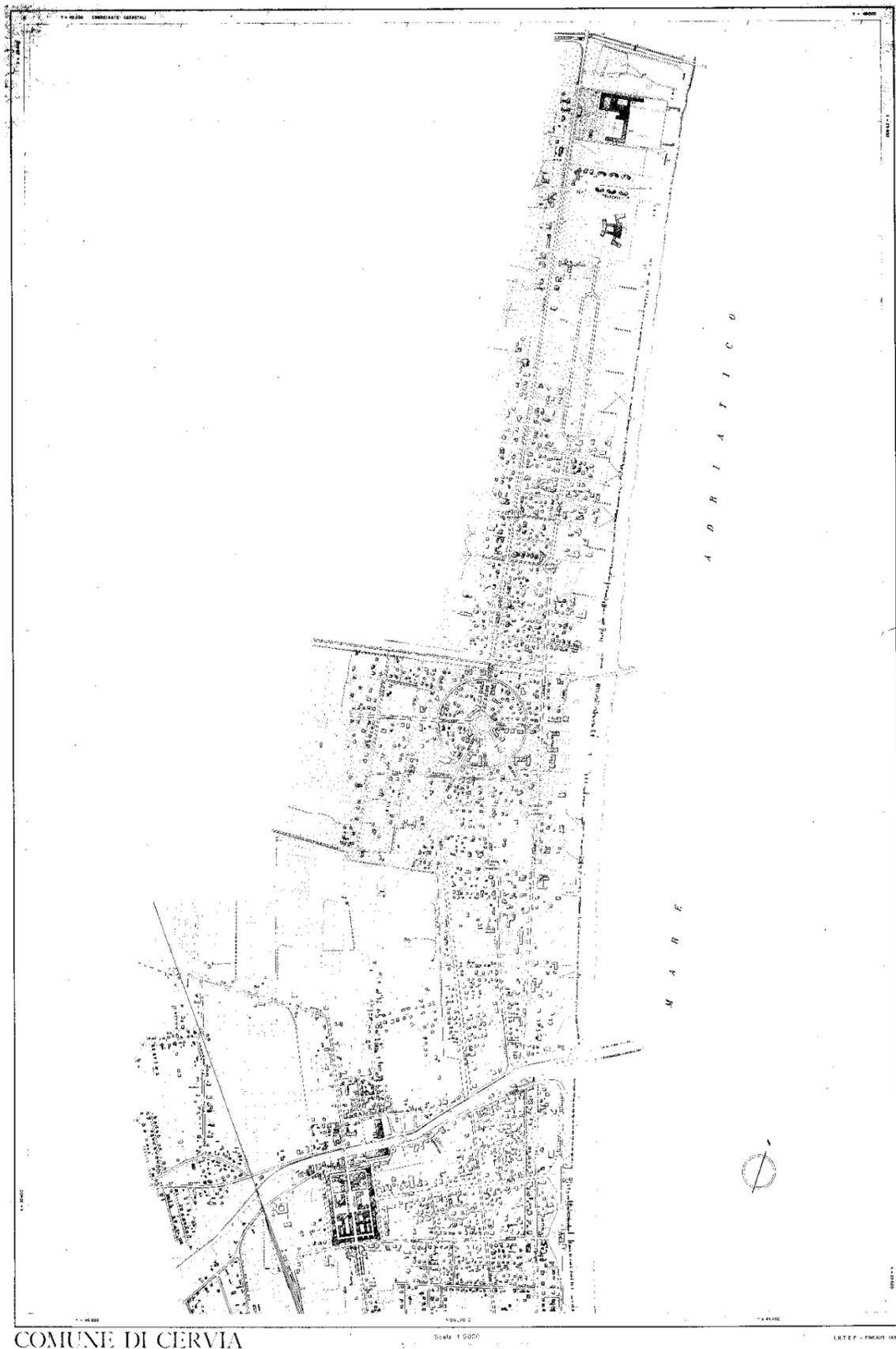


Figura 13 - Aerofotogrammetria 1957, Cervia costa sud

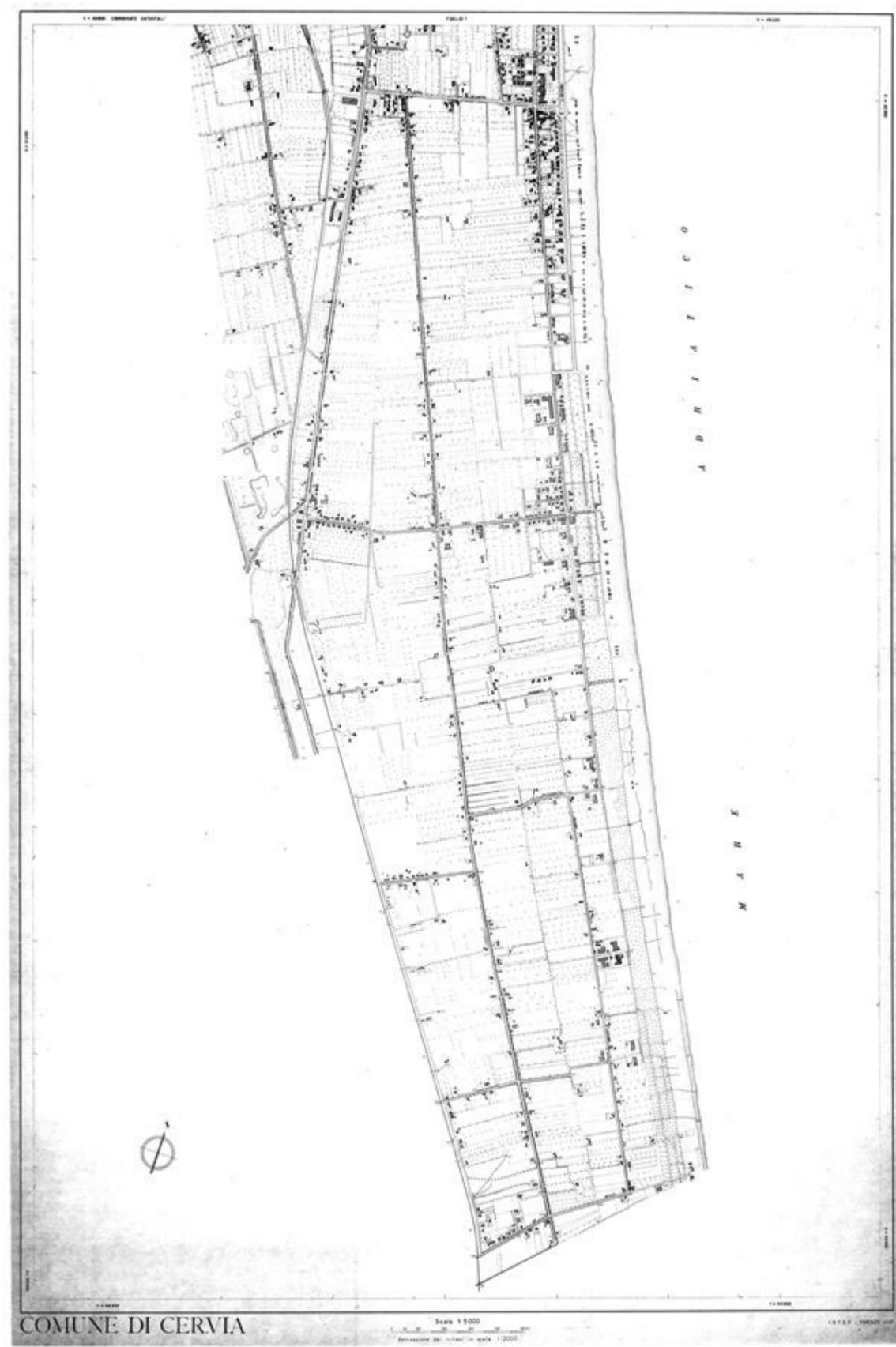


Figura 14 – Aerofotogrammetria 1975



Confrontando le mappe del 1957 e del 1975 si nota come la saturazione dei vuoti tra le frazioni avesse preso piede, dando poi origine ed inizio a quella che oggi è identificabile come la conurbazione costiera: Milano Marittima, Cervia e Pinarella erano divenute un'unica continua struttura urbana, che, pur non nella consistenza odierna, dava già il senso del forte sfruttamento a fini turistico-insediativi che era nei Piani dell'epoca.

Sempre al 1975, nella prosecuzione della conurbazione costiera e si struttura la frazione di Tagliata.

Al 1975, oltre alla saturazione costiera, sono identificabili altre due porzioni notevoli: la prima a Nord-Ovest di viale Milano e la seconda a Est della linea ferroviaria. Sono inoltre presenti il raddoppio del Cimitero cittadino, il nuovo comparto termale, staccato dal resto del territorio urbanizzato, e l'innesto nella Pineta del locale Woodpecker, identificabile dal caratteristico disegno planimetrico e dalla cupola in vetroresina oggetto di recente manifestazione di interesse ai fini della riqualificazione. Tale porzione assieme alle aree tra la Ferrovia e la costa vengono completate successivamente e progressivamente, ricucendo i tessuti già delineati.

Al 1998, oltre al sopracitato completamento delle aree interne, si riscontra la costruzione del porto turistico così come appare oggi e di alcuni servizi costieri e sportivi come il Circolo Tennis, ampliato poi con il Golf Club di Cervia.

Nella Tavola seguente sono evidenziate le fasi di crescita sinteticamente delineate.

Struttura urbana (Cervia): fasi di crescita dei tessuti

| | |
|--|--------------------------------------|
| | XVII sec. Cervia Vecchia (ipotesi 1) |
| | XVII sec. Cervia Vecchia (ipotesi 2) |
| | 1771 |
| | 1788 |
| | 1831 |
| | 1835 |
| | 1853 |
| | 1884 |
| | 1900 |
| | 1930 |
| | 1948 |
| | 1957 |
| | 1960 |
| | 1975 |
| | 1998 |



0 0.225 0.45 0.9 Chilometri

2.2 Il sistema territoriale

Figura 15 - Il territorio del Comune di Cervia nel 1851. Carta topografica dello Stato Pontificio (Imperial Regio Istituto Geografico Militare - Austria) – Cartografia storica Regione Emilia-Romagna.



Figura 16 – Unione fogli IGM 100 NO, NE, SO e SE scala 1:25.000, 1950





3 AMBITI URBANI E TESSUTI

Sono ambiti urbani le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate con continuità. Negli ambiti urbani, la pianificazione urbanistica persegue la qualificazione urbana, edilizia, funzionale, dei servizi e delle dotazioni territoriali, il miglioramento delle condizioni di vita, un'equilibrata integrazione tra la funzione abitativa e le attività economiche e sociali con essa compatibili. Gli ambiti urbani consolidati sono costituiti da:

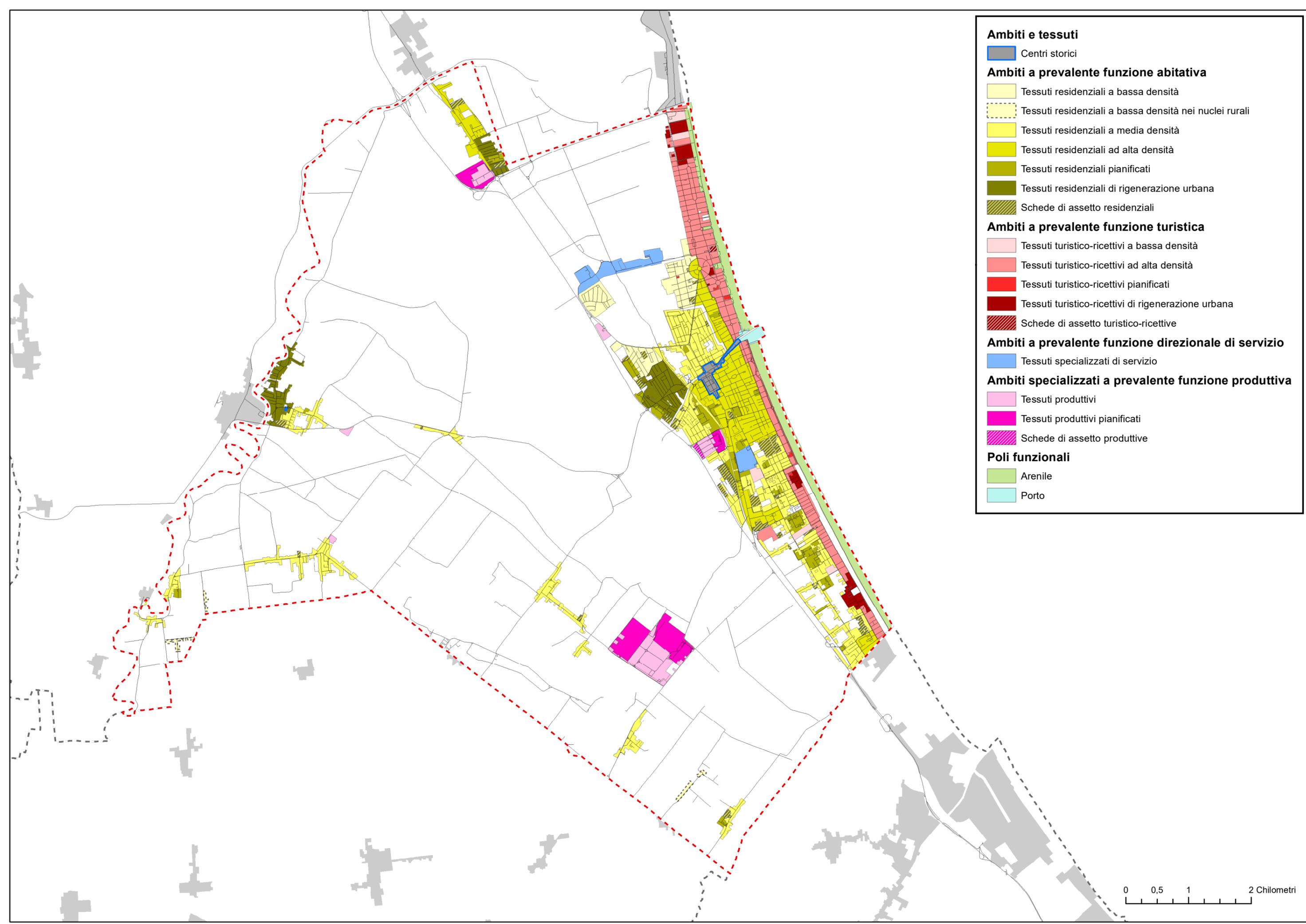
- ✓ ambiti a prevalente funzione abitativa,
- ✓ ambiti a prevalente funzione turistica,
- ✓ ambiti specializzati,
- ✓ polo funzionale.

Considerando le fasi di crescita dell'organismo urbano, i caratteri morfologici, tipologici e funzionali prevalenti gli ambiti urbani sono stati dal RUE articolati in tessuti, dove, con riferimento alle tipologie edilizie, sono disciplinati gli interventi edilizi "ordinari" di manutenzione, ampliamento, recupero, completamento e cambio della destinazione d'uso.

Il RUE individua l'articolazione dei tessuti di seguito indicati, alla relativa Relazione si rimanda per la loro descrizione.

Tessuti negli ambiti consolidati di Cervia (cfr. anche la Tavola 2 seguente):

- ✓ ambiti a prevalente funzione abitativa:
 - tessuti residenziali a bassa densità
 - tessuti residenziali a bassa densità dei nuclei rurali
 - tessuti residenziali a media densità
 - tessuti residenziali ad alta densità
 - tessuti residenziali pianificati
 - tessuti residenziali di rigenerazione urbana
- ✓ ambiti a prevalente funzione turistica:
 - tessuti turistico-ricettivi a bassa densità
 - tessuti turistico-ricettivi ad alta densità
 - tessuti turistico-ricettivi pianificati
 - tessuti turistico-ricettivi di rigenerazione urbana
- ✓ ambiti specializzati a prevalente funzione direzionale di servizio e produttiva:
 - tessuti specializzati di servizio
 - tessuti produttivi
 - tessuti produttivi pianificati
- ✓ polo funzionale:
 - Arenile
 - Porto



Ambiti e tessuti

- Centri storici

Ambiti a prevalente funzione abitativa

- Tessuti residenziali a bassa densità
- Tessuti residenziali a bassa densità nei nuclei rurali
- Tessuti residenziali a media densità
- Tessuti residenziali ad alta densità
- Tessuti residenziali pianificati
- Tessuti residenziali di rigenerazione urbana
- Schede di assetto residenziali

Ambiti a prevalente funzione turistica

- Tessuti turistico-ricettivi a bassa densità
- Tessuti turistico-ricettivi ad alta densità
- Tessuti turistico-ricettivi pianificati
- Tessuti turistico-ricettivi di rigenerazione urbana
- Schede di assetto turistico-ricettive

Ambiti a prevalente funzione direzionale di servizio

- Tessuti specializzati di servizio

Ambiti specializzati a prevalente funzione produttiva

- Tessuti produttivi
- Tessuti produttivi pianificati
- Schede di assetto produttive

Poli funzionali

- Arenile
- Porto

0 0,5 1 2 Chilometri



4 GLI SCENARI FUTURI

La definizione degli obiettivi da perseguire nella configurazione dell'assetto di un territorio è un'attività fortemente orientata alla prospettiva futura. Come è possibile nel presente guardare al passato, comprendendo gli eventi che hanno determinato le condizioni attuali, l'esercizio di immaginazione del futuro, attraverso la prefigurazione di scenari, permette di ragionare sul presente avendo come riferimento una nuova prospettiva, quella futura, e pensare a differenti evoluzioni delle dinamiche in corso. Le tecniche di esplorazione degli scenari futuri permettono di esplicitare in forma sintetica l'orizzonte verso il quale tendere, di esplorare le alternative e di chiarire le opzioni politiche e le scelte possibili. Costruire uno scenario rappresenta un modo di guardare al futuro sollecitando il confronto e il coinvolgimento di una pluralità di soggetti, progetto futuro che prefigura Cervia come **"città resiliente"** ed è declinato in quattro scenari tra loro integrati e complementari e che identificano Cervia come:

- ✓ Città identitaria
- ✓ Città sicura e ospitale
- ✓ Città verde
- ✓ Città accessibile

Perseguire il raggiungimento di tali scenari significa partire dai punti di forza del sistema e promuovere percorsi di crescita intelligenti, sostenibili, inclusivi, attraverso azioni che cercheranno di coniugare l'intervento pubblico con quello privato, così da massimizzare gli effetti sul sistema.

4.1 Città identitaria

I paesaggi urbani e rurali rappresentano elementi dai forti valori identitari. Una maggiore attenzione alla loro **qualità** consente di rafforzare l'appartenenza delle persone ai luoghi favorendo la coesione sociale. Lo scenario si propone appunto di focalizzare l'attenzione sulla qualità: qualità dei luoghi per abitanti, frequentatori e turisti.

Una città che si trasforma sempre più all'interno dei propri confini non deve perdere l'occasione di qualificare le sue parti, prendendo atto che le caratteristiche della popolazione sono in parte cambiate, rendendo insufficienti o inefficienti i servizi esistenti e generando nuovi bisogni.

È pertanto necessario promuovere una nuova qualità urbana e ambientale in grado di dare risposte adeguate ad una domanda che si è andata modificando in questi anni, andare al superamento dei vecchi standard del DM 1444/1968 e perseguire una nuova qualità insediativa; è necessario definire nuove politiche di recupero per l'insediamento storico, a partire dalla Città di fondazione di Cervia, ripristinando su basi nuove l'originario rapporto tra il centro storico e il territorio rurale (la salina); è necessario proseguire nell'opera di qualificazione e maggiore integrazione del porto con la città e qualificare il lungomare, è necessario coniugare la rifunzionalizzazione di nuclei e corti rurali storiche con interventi di diversificazione e qualificazione dell'offerta turistica sulla costa; è necessaria una nuova attenzione alla qualità del paesaggio rurale e promuovere una qualità ambientale che consideri i paesaggi all'interno dei processi di produzione e non dissoci la qualità dei prodotti da quella dei luoghi di produzione anche attraverso interventi di demolizione di edifici incongrui non più utilizzati o attuando un più corretto inserimento degli edifici nel contesto ambientale.

Recuperare e riprogettare i tessuti (aree dismesse, vuoti urbani, ambiti degradati, aree libere intercluse, ecc.) e quindi le loro relazioni, significa anche fare emergere l'identità dei luoghi, reinserendoli con dignità nel contesto

urbano. Rigenerare insediamenti residenziali turistici e commerciali significa rafforzare l'identità e il senso di appartenenza degli abitanti.

Obiettivi strategici⁴:

- incentivare l'attuazione di politiche di riuso avviando interventi di riqualificazione/rigenerazione urbana finalizzati allo sviluppo della "città pubblica" a sostegno dello sviluppo turistico eco-sostenibile, sportivo, e orientati alla tutela del patrimonio storico ambientale e culturale;
- potenziare i centri commerciali naturali.
- incentivare negli interventi di riqualificazione/rigenerazione urbana la crescita e la qualificazione degli assi commerciali di Zona Rotonda I maggio, Viale Matteotti fino all'altezza dell'Anello del Pino, Viale Roma, Viale Tritone – Via Emilia, Via Mezzanotte, Viale Sicilia;
- sostenere l'integrazione agricoltura - offerta turistica slow;
- favorire il riuso delle colonie marine anche attraverso insediamenti turistici a bassa densità a Pinarella e Tagliata (turismo all'aria aperta);
- ammodernare l'arenile come luogo da vivere 365 giorni all'anno secondo i principi del "Mare d'Inverno": redazione del nuovo Piano dell'Arenile ora parte del RUE, introduzione di piazze a mare in prossimità dell'ex-Mantovana e Piazzale Torino, introduzione di pontili come nuova modalità di fruizione della spiaggia;
- riqualificare la fascia retrostante i bagni;
- riuso dei vuoti urbani a parcheggio;
- ripristinare e rimettere in esercizio le Vecchie Terme;
- incentivare il riuso degli immobili esistenti finalizzato a turismo diffuso;
- individuare incentivi normativi per la riqualificazione delle strutture ricettive.
- rivitalizzare del Centro Storico a seguito di un'attenta analisi tipologica della struttura che ne agevoli le trasformazioni ampliando il perimetro delle destinazioni d'uso consentite;
- garantire carattere identitario alle frazioni e ai borghi con garanzia mantenimento dei servizi minimi;
- potenziare i centri sportivi a Savio, Castiglione e Pisignano, prevedendo trasformazioni urbanistiche in grado di offrire in disponibilità nuove aree;

⁴ Gli obiettivi di seguito indicati sono tratti dalla DGC n. 63 /2017

| CERVIA CITTA' RESILIENTE | | |
|---|---|---|
| IDENTITARIA | | |
| Obiettivi generali | Obiettivi specifici | Azioni |
| Qualificare i paesaggi urbani | recuperare e rifunzionalizzare il centro storico di Cervia | recuperare e rifunzionalizzare gli edifici del centro storico di Cervia potenziare il centro commerciale naturale ripristinare su basi nuove l'originario rapporto tra il centro storico e la salina candidare la città di fondazione come patrimonio dell'umanità |
| | recuperare e rifunzionalizzare il centro storico di Castiglione | rifunzionalizzare palazzo Guazzi |
| | riqualificare gli edifici e le aree dismesse | restaurare e rifunzionalizzare le colonie storiche riqualificare le colonie di Pinarella-Tagliata |
| | potenziare gli assi commerciali | introdurre premialità per favorire l'incremento delle attività commerciali di Zona Rotonda I maggio, Viale Matteotti fino all'altezza dell'Anello del Pino, Viale Roma, Viale Tritone – Via Emilia, Via Mezzanotte, Viale Sicilia |
| Qualificare i paesaggi rurali | creare nuove centralità urbane | progettare i vuoti urbani e le aree libere intercluse |
| | recuperare le corti rurali storiche | introdurre una maggiore flessibilità negli usi favorirne il recupero a fini turistici |
| | favorire l'integrazione tra il turismo balneare e quello rurale | ripristinare le terme storiche all'interno delle saline favorire l'agriturismo demolire gli edifici incongrui non utilizzati e convertirne parte della superficie in strutture a sostegno del turismo |
| Promuovere una nuova qualità della città pubblica | qualificare i prodotti congiuntamente ai luoghi di produzione | realizzare un migliore inserimento ambientale degli edifici sostenere la ricerca |
| | qualificare le dotazioni territoriali esistenti | riqualificare gli spazi pubblici qualificare i parchi urbani qualificare la pineta garantire i servizi minimi alle frazioni potenziare i centri sportivi di Savio, Castiglione e Pisignano ammodernare l'arenile creando le strutture per una sua utilizzazione anche in inverno |
| | realizzare nuove dotazioni territoriali | realizzare le piazze a mare in prossimità dell'ex-Mantovana e Piazzale Torino realizzare pontili a mare attrezzati riqualificare la fascia retrostante i bagni incrementare la dotazione di parcheggi anche attrezzando i vuoti urbani |

4.2 Città sicura e ospitale

La riduzione di consumi (suolo, acqua, aria, energie non rinnovabili, rifiuti) e l'aumento della sicurezza (sismica, idraulica, idrogeologica, alluvione, sociale) sono le due facce di una stessa medaglia che confluiscono nell'obiettivo di promuovere una **crescita sostenibile**.

L'obiettivo di contenimento del consumo di suolo ha portato a ridurre le precedenti previsioni di aree urbanizzabili e di mettere in campo nuove strategie e nuovi strumenti di trasformazione e gestione urbana.

Le acque sono una risorsa preziosa che deve essere tutelata, procedendo a interventi di riduzione degli sprechi (con interventi sulle reti per ridurre le perdite).

Il contenimento dei consumi energetici, il controllo delle emissioni ed un maggiore ricorso alle energie rinnovabili è un processo avviato che va rafforzato e che deve investire il territorio nel suo complesso: gli edifici, gli spazi pubblici, le attività, le infrastrutture, ecc.

Il ciclo dei rifiuti va visto in tutta la sua interezza: non solo raccolta differenziata ma anche maggiore ri-ciclo dei rifiuti prodotti, inclusi quelli derivanti dalla demolizione di edifici esistenti.

I cambiamenti climatici hanno aggravato i numerosi rischi che già incombono sul territorio: idrogeologico, idraulico, erosione costiera, alluvioni, sismico, ecc. L'adattamento ai cambiamenti climatici e la messa in sicurezza del territorio sono obiettivi che da un lato necessitano di interventi specifici, dall'altro devono essere riportati all'interno di tutte le trasformazioni territoriali. Il recente Pgra, ad esempio, lancia ai Comuni una sfida che deve essere raccolta.

La prevenzione ha molteplici sfaccettature e si persegue con la conoscenza dei fenomeni e la definizione di interventi conseguenti, che a volte possono essere anche semplici e poco costosi.

La mancanza di sicurezza deriva anche da situazioni di degrado urbano e sociale, a volte solo percepita dalle popolazioni, a volte reale. Anche in questo caso conoscere e prevenire sono le strategie da mettere in atto: favorire una maggiore *mixité* funzionale per evitare la formazione di "ghetti", individuare interventi per ridurre il disagio abitativo e favorire l'accesso alla casa alle giovani coppie, promuovere usi temporanei per evitare il lungo abbandono degli immobili nell'attesa di interventi di riqualificazione/rifunzionalizzazione, qualificare gli spazi pubblici, creare luoghi strategici con una forte componente identitaria, sono solo alcune delle azioni che possono essere messe in campo per contrastare il fenomeno.

Obiettivi strategici

- individuare incentivi per la rigenerazione del patrimonio abitativo;
- prevedere nuovi insediamenti ERS oltre alle quantità previste per legge; l'Amministrazione intende mettere in disponibilità aree già di sua proprietà utili allo scopo;
- efficientare sismicamente il tessuto consolidato;
- buon uso e minor consumo del territorio con forte decremento delle aree in espansione previste nel forese sia di tipo residenziale che produttivo;
- politiche incentivanti per la riqualificazione energetica dell'esistente;
- previsione di implementazione delle connessioni verdi (Progetto Reti Ecologiche), e contrasto del fenomeno noto con il termine "isole di calore";
- contrastare l'ingressione marina.



| SICURA E OSPITALE | | |
|--|--|--|
| Obiettivi generali | Obiettivi specifici | Azioni |
| Contenere il consumo di suolo | contrastare l'infrastrutturazione di nuove aree | ridurre le precedenti previsioni di aree urbanizzabili |
| | intervenire nella città esistente | favorire il riuso e la rifunzionalizzazione individuare nuovi strumenti di gestione e trasformazione urbana |
| Ridurre i consumi della risorsa idrica e tutelarne la qualità | ridurre gli sprechi | realizzare interventi sulle reti per ridurre le perdite incentivare la raccolta delle acque di prima pioggia |
| Contenere i consumi energetici e promuovere l'uso di energie rinnovabili | ridurre i consumi | individuare incentivi per la rigenerazione del patrimonio edilizio rigenerare l'edilizia residenziale pubblica e i relativi insediamenti |
| | favorire l'uso di energie rinnovabili | favorire l'uso di energia solare favorire l'uso di biometano |
| Promuovere l'economia circolare | promuovere il riciclo dei rifiuti prodotti | incrementare la raccolta differenziata favorire il riciclo dei rifiuti derivanti dalle demolizioni |
| Ridurre le emissioni di gas ad effetto serra dell'80-90% entro il 2050 (rispetto al 1990) e promuovere interventi di mitigazione e adattamento | ridurre la combustione di carburanti fossili | redigere PAES connessi ai piani urbanistici |
| | promuovere strategie di adattamento | avviare la redazione di un Piano di adattamento |
| | promuovere interventi di riduzione degli impatti delle | riprogettare/realizzare gli spazi pubblici "con la natura" |
| promuovere interventi di riduzione dei rischi | sismico | attuazione della Cle |
| | | messa in sicurezza degli edifici strategici |
| | | rendere più sicure le vie di fuga promuovere interventi edilizi di adeguamento e locali |
| | idraulico | adottare misure per la riduzione del rischio garantire l'invarianza idraulica delle trasformazioni realizzare casse di espansione e di laminazione delle piene |
| | | alluvione |
| | contrastare fenomeni di degrado urbano e sociale | ridurre il disagio abitativo |
| rifunzionalizzare gli immobili sottoutilizzati | | inserendo nuove funzioni introducendo usi temporanei in attesa di soluzioni definitive |

4.3 Città verde

Milano Marittima nasce come città giardino realizzando a partire dal 1913 un insediamento turistico per quegli anni "sostenibile e di elevata qualità". Ma la domanda turistica si evolve e mantenere la competitività nel mercato comporta rinnovare e qualificare di continuo l'offerta. I paesaggi urbani e rurali individuati nel primo scenario, se rappresentano elementi dai forti valori identitari, sono anche eccellenze che, se adeguatamente valorizzate e promosse possono costituire forti attrattori di flussi turistici diversificati, ingenti e destagionalizzati.

La riqualificazione e rifunzionalizzazione di aree ed edifici dismessi (primi fra tutti le colonie), un maggiore e più qualificato utilizzo di contenitori attualmente sottoutilizzati (le terme, il centro congressi, le gallerie commerciali di Pinarella-Tagliata) la rigenerazione di quartieri residenziali, sono azioni che trasmettono un chiaro segnale di cambiamento.

La rete ecologica urbana può essere qualificata e potenziata e connessa con quella territoriale: parchi territoriali, aree protette, riserve, pineta, parchi urbani, agricoltura urbana, giardini storici, viali alberati costituiscono un telaio territoriale verde articolato in elementi lineari e nodi.

| VERDE | | |
|--|--|---|
| Obiettivi generali | Obiettivi specifici | Azioni |
| promuovere il turismo sostenibile e difensificare l'offerta | promuovere il turismo del benessere | qualificare le terme |
| | | realizzare un centro benessere |
| | | realizzare la piattaforma "Cervia Città del Benessere" integrata con l'offerta romagnola valorizzare il centro congressi |
| | qualificare il turismo balneare | incentivare la qualificazione delle strutture ricettive alberghiere |
| | | incrementare i campeggi |
| | | realizzare aree attrezzate per il turismo all'aria aperta attuare il nuovo progetto dell'arenile |
| | promuovere il turismo ambientale | completare la redazione e attuare il Piano di fruizione delle saline promuovere il parco del Savio |
| | promuovere il turismo culturale | intensificare l'allestimento di mostre nei magazzini del sale |
| | promuovere il turismo sportivo | qualificare l'area portuale e promuovere la nautica da diporto |
| | | attrezzare un'area per il rimessaggio a secco dei natanti |
| inserire il golf di Cervia nei circuiti internazionali realizzare strutture a sostegno del cicloturismo | | |
| realizzare il progetto della rete ecologica | infittire la rete ecologica | realizzare il parco territoriale del Savio affiancare alle ciclovie corridoi verdi potenziare le connessioni dei nodi della rete ecologica urbana |
| | | valorizzare l'agricoltura urbana |
| | qualificare e incrementare le dotazioni ecologico-ambientali | riqualificare le ex cave |
| | | qualificare i viali alberati esistenti realizzare nuovi viali alberati con essenze che contrastano l'inquinamento da CO ₂ e polveri sottili |

Obiettivi strategici:

- declinare nuovi concetti del turismo del benessere a partire da una valorizzazione del Ambito Saline, per il quale è in fase di redazione il Piano di Fruizione, e delle strutture che insistono su quel comprensorio ed in particolare realizzare la piattaforma “Cervia Città del Benessere” integrata con l’offerta romagnola;
- riqualificare ambito Centro Congressi - Centro Wellness (esiti Masterplan);
- riqualificare il Porto come comparto capace di attrarre turismo nautico, ripensare ad un porto a secco e ad una concomitante rifunzionalizzazione del Marina di Cervia;
- sostenere gli investimenti pubblici e privati volti a sviluppare servizi correlati al macro tema benessere allargato (sport, vacanza attiva, spa, bellezza...);

4.4 Città accessibile

Un sistema territoriale si evolve a partire dalla modifica delle relazioni tra le sue parti e di queste con l’esterno. Ciò è vero in senso fisico, come evidenziano le fasi storiche di crescita della città che seguono le direttrici dei principali scambi, ma anche in senso immateriale, si pensi ad esempio alle modifiche prodotte nei comportamenti dalla diffusione dell’informatica e della telematica.

Obiettivo generale dello scenario è quello di promuovere nuove reti di relazioni (lente, sostenibili, efficienti) tra e nei territori: tra i poli urbani che lo compongono, tra i centri storici e i relativi contesti, tra le parti di città, tra elementi del sistema urbano o rurale, migliorando le relazioni tra i suoi abitanti, le attività, gli utilizzatori, i frequentatori.

Obiettivi strategici:

- migliore accessibilità a Cervia – Tagliata – Pinarella – Milano Marittima con riqualificazione punti di accesso;
- nuovo accesso a Milano Marittima in prossimità di Via Galeno;
- interrimento di un tratto di via Romea Nord al fine di permettere una connessione verde tra la la Pineta di Milano Marittima e l’Ambito Saline;
- pedonalizzazione di un tratto di Viale Italia in prospicenza delle Colonie Marine a Tagliata;
- nuova viabilità di collegamento tra Via Catullo e Viale De Amicis e tra via dei Cosmonauti e viale Mazzini (Comune di Cesenatico);
- completamento: del Viale Titano da Via Cecere al Viale Plutone; del Viale Volturmo ricompreso tra Viale Plutone e Viale Nettuno; della viabilità tra Via Petronio e Via Tacito; della nuova viabilità di PRG ricompresa tra la Via Val Badia e la Via Lazio in prolungamento di quella in fase di realizzazione tra via Tritone e Via Val Badia;
- nuova circonvallazione di Castiglione;
- ampliare l’offerta di parcheggi con valutazione dell’ipotesi dell’introduzione di parcheggi scambiatori e impiego di mobilità elettrica da e per l’arenile;
- destinare aree di proprietà pubblica acquisite oltre i limiti minimi previsti per legge, (si vedano i comparti del PRG vigente sottoposti a perequazione) da destinare anche alla possibilità di parcheggio pertinenziale delle strutture ricettive;
- impiego di modalità di “trasporto sostenibile” come ad esempio le navette elettriche;
- realizzazione del sottopasso in prossimità della stazione ferroviaria;
- realizzazione sottopasso carrabile e ciclopedonale in prossimità di Via Caduti per la Libertà – Via Tritone –

- Via Malva Sud;
- realizzazione delle previsioni contenute nel Masterplan delle Ciclovie.

| ACCESSIBILE | | |
|---|---|--|
| Obiettivi generali | Obiettivi specifici | Azioni |
| migliorare l'accessibilità territoriale | promuovere la mobilità sostenibile | realizzare il trasporto rapido costiero sugli attuali binari ferroviari incrementare il numero delle stazioni |
| | adeguare alcuni tratti stradali e realizzare nuovi collegamenti | interrare un tratto di via Romea Nord al fine di creare permeabilità tra la la Pineta di Milano Marittima e la Salina nuova viabilità di collegamento tra Via Catullo e Viale De Amicis e tra via dei Cosmonauti e viale Mazzini (Comune di Cesenatico) |
| | migliorare e incrementare i punti di accesso dalla statale | migliorare gli accessi esistenti a Cervia – Tagliata – Pinarella – Milano Marittima realizzare un nuovo accesso a Milano Marittima in prossimità di Via Galeno realizzare la nuova circonvallazione di Castiglione |
| migliorare la viabilità tra le parti del sistema urbano | completare alcune direttrici | viale Titano da via Cecere al viale Plutone viale Volturmo, tra viale Plutone e viale Nettuno la viabilità tra via Petronio e via Tacito prolungare il collegamento (in fase di realizzazione) tra via Tritone e via Val Badia fino a via Lazio |
| | incrementare la dotazione di parcheggi pubblici | realizzare parcheggi scambiatori agli accessi e connetterli all’arenile sistemi di mobilità sostenibili realizzare parcheggi pubblici nei contesti urbani |
| | incrementare la dotazione di parcheggi pertinenziali | individuare aree dove realizzare parcheggi pertinenziali delle strutture ricettive e delle abitazioni esistenti che ne sono carenti |
| incrementare le reti di mobilità lenta | favorire le pedonalizzazioni sul lungomare | pedonalizzare un tratto di viale Italia in prospicenza delle Colonie Marine a Tagliata realizzare altre pedonalizzazioni contestualmente alla realizzazione di interventi di riqualificazione |
| | realizzare percorsi pedonali e ciclabili | nel contesto urbano nel contesto territoriale (Masterplan delle Ciclovie) |