



COMUNE DI CERVIA

## FSC 2014-2020 – Asse tematico E: Altri interventi Bando “Rigenerazione Urbana”

### STRATEGIA PER LA RIGENERAZIONE URBANA

#### 1. ANALISI URBANA E QUADRO DIAGNOSTICO

L'intervento proposto consiste nel III° Stralcio di una riqualificazione territoriale ed urbanistica che coinvolge un borgo caratteristico di Cervia, chiamato Borgo Marina e che rappresenta un elemento identitario della città.

##### 1.1. CARATTERISTICHE DELL'AREA IN RELAZIONE AGLI STRUMENTI URBANISTICI E AI SISTEMI TERRITORIALI

La pianificazione urbanistica comunale prevede un regime di salvaguardia dovuto all'avvenuta adozione, (Giugno 2017), della strumentazione redatta ai sensi della L.R. 20/00 già controdedotta e prossima, ai sensi dell'art. 3 co. 4 della L.R. 24/17, all'unificazione e conformazione dei contenuti a PUG. L'area urbana interessata dall'intervento fa parte delle aree di cui all'art. 24 del **Pano Regolatore Generale** che regola i “centri e nuclei storici” del comune. Ciò ne caratterizza l'importanza di conservare sia i fabbricati storici, produttivi e di valore culturale sia gli spazi urbani ad essi connessi, che sono da concepirsi come spazi di aggregazione non solo economica ma anche sociale, con risvolti importanti anche dal punto di vista ambientale e di mobilità.

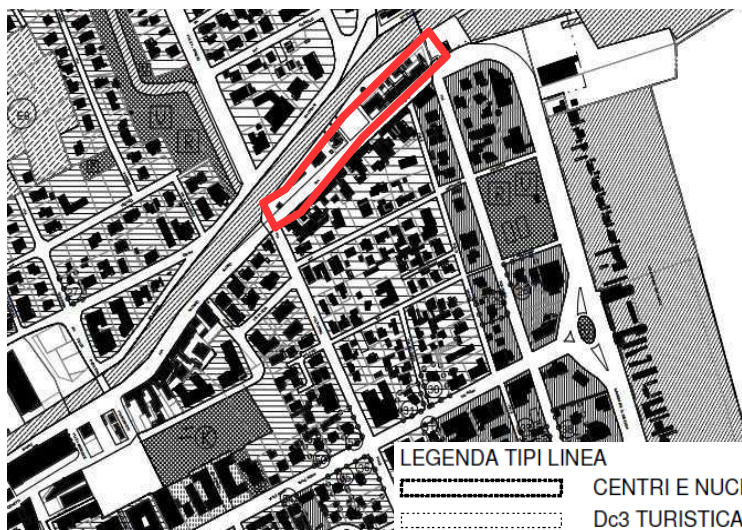


Figura 1: Stralcio PRG - tavola A, foglio n. 07 – azionamento e viabilità con indicazione dell'area interessata dagli interventi di progetto (in rettangolo rosso).

L'importanza della conservazione in chiave di riuso/rigenerazione dell'ambito, viene rimarcata anche nei più recenti strumenti urbanistici in fase di approvazione. Con Deliberazione di C.C. n. 42 del 15/06/2017 sono stati infatti adottati **PSC** e **RUE**, ed in via sperimentale, è stato allegato al **RUE** il **DPQU** con la finalità di definire suggestioni e strategie per la rigenerazione del tessuto consolidato asse portante dello sviluppo della città. Nello specifico il DPQU declinava “Cervia Città Resiliente” attraverso le 4 città: Cervia “Città Identitaria”, Cervia “Città Sicura ed Ospitale”, Cervia “Città Accessibile” e Cervia “Città Verde”. L'area in esame viene ricompresa all'interno degli “Ambiti di conservazione”. L'analisi condotta nella strumentazione sopra richiamata meglio dettagliata nell'allegato DPQU rileva necessità significative su questa porzione di territorio e sui sistemi interessati, che sono:

- il **sistema economico-sociale**, inteso come sviluppo economico, tendenze demografiche, immigrazione, occupazione, proiezioni sul fabbisogno abitativo;
- il **sistema naturale ambientale**, inteso come acque, suolo, esondazioni, sismica e paesaggio;
- il **sistema territoriale**, inteso come struttura insediativa, sistema insediativo, dotazioni territoriali, infrastrutture per la mobilità.

L'area si caratterizza per la compresenza di elementi culturali legati alla tradizione del borgo, quali il circolo e le case storiche dei pescatori, elementi produttivi ed economici, quali le attività di lavorazione dei mitili, il mercato

coperto del pesce, le attività legate alla pesca, l'ormeggio delle imbarcazioni da diporto, le attività di ristorazione e ricezione turistica, ed infine elementi storici-paesaggistici quali il porto Canale, lo squero e il faro vecchio.

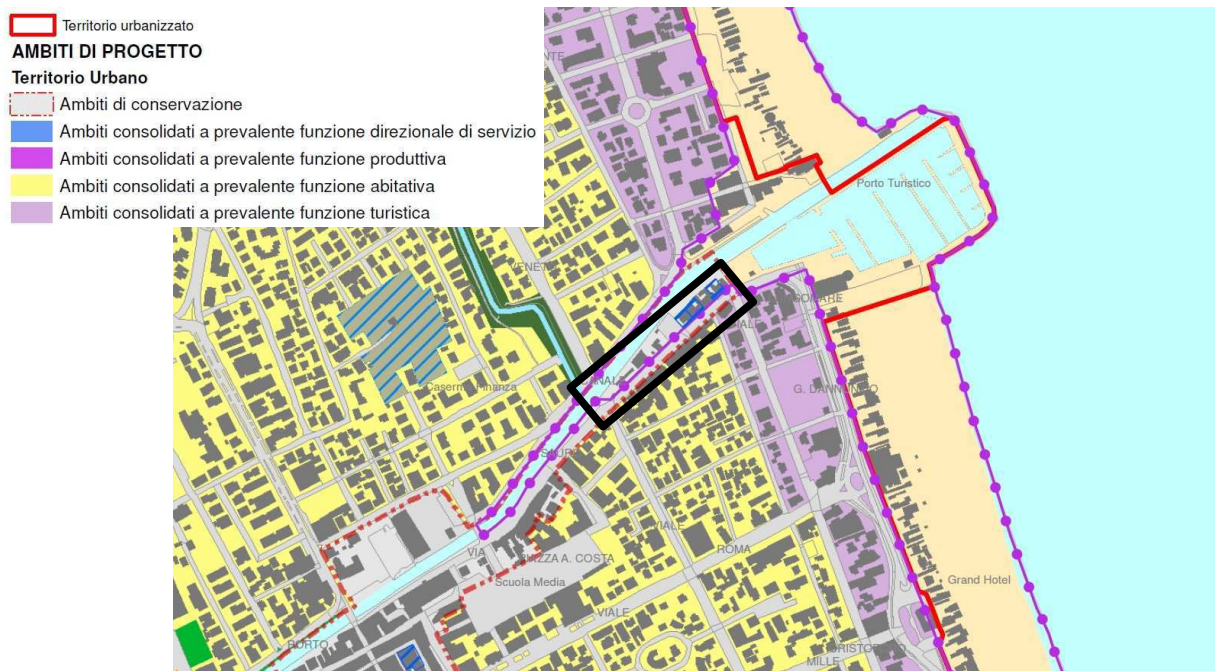


Figura 2: Estratto della Tavola A1A del PSC del comune di Cervia “Schema di assetto territoriale” con individuazione dell’area di intervento (in nero).

Questi elementi nel tempo hanno subito variazioni, superfetazioni, interventi frammentati e discontinui che hanno alterato l’armonia e la concezione dell’insieme urbano e paesaggistico, fenomeni diretti ed indiretti di degrado, paesaggistico, economico, infrastrutturale e sociale.

Il borgo nasce a seguito di uno spostamento a fine Seicento verso mare del centro di gravitazione della comunità cervese, fino ad allora collocato nell’entroterra del territorio in prossimità delle Saline. La transizione dalla città vecchia alla nuova viene sostenuta fortemente anche per motivi igienico-sanitari, in quanto il clima risulta assai più salubre rispetto all’area paludosa dell’entroterra. La fondazione nella nuova città corrisponde ad un processo di modernizzazione che comporta la separazione del luogo principale di lavoro (le Saline) dall’insediamento abitativo. La stessa commercializzazione del sale via mare trae notevole giovamento dal trasferimento della città nella zona litoranea, nella quale intanto iniziano a sorgere nuove infrastrutture come la “Strada Nuova” ed edifici atti a sostenere il crescente traffico mercantile e commerciale, sia sotto l’aspetto difensivo sia sotto l’aspetto produttivo (per consentire lo stivaggio del sale prodotto nelle Saline): sono del 1691 la Torre San Michele, eretta per difendere la città, e il Magazzino del Sale Torre, per lo stoccaggio del sale, mentre è del 1712 il Magazzino del Sale Darsena costruito sul lato opposto del canale. I principali collegamenti stradali della città di Cervia si originano già con il vecchio insediamento: di rilevanza strategica assumono infatti le vie verso nord (in direzione Ravenna); verso ovest (in direzione Castiglione, Cesena) e verso sud (in direzione Cesenatico, Rimini). Ma è il canale la via di comunicazione più importante per l’economia della città, che tramite esso assume un ruolo cruciale nella produzione e commercializzazione del sale, garantendo a Cervia secoli successivi di prosperità. Il degrado fisico progressivo subito dal borgo negli anni ha fatto sì che questa parte del territorio, così carica di significato e di storia, si slegasse via via sempre di più con il restante centro storico (con il Quadrilatero e le case dei salinari), con i collegamenti nell’entroterra verso il forese e le Saline, con la vicina località Milano Marittima, nonostante siano a tutt’oggi tenute vive tradizioni e culture locali mediante eventi, manifestazioni, sagre e mostre. Il borgo entra allora a far di un processo di valorizzazione e di tutela complessivo dell’asta canale che verrà analizzato nel dettaglio nella parte successiva della strategia e che coinvolge altri ambiti del territorio comunale più in generale e del porto canale più nello specifico. L’obiettivo è la tutela dell’ambiente, il recupero e la valorizzazione dei valori identitari della città attraverso la riqualificazione di zone e di fabbricati esistenti connessi alla cultura salinaria, all’agricoltura dell’entroterra e alla pesca.

La riqualificazione del Borgo Marina, lungo la via Nazario Sauro, iniziata con la riqualificazione dell’area circostante la Torre San Michele, interessa tutto l’asse canale e ripropone la storia del Borgo, riportando in luce lo spirito del luogo (*genius loci*) originario. Il borgo, infatti, è nato come quartiere di capanne di pescatori, i cui abitanti venivano chiamati magna pes (“mangia pesci”) erano considerati stranieri quindi emarginati dai salinari e dalla popolazione che viveva dentro il quadrilatero. La marineria cervese inizia qui a subire l’influenza del crescente turismo sul territorio, grazie alle migrazioni di pescatori provenienti dal Veneto, dall’area del Delta del Po, e solo in parte, dalle zone più a sud della costa romagnola. La pesca trova quindi nelle prime strutture ricettive e di servizio un nuovo sbocco di mercato per il pesce pescato dai marinai di Cervia. I pescatori inoltre si ingegnano e nasce il fenomeno

del “pescaturismo”, le gite in mare per i bagnanti, con momenti di intrattenimento e informazione. E' del 1875 il vecchio faro che si trova ora all'interno del Borgo Marina a testimoniare un sistema passato di navigazione che oggi è notevolmente modificato. Costruito per sostituire un faro ancora più vecchio, del 1756, ormai troppo lontano dal mare per essere funzionale a causa del cambiamento della linea di costa. Pur conservando il suo aspetto complessivo, il faro ha subito nel tempo numerosi cambiamenti: la sua altezza è stata aumentata una prima volta nel 1918, a seguito della costruzione, nelle sue vicinanze, di edifici piuttosto alti, e una seconda volta quando furono riparati i danni subiti nel corso della seconda guerra mondiale.

L'area oggetto dell'intervento, è centrale rispetto al contesto urbano e naturalistico del comune, dove si trovano a nord Milano Marittima e la sua pineta; a sud Cervia, con i suoi edifici storici legati alle attività salinare, Pinarella, Tagliata e la pineta meridionale; a ovest, verso l'entroterra, le Saline con il suo Centro visite e che costituisce area protetta RAMSAR e Natura 2000, inclusa nel Parco Regionale del Delta del Po; ad est il mare e le spiagge, collegate all'entroterra tramite le Saline e il porto canale emissario, che costituisce polo di sviluppo delle attività economiche legate al diportismo, grazie al porto turistico all'imbocco del canale, alla pesca ed al turismo.

Il recupero dell'asta porto canale è quindi fondamentale all'interno di una strategia più ampia di rigenerazione urbana, delineata anche attraverso la strumentazione urbanistica che il Comune di Cervia ha elaborato negli ultimi anni a partire dall'approvazione con Delibera di G.C. n. 171 del 18/10/2011 del Documento Preliminare, della Valutazione Preventiva di Sostenibilità Ambientale e del Quadro Conoscitivo in conformità con l'ex. ar. 32, c. 2, della L.R. n. 20/2000. A seguire sono stati adottati con Delibera di C.C. n. 42 del 15/06/2017 PSC e del RUE, ai sensi degli ex artt. 32 e 33 della L.R. n. 20/2000 fortemente riorientati al riuso e alla rigenerazione della città costruita. Con l'entrata in vigore il 1 gennaio 2018 della L.R. n. 24/2017 il Comune si è avvalso della possibilità data dalla nuova legge regionale di unificare e conformare le previsioni dei piani adottati ai contenuti del PUG (Piano Urbanistico Generale) introdotto dalla nuova legge e di procedere quindi all'approvazione direttamente del nuovo PUG; parallelamente è in corso la predisposizione del nuovo REC (Regolamento Edilizio Comunale).

La strumentazione sopra citata si permea dei contenuti di progettazioni avviate in via prodromica rispetto alla medesima, infatti all'interno di questa programmazione territoriale si sviluppano pianificazioni specifiche relative agli ambiti caratteristici del Comune, come il “**Master Plan 2.0**” di Milano Marittima, frutto di un concorso di idee e successiva consultazione, e il **Master Plan di Pinarella-Tagliata**, che delineano le linee di sviluppo e rigenerazione di queste località valorizzandone le rispettive peculiarità e gli elementi distintivi (legati primariamente alle pinete e al turismo balneare), restando però all'interno un'ottica di integrazione con tutto il territorio. Significativa è anche la **SQUEA (Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale)**, ricompresa all'interno della pianificazione urbanistica generale che rappresenta uno studio significativo di problemi e criticità e delle relative soluzioni da attuarsi attraverso interventi puntuali di rigenerazione, di cui spesso viene richiesto un processo partecipativo e di confronto aperto con la cittadinanza e gli stakeholders interessati, interventi che sono comunque tra loro collegati per ottenere una riqualificazione del territorio comunale organica ed unitaria.

L'intervento di rigenerazione urbana proposto, che riguarda la parte del Borgo Marina collocata fisicamente tra via Nazario Sauro e il Porto Canale e tra viale Volturmo e via C. Colombo, rappresenta un tassello dell'intervento di riqualificazione più generale avviato dall'Amministrazione, di recupero e rigenerazione del tessuto urbano circostante l'asta del porto canale e volto alla rivalorizzazione dei caratteri identitari del luogo, ma rappresenta anche una parte dell'intervento più ampio di miglioramento della viabilità e dell'accessibilità nel territorio che il comune sta attuando tramite collegamenti tra il mare e il forese, con anche obiettivo primario di ottenere una più alta percentuale di mobilità eco-sostenibile. A tale riguardo nel 2017, l'Amministrazione ha avviato un processo partecipativo con la cittadinanza e gli stakeholders interessati, attraverso una consultazione on-line che garantisse una più ampia partecipazione, per la definizione del **Piano per migliorare la viabilità e mobilità cittadina**, approvato con Delibera di G.C. n. 67 del 10 Aprile 2017 ed attualmente vigente. Il Piano oltre a porsi l'obiettivo di migliorare la viabilità e la scorrevolezza del traffico, prevede azioni volte a diminuire il traffico e migliorare i collegamenti attraverso un aumento dei percorsi ciclo-pedonali, la razionalizzazione dei parcheggi, la promozione delle modalità di trasporto collettive. Viale Nazario Sauro, strada di accesso all'area di intervento, nonché di collegamento del porto canale al centro, rientra nel piano di modifica della viabilità applicato, e nel quadro di sviluppo della rete ciclabile di collegamento della città sia longitudinalmente lungo la costa, che verso l'abitato interno e i principali hub di collegamento. Con i primi interventi di riqualificazione del borgo iniziati nel 2016, ed in parte già ultimati, è stata progettata una nuova pista ciclabile in sede propria, come percorso diversificato da quello pedonale, individuato nei marciapiedi e nella banchina del Porto Canale, che originariamente non c'era nella zona. Il ciclista, infatti, provenendo dalla ciclabile del Lungomare G. D'Annunzio in direzione del centro storico, si trovava ad un certo punto a percorrere marciapiedi ed aree pedonali senza soluzione di continuità e senza condizioni di sicurezza.

Oggi, grazie ai progetti di riqualificazione attuati dall'Amministrazione e ai relativi interventi già in parte eseguiti nel borgo, l'area è collegata al proprio territorio in continuità e sicurezza, con una riduzione significativa del traffico veicolare nell'area e con un aumento importante della mobilità eco-sostenibile.

Il tema della mobilità eco-sostenibile è uno dei principali trattati nella riqualificazione del borgo poiché, come già espresso sopra, la pianificazione del territorio è stata progettata proprio per aumentare questa mobilità. A riguardo i collegamenti della zona con il territorio circostante sono molteplici e più funzionali grazie al nuovo percorso ciclabile realizzato nella via Nazario Sauro e che rappresenta una tassello mancante nella grande rete cicloturistica e

d'acqua attuata dal comune con il Master Plan (un piano ideato anche per collegare tra loro i diversi punti di interesse del territorio – vedi **TAV 01**).

Nello specifico si possono evidenziare:

- una linea parallela alla costa, dove è concentrato il polo produttivo della città con gli esercizi legati al turismo, che si sviluppa grazie alle piste ciclabili dei lungomari;
- una linea perpendicolare alla costa che si identifica nel canale delle saline e che dal mare si dirige verso le Saline (il percorso ciclabile creato nel borgo ha consentito di collegare la pista del Lungomare G. D'Annunzio con il centro storico – zona torre San Michele – proseguire lungo la banchina verso il Canale della Bova e da questo in direzione delle ciclovie che attraversano le saline).

Poi ci sono gli anelli:

- un anello ciclabile a sud del Porto Canale che dal lungomare permette di raggiungere Pinarella, Tagliata e Cesenatico;
- un anello ciclabile a nord in località Milano Marittima, che si raggiunge sia tramite il traghetto posto all'altezza di viale 2 giugno, sia percorrendo la nuova ciclabile del borgo marina fino al ponte mobile, per poi attraversarlo e percorrere in direzione mare la ciclabile posta nella sponda del porto canale;
- un anello d'acqua che corre lungo il Porto Canale, raggiunge il mare, da qui risale su a nord verso il Canalino, poi tramite questo si dirige verso le Saline, dalle quali si ricongiunge con il Porto Canale.

Questi sono solo alcuni a titolo puramente esemplificativo dei possibili anelli che si creano nel tessuto urbano del territorio.

Nel progetto generale delle ciclovie si sono collegati tra loro anche gli ambiti per i quali sono chiesti i contributi di finanziamento di cui al **Bando FSC** emanato dalla Regione Emilia-Romagna per la **realizzazione di ciclovie di interesse regionale e promozione della mobilità sostenibile** con DGR 821 del 01/06/2018 e di cui al presente **Bando FSC** emanato dalla Regione Emilia-Romagna per la **Rigenerazione urbana** con DGR 550 del 16/04/2018, grazie proprio a questa rete ciclabile territoriale (V. Figura 3).

In riferimento al **Bando FSC** emanato dalla Regione Emilia-Romagna per la **realizzazione di ciclovie di interesse regionale e promozione della mobilità sostenibile il progetto riguarda il tratto di fascia retrostante gli stabilimenti balneari da via Boito a via Cimarosa, che andrà a collegarsi con i tratti di recente realizzazione, fino al canale immissario delle Saline, consentendo così di arrivare al cuore di Milano Marittima in sicurezza e soprattutto senza ausilio di veicoli. E' in programma la prosecuzione del percorso sempre in sede immediatamente retrostante i bagni, fino ad arrivare a Lido di Savio, e quindi a Ravenna, già oggi raggiungibili attraverso percorsi ciclabili all'interno della pineta. Questo percorso fra l'altro fa parte del SNCT – Ciclovie Adriatica, per cui si può asserire che l'area di intervento, grazie alla strategia di rigenerazione globale del territorio, entri in rete con un sistema territoriale ben più ampio (regionale e nazionale). Gli hub intermodali sono garantiti grazie alle vie ciclabili ed ai tratti interdetti al traffico posti a sud e a nord del porto canale. La rete cicloturistica così progettata consente di arrivare, infatti, al parcheggio scambiatore antistante l'Istituto Alberghiero Tonino Guerra, tramite collegamento ciclabile di ponte San Giorgio, proseguire per la stazione ferroviaria (passando anche per l'Ospedale), da qui per la stazione dei bus, collocata nel grande parcheggio Circonvallazione e dotato di ricovero biciclette, ed infine raggiungere l'aeroporto di Bologna tramite il collegamento con l'apposita navetta. Un ulteriore collegamento delle ciclabili del porto canale si ha dalla rotonda posta all'altezza di ponte San Giorgio fino al tratto esistente lungo via Martiri Fantini, dove è in corso un ampliamento della ciclabile mediante raccordo ciclopedonale che consentirà di arrivare al sottopasso della SS16 in via Bova, e da questo al Centro Visite delle Saline, creando così un collegamento diretto Saline-Porto Canale. A monte della statale, nel comparto delle Saline e lungo il fiume Savio, fra l'altro sono presenti una serie di collegamenti ciclabili con il forese ed i comuni circostanti. L'area di intervento, grazie alle ciclabili di recente realizzazione, e a quelle in programma è collegata non solo con la fascia costiera nord-sud e ai centri storici di Cervia e Milano Marittima, ma anche alle aree urbane più interne sia lato Nord del porto canale, consentendo di fatto di arrivare fino al Palazzo dei Congressi e alle terme, sia lato Sud, attraversando borgo Saffi, consentendo di arrivare a centri sportivi, parchi ed altri luoghi di aggregazione e di interesse a Pinarella e Tagliata.**

L'intervento è coerente e contribuisce al raggiungimento degli obiettivi del **PAESC** (approvato con DCC nr. 73 del 19/12/2017), che prevede all'interno del piano di azione, l'intervento specifico "Porto Pulito" da svilupparsi nel biennio 2019-2020, e che mira all'efficientamento energetico, all'abbattimento dell'inquinamento cronico ed accidentale, nonché alla sensibilizzazione degli utenti. E' in linea con le azioni legate all'aumento della resilienza urbana, con particolare riferimento alla creazione di aree verdi e la permeabilità del suolo. Infatti, il progetto prevede opere di efficientamento dell'illuminazione pubblica, di riorganizzazione e razionalizzazione della raccolta dei rifiuti, la creazione di aree verdi, e l'utilizzo di materiali per la pavimentazione che consentano l'assorbimento dell'acqua e quindi un aumento della permeabilità dell'area. Analogamente, contribuisce all'implementazione delle azioni legate alla mobilità sostenibile e quindi verso una riduzione dell'inquinamento atmosferico, come previsto anche dal **Pair 2020**.



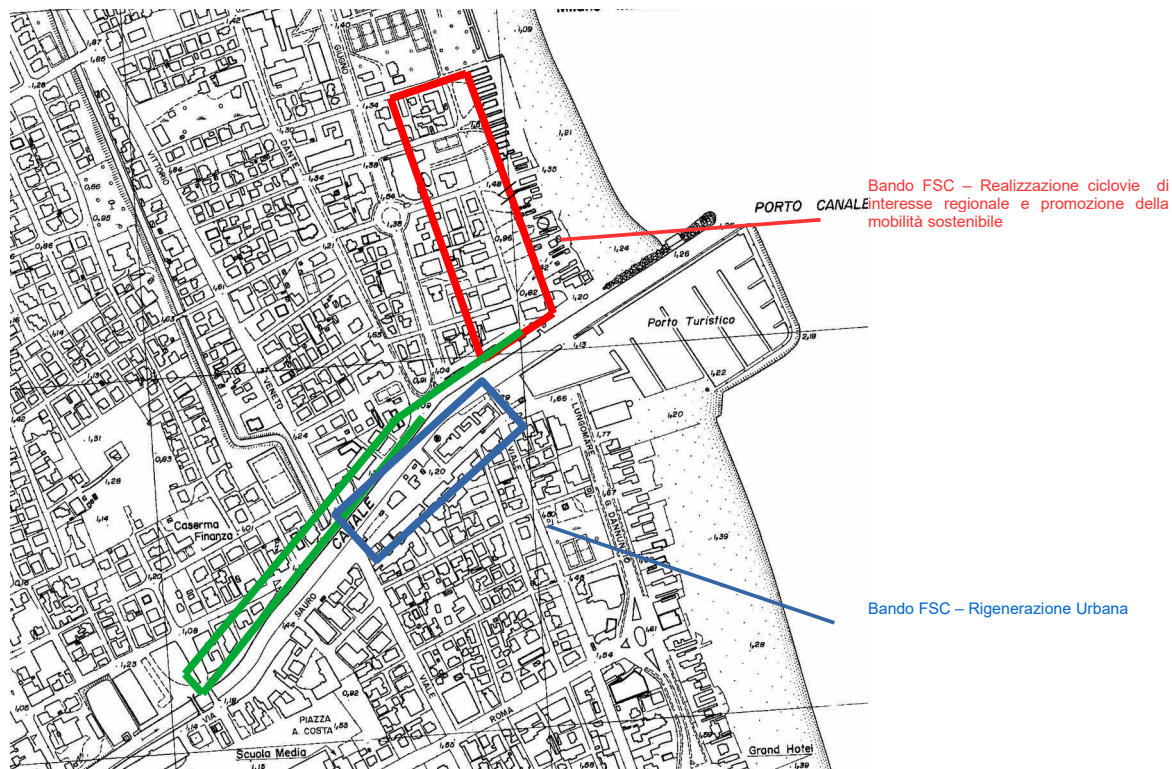


Figura 3: In figura il collegamento tra i due Bandi FSC per cui si richiede il contributo con evidenziato in verde il collegamento ciclabile

## 1.2 LE CRITICITA' DA RISOLVERE

La forte urbanizzazione ha travolto nel dopoguerra anche la zona costiera, come il forese, e ha comportato un'improvvisa "cementificazione" del territorio con fenomeni di abbandono del centro storico, non solo da parte dei cittadini, ma anche delle attività commerciali. L'insediamento è in gran parte scollegato dal centro città e dal mare; l'attività dei pescatori viene ristretta forzatamente in maniera sregolata al solo spazio della banchina. Il mercato coperto del pesce, una costruzione inizialmente composta dai soli banchi in muratura poi successivamente coperti con una struttura in legno, viene abbandonato e il pescato si inizia a vendere su banchi di metallo, installati sul muro di protezione dalle esondazioni del canale, lungo la banchina e a diretto contatto con il marciapiede, le isole ecologiche e la pista ciclabile, in una promiscuità di utenze, che con il tempo ha reso la zona poco sicura e funzionale nonché degradata dal punto di vista ambientale e paesaggistico. La vendita del pescato su un marciapiede che ha funzioni anche di pista ciclabile, in vicinanza a cassonetti e alla carreggiata stradale, infatti rende l'acquisto poco sicuro e poco igienico. I punti vendita sono localizzati e distanziati l'uno dall'altro e garantiscono la sosta al più di 4/5 clienti sfavorendo anche le relazioni sociali. Il mercato coperto diversamente consente la vendita in area riservata, lontano dalla carreggiata stradale e dalle isole ecologiche, e la vicinanza dei banchi permette una maggiore aggregazione sociale tra i clienti che sono più invogliati a restare sul posto anche per coltivare relazioni sociali. Con il tempo questa problematica ha allontanato il borgo dai cittadini e dal centro della città, e lo ha reso un'area usufruita solo da pochi cittadini e dai residenti.

L'asse del Porto Canale, originariamente fulcro dell'attività dei salinari, che trasportavano il sale tramite le burchielle fino ai magazzini Torre e Darsena, rendendo questo collegamento viario naturale molto importante per la città, perde la sua funzione principale negli anni Sessanta, quando i magazzini del sale vengono lentamente abbandonati in seguito alla trasformazione delle saline da piccoli lotti lavorati artigianalmente a grandi porzioni lavorate utilizzando metodi di raccolta più tecnologici, ma anche a causa della diminuzione della domanda di sale. Il Magazzino sale Torre viene riutilizzato per eventi e mostre, anche se comunque perde il suo collegamento originario con il canale poiché ora tutto viene da terra. Meno fortunato invece il Magazzino sale Darsena che, dall'altra parte del canale e vicino ad una darsena ormai abbandonata è lasciato a sé e alle azioni del tempo, utilizzato sporadicamente anche questo per qualche evento. Da ciò si rileva un sistema naturale ed ambientale dismesso, non più valorizzato, che risulta saturo di attività produttive, commerciali e turistiche nella parte a mare del ponte mobile, dove svolgono la propria attività pescatori e cozzari, ormeggiano barche da diporto e si affacciano officine, attività commerciali, ecc., mentre è degradato ed abbandonato nella parte a monte del ponte mobile. Il canale si perde quindi nel contesto ambientale e non ha più quella valenza delle origini quando costituiva un'importante via di trasporto del sale.

Contestualmente alle problematiche economiche, sociali ed ambientali si riscontrano anche criticità legate alla presenza di elementi incongrui rispetto all'impianto originario e ai caratteri identitari del borgo. Le case storiche dei pescatori si confondono in mezzo al nuovo costruito del dopoguerra; viene meno l'attrattiva del luogo e con essa gli interventi sui fabbricati e sulla mobilità.

Due gli elementi caratteristici che risultano abbandonati e non valorizzati nel contesto: il vecchio faro e lo squero. Il faro slegato dal contesto oggi è un manufatto isolato, in una zona degradata, cementata ed utilizzata per rimessa barche o per raccolta rifiuti. Lo squero, un antico scalo che permetteva di tirare in secca le imbarcazioni del porto canale e consentirne la manutenzione, come pulizia o pitturazione della carena, oggi è un grande spiazzo cementato, utilizzato come parcheggio e come area degli eventi legati al borgo, ma che per quasi tutto l'anno rimane appunto uno spiazzo cementato e basta, senza identità né storia. I collegamenti ciclabili e pedonali non hanno continuità ed omogeneità nell'asse e nelle sezioni stradali, e neppure nei materiali, a cui viene spesso dato il compito di identificare un luogo nei suoi caratteri storici e culturali, e che qui risultano promiscui e mescolati senza alcun criterio, dal porfido al cemento.

L'analisi del borgo ha permesso quindi all'Amministrazione, già con gli interventi precedenti di riqualificazione, di individuare ed approfondire le criticità per cui l'area risulta sofferente da parecchi anni e di valutare contestualmente e concretamente le possibili soluzioni volte alla mitigazione e/o all'eliminazione di tali criticità. Nello specifico le criticità sopra esposte possono raggrupparsi sotto il profilo:

#### *1. ecologico/ambientale:*

- Scarsa sostenibilità dell'area dal punto di vista ambientale e microclima locale scadente dovuti alla presenza di ampie superfici cementificate impermeabili, prive di verde che, insieme al traffico veicolare circostante, creano isole di calore e sono fattore di inquinamento atmosferico ed acustico. Il tema della mobilità veicolare è stato in parte regolato grazie al Nuovo piano della viabilità e mobilità (cfr. cap. 1.1), ed agli interventi di realizzazione di percorsi ciclabili, tuttavia allo stato attuale, l'area oggetto dell'intervento rappresenta elemento di discontinuità e disincentivo alla fruizione.
- Assenza totale di isole o aree verdi quali polmoni urbani del tessuto edilizio. Causa la preponderante azione di cementificazione attuata negli anni passati la via Nazario Sauro e le sue aree di pertinenza sono state ristrutturare senza considerare la possibilità di un progetto organico di verde.
- Scarsa sicurezza nell'accessibilità dei percorsi pedonali e ciclabili, realizzati in promiscuità tra loro e con le aree destinate alla vendita del pescato e all'isola ecologica interrata posta in adiacenza al mercato coperto del pesce.
- Bassa sicurezza dei fruitori dell'area dovuto al passaggio di mezzi pesanti per le attività produttive legate alla pesca e alla lavorazione dei mitili. Le aree oggetto di lavorazioni si trovano infatti collocate nel cuore del Borgo e la via Nazario Sauro è percorsa quasi quotidianamente da mezzi pesanti che possono creare anche situazione di pericolo per pedoni e ciclisti oltre che un'influenza negativa sulla mobilità in generale.
- Dotazioni dei sottoservizi inerenti la pubblica illuminazione, la linea di acquedotto e la linea fognaria spesso obsolete e non più efficienti dal punto di vista energetico, dell'inquinamento luminoso e olfattivo e dal punto di vista tecnologico e di rendimento.
- Scarsi comportamenti virtuosi legati alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio dovuti alla presenza di diverse isole ecologiche che pur improntate alla raccolta differenziata sono utilizzate spesso in maniera impropria.
- Il borgo escluso dagli itinerari naturali e culturali attuati invece nelle Saline e nelle aree più dell'entroterra.

*Elementi chiave di questo gruppo di criticità sono:* miglioramento delle condizioni di rischio rilevate (delocalizzazione di attività impattanti come la lavorazione dei mitili con i propri mezzi pesanti); aumento della capacità di resilienza dell'area, con garanzia di aumento della permeabilità dei suoli e di rinaturalizzazione di contesti degradati; incremento e potenziamento del sistema verde; realizzazione di interventi volti al miglioramento delle condizioni del sistema ambientale (clima ed impatto acustico, riduzione inquinamento luminoso ed olfattivo (eliminare le isole ecologiche con i cassonetti per adottare il sistema di raccolta porta a porta); rafforzamento e miglioramento delle reti acque, sistemi di raccolta e smaltimento rifiuti, reti tecnologiche e sottoservizi.

#### *2. urbanistico/architettonico:*

- Evidente livello di degrado manutentivo dell'area;
- ridotta fruibilità della fascia pedonale nella via C. Colombo ricompresa tra il Porto Canale e la fascia dei fabbricati posta tra questa e la via N. Sauro a causa dell'occupazione da parte delle attività produttive legate alla pesca e al diportismo della area di suolo pubblico che crea intralcio al transito pedonale;
- Il Faro vecchio slegato dal suo contesto, ha perso nel tempo il suo valore storico e culturale, oggi posto in mezzo a cemento, a barche parcheggiate e ad auto;
- discontinuità con i processi di rigenerazione urbana in corso e/o completati che insistono sia sull'asta del porto canale, sia in altri punti della città adiacenti e/o collegati;
- Lo squero cementato a parcheggio ha perso la sua identità e non rende più riconoscibile il borgo come elemento abitato strettamente connesso con il canale d'acqua;
- Il Porto Canale, elemento paesaggistico ed urbanistico di rilevante significato per la comunità cervese risulta slegato nel suo contesto originario e "compresso" in una fascia di banchina stretta e satura di attività produttive; ha perso ormai la sua attrattività nei confronti del turismo culturale e naturale rimanendo ambito di interesse esclusivo di chi lo utilizza concretamente;
- Le case storiche dei pescatori, che si confondono nel costruito del dopoguerra e nella cementificazione delle aree pubbliche perdendo il loro significato culturale e storico, ma anche architettonico ed urbanistico nel tessuto urbano.

*Elementi chiave di questo gruppo di criticità sono:* rafforzamento della riconoscibilità e della identità del luogo e del borgo nello specifico; aumento del livello di innovazione della città; aumento flessibilità e capacità di adattamento degli spazi a domande ed usi diversificati (il borgo è stato progettato per accogliere contestualmente eventi,

manifestazioni, ecc.); aumento degli effetti positivi di riqualificazione indiretta del patrimonio costruito esistente (faro, case storiche dei pescatori, fabbricati del centro storico); aumento dell'accessibilità e della vivibilità del luogo (creati spazi di aggregazione sociale prima non esistenti); aumento di attrattività; sono privilegiate forme di mobilità lenta (anche la sede carrabile viene ristretta e posta zona 30).

### 3. *sociale/culturale/economico:*

- Disaggregazione sociale nel tempo; mancanza di spazi sociali e culturali quotidiani che non siano solo quelli strettamente legati allo svolgimento di un evento o di una manifestazione. Con il tempo il borgo si è allontanato dai cittadini e dal centro della città, ed è divenuta un'area usufruita solo da pochi cervesi e dai residenti.
- degrado urbanistico che determina una perdita di attrattività dell'area dal punto di vista economico e sociale, importante da risolvere anche in considerazione della collocazione fisica dell'area di intervento, di tipo centrale rispetto alle attività economiche turistiche, della pesca, alle possibilità di collegamento intermodale, alle testimonianze architettoniche sia pubbliche che private, delle cultura marinesca della città.
- Scarsa attrattività dell'area che si riversa anche sulle attività commerciali, di ristorazione e turistico-ricettive.

*Elementi chiave di questo gruppo di criticità sono:* valorizzazione di iniziative locali esistenti e di loro integrazione nel processo di rigenerazione (mercattini, eventi, manifestazioni, commercio, patrimonio artistico culturale locale); aumento dell'aggregazione sociale, dell'integrazione culturale con risposta attiva ai bisogni sociali rilevati; aumento di promozione e gestione di eventi o iniziative inerenti il borgo e la sua identità culturale; esternalità positiva sul valore del patrimonio immobiliare esistente; aumento della collaborazione tra pubblico e privato per attrarre investimenti privati per la riqualificazione del tessuto edilizio esistente e per la gestione di fabbricati comunali (Circolo dei Pescatori, Piazzale di lavorazione dei mitili, Aree di lavorazione del pescato)

## 2. PIANO D'AZIONE: OBIETTIVI ED INDICATORI

### 2.1 I BISOGNI

Dalle criticità riscontrate l'Amministrazione si è posta l'obiettivo di attuare una complessiva riqualificazione urbanistica ed edilizia, secondo un approccio di rigenerazione, dell'asta del Porto Canale attraverso un insieme sistematico di interventi che coinvolgono i magazzini del sale, la Torre San Michele, la darsena a monte del Ponte mobile, il Porto Canale, la via Nazario Sauro e il porto. L'opportunità che si vuole dare a questo borgo, attraverso anche l'approvazione di atti significativi come la Deliberazione di C.C. n. 58 del 25/09/2017, "*Atto di indirizzi per la valorizzazione e la gestione del comparto portuale, porto turistico e del porto canale, vie d'acqua di collegamento tra il mare e le saline*", è quella di far sì che il canale ritorni ad essere il collegamento significativo delle saline al mare, anche senza necessariamente un vero e proprio traghettamento del sale, ma semplicemente ricordandone la funzione passata e riutilizzando i fabbricati e gli ambiti ad esso connesso per nuove esigenze e nuovi utilizzi. Tale processo ha avuto inizio qualche anno fa sulla base di questa strategia, e con una particolare attenzione alle opportunità di integrazione delle fonti di finanziamento possibili da accostare alle risorse proprie.

Nell'ottica di un processo di valorizzazione e di tutela delle radici storiche della comunità cervese, anche attraverso il recupero e la rifunzionalizzazione degli edifici e degli spazi urbani esistenti, l'Amministrazione ha quindi dato avvio ad una serie di interventi significativi sul tessuto urbano e sui fabbricati connessi al Porto Canale per valori storici, paesaggistici e culturali. Nelle tavole **TAV 02 e TAV 03** sono evidenziati gli ambiti che l'Amministrazione ha ritenuto necessario riqualificare o che sta procedendo con la riqualificazione e che sono interconnessi con l'asta del Porto Canale e con le Saline. Questi ambiti sono:

- *i magazzini del sale Torre e Darsena:* il primo è stato riqualificato mediante, non solo una serie di interventi interni ed esterni sulle facciate volti al recupero e al miglioramento del fabbricato, ma anche mediante interventi sulla banchina che hanno interessato nel 2003 il tratto di canale tra il ponte mobile e il ponte Cavour con il rifacimento della pavimentazione, dell'impianto di illuminazione e dei sottoservizi. Il fabbricato, inoltre, riveste particolare importanza nella storia locale poiché ospita il MUSA-Museo del Sale e del Mare, che sarà oggetto di ristrutturazione grazie ad un contributo ottenuto nell'ambito del PSR Mis. 19.2.01.03 Leader 2014-2020. Il secondo, invece, è oggetto oggi, grazie ad un contributo ottenuto nell'ambito del POR-FESR – Asse 5 Azione 6.7.1, di un percorso di progettazione già avviato finalizzato all'esecuzione di un intervento complessivo di rifunzionalizzazione del fabbricato che lo riporti a rivivere all'interno del centro storico e dell'asta canale della città;

- *la Torre San Michele:* tra il 2016 e il 2017 sono stati eseguiti la nuova pavimentazione della piazza che circonda il monumento e che collega il magazzino sale Torre alla via Nazario Sauro, oltre che interventi di restauro sulle facciate del fabbricato; qui la scelta evidente dell'Amministrazione di abbandonare l'asfalto come materiale di utilizzo per le zone pedonali, che crea anche enormi isole di calore, per iniziare ad impiegare la pietra, materiale naturale che meglio si integra con il contesto acqua del canale.

- *il terzo magazzino di deposito sale, ex sede C.R.A.L. (Circolo Ricreativo Aziendale dei lavoratori):* connesso all'attività dei salinari, è stato riaperto al pubblico nel 2017 dopo un accurato intervento di ristrutturazione avviato mediante un bando di gestione costruito dopo un percorso partecipativo con la cittadinanza, e che ha delineato la sua destinazione d'uso di ristorazione e di caffè letterario con libreria;

- *la via Nazario Sauro:* asse viario significativo del Borgo Marina che collega il mare al centro storico e da questo in direzione delle saline. L'intervento complessivo della via inizia con un primo stralcio di riqualificazione nel 2016 che comprende il tratto tra ponte mobile e viale Volturno. A seguire la riqualificazione del secondo stralcio che nel 2017 ha consentito la rigenerazione della strada, ora pavimentata con pietra alberese e il tratto viario tra viale Volturno e via C. Colombo. Sempre nel 2017 si è richiesto un contributo di finanziamento per la riqualificazione della banchina che, grazie alla concessione del contributo stesso, ha avuto inizio nei primi mesi del 2018 e che oggi è in fase di ultimazione. Analogamente, con l'ottica della rifunzionalizzazione di tutti gli spazi del borgo e considerate le diverse



attività produttive ed economiche coinvolte (non solo commerciali, terziarie e turistico-ricettive, ma anche inerenti la pesca e la lavorazione dei mitili) a seguito del ritorno in possesso da parte dell'Amministrazione del piazzale prospiciente la via Nazario Sauro e via C. Colombo si è appaltato anche un intervento di riqualificazione ed ammodernamento del medesimo al fine di destinarlo alle attività di lavorazione dei mitili ed allontanare dal cuore della via N. Sauro e quindi dal centro storico, come era in precedenza, il passaggio dei bilici e dei mezzi pesanti necessari a queste attività.

In sinergia con gli interventi di riqualificazione di cui sopra, l'Amministrazione inoltre sta portando avanti un progetto di recupero del patrimonio culturale storico sia materiale che immateriale legato alle tradizioni della salina e della pesca, attraverso la candidatura di progetti di Cooperazione Territoriale Europea, partecipando e proponendo, in particolare, candidature che possono aggiungere azioni di tipo più "soft" ad esempio di carattere promozionale, di strutturazione di percorsi di fruizione del patrimonio rigenerato, di percorsi partecipativi finalizzati a coinvolgere la cittadinanza e gli stakeholders, allo scopo di esaltarne le caratteristiche identitarie quale fattore di attrazione e quindi sviluppo economico.

## **2.2. GLI OBIETTIVI STRATEGICI**

L'intervento proposto per il finanziamento rappresenta come detto uno stralcio dell'intervento più generale di riqualificazione dell'asse viario Nazario Sauro. La riqualificazione complessiva del Borgo Marina già iniziata, ed in parte anche ultimata, si sviluppa secondo i seguenti stralci progettuali, individuati graficamente nella tavola **TAV 04**:

- 1° stralcio, che interessa il tratto di via Nazario Sauro tra via Bonaldo e via Gervasi, per tutta la sezione stradale, e tra via Gervasi e viale Volturno, per la parte di sezione stradale prospiciente solo il porto canale;
- 1° stralcio Secondo lotto, che interessa il tratto di via Nazario Sauro tra via Gervasi e viale Volturno per la parte di sezione stradale prospiciente i fabbricati;
- 2° stralcio, che interessa il tratto di via Nazario Sauro tra viale Volturno e via C. Colombo per tutta la sezione stradale, tra i fabbricati del lato nord e i fabbricati lato sud della via medesima;
- ristrutturazione ed ammodernamento dell'area portuale a seguito di concessione finanziamento FEAMP 2014/2020 misura 1.43 art. 43 Reg. (UE) n. 508/2014, consistente nella riqualificazione della banchina del porto Canale da viale Volturno a via C. Colombo;
- riqualificazione del piazzale prospiciente via N. Sauro e via C. Colombo, funzionale alla ristrutturazione ed ammodernamento dell'area portuale, destinato alle attività di lavorazione dei mitili.

Si inserisce all'interno della riqualificazione generale di via Nazario Sauro anche la curva di collegamento tra la via medesima e il Lungomare G. D'Annunzio. Gli obiettivi strategici dell'intervento proposto con la presente strategia sono:

**a) Obiettivo 1 – miglioramento della qualità ambientale della vivibilità e della resilienza urbana rispetto ai cambiamenti climatici**, attraverso l'aumento delle superfici permeabili, del sistema verde, la riduzione di isole di calore, la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico da traffico veicolare, attraverso la riorganizzazione della viabilità e l'integrazione dell'intervento previsto, con il sistema dei percorsi ciclopedonali esistenti e programmati, non solo ai fini di fruizione urbana, ma anche ai fini di una maggiore integrazione del contesto urbano con i sistemi infrastrutturali verdi (pinete e Saline, aree protette Natura 2000). L'obiettivo viene perseguito come già detto attraverso l'intervento strutturale, in sinergia con gli strumenti di pianificazione della viabilità, e di implementazione della rete ciclabile (cfr. Master plan ciclovie). Grazie all'applicazione del piano della viabilità e mobilità, si è già provveduto ad una razionalizzazione e regolazione del traffico lungo via Nazario Sauro, andando così a ridurre i flussi di traffico veicolare, con benefici in termini di impatto acustico e inquinamento atmosferico, con benefici in termini di vivibilità e fruibilità dell'area. A questo si aggiunge la riorganizzazione delle attività di lavorazione di mitili, dislocando l'area di scarico, carico e lavorazione più a sud, spostando di fatto il passaggio dei mezzi pesanti in area periferica.

L'intervento inoltre aumenta le opportunità di mobilità ciclabile e funge da cerniera con le ciclabili esistenti ed in corso di realizzazione sia longitudinalmente lungo la linea di costa, che verso l'interno lungo il porto canale, con collegamenti con il sistema saline ed il forese, nonché con altri anelli ciclabili presenti (v. **TAV 01**).

L'aumento della resilienza urbana viene assicurato dall'adozione di soluzioni tecniche ed utilizzo di materiali specifici che consentiranno di aumentare la permeabilità della quota di superficie urbana, a cui si aggiunge un aumento del verde. Sono aumentate le condizioni generali di sicurezza grazie allo spostamento delle attività di lavorazione dei mitili, ma anche grazie alla mobilità lenta fissata nel borgo (riduzione della sezione stradale, applicazione zona 30, installazione ZTL). In sinergia con gli enti gestori dei sottoservizi, poi, sono migliorate le dotazioni impiantistiche e tecnologiche con anche una riduzione dell'inquinamento luminoso ed un migliore dell'efficienza energetica. Particolare attenzione anche all'impatto ambientale dato dalle isole ecologiche presenti in precedenza: obiettivo la rimozione totale di tali isole mal utilizzate dai residenti e dai gestori dei locali e l'applicazione della raccolta rifiuti con sistema porta a porta. Nell'insieme della riqualificazione sono incentivati i comportamenti virtuosi volti al rispetto delle aree pubbliche, alla migliore gestione dei rifiuti domestici e derivanti dalle attività commerciali e produttive.

TAV. 02 - STATO ANTE OPERAM

**MAGAZZINI DEL SALE**

Rifunzionalizzazione del Magazzino del Sale Darsena

**PONTE MOBILE**

Porto Canale, manutenzione straordinaria - realizzazione barriere mobili, verniciatura, cilindri e stralli

**ASTA PORTO CANALE**

Porto Canale

**BORGOMARINA - VIA N. SAURO**

Riqualificazione Borgo Marina: ristrutturazione ed ammodernamento dell'area portuale FEAMP 2014-2020 Misura 1.43 art. 43 Reg. UE n. 508/2014 - con concessione di contributo

Riqualificazione del piazzale prospiciente via N. Sauro e via C. Colombo, funzionale alla ristrutturazione ed ammodernamento area portuale nell'ambito della riqualificazione Borgo Marina

**AREA DEL PESCATO**

**EX SQUERO**

**AREA FARO VECCHIO**

**DARSENAMARE**

**AREA DEI MITILI**

**EX C.R.A.I.**

**PIAZZA TORRE SAN MICHELE**

Completamento banchine del Porto Canale tra il ponte mobile e il Ponte Cavour e ristrutturazione del MUSA - Museo del Sale e del Mare

Riqualificazione Borgo Marina - Rifacimento pavimentazione delle aree di pertinenza della Torre San Michele, di collegamento tra il Magazzino Sale Torre e via N. Sauro

Riqualificazione Borgo Marina - I° stralcio, I° stralcio secondo lotto e I° stralcio

Rigenerazione Urbana del Borgo Marina - III° stralcio INTERVENTO PER CUI VIENE CHIESTO IL FINANZIAMENTO CON IL PRESENTE BANDO

Ambito di intervento per cui si chiede il finanziamento con il presente bando

TAV. 03 - STATO POST OPERAM

Porto Canale, manutenzione straordinaria - realizzazione barriere mobili, interventi specialistici di verniciatura, cilindri e stralli

Riqualificazione Borgo Marina - 1° stralcio, 1° stralcio secondo lotto e 11° stralcio

Riqualificazione Borgo Marina: ristrutturazione ed ammodernamento dell'area portuale FEAMP 2014-2020 Misura 1.43 art. 43 Reg. UE n. 508/2014 - con concessione di contributo

PONTE MOBILE

ASTA PORTO CANALE

AREA FARO VECCHIO

AREA DEL PESCATO

EX SQUERO

BORGIO MARINA - VIA N. SAURO

AREA DEI MITI

DARSENA-MARE

PIAZZA TORRE SAN MICHELE

Ambito di intervento per cui si chiede il finanziamento con il presente bando

Riqualificazione Borgo Marina - Rifacimento pavimentazione delle aree di pertinenza della Torre San Michele, di collegamento tra il Magazzino Sale Torre e via N. Sauro

Riqualificazione Borgo Marina - 1° stralcio, 1° stralcio secondo lotto e 11° stralcio

Rigenerazione Urbana del Borgo Marina - 11° stralcio INTERVENTO PER CUI VIENE CHIESTO IL FINANZIAMENTO CON IL PRESENTE BANDO

DETTAGLIO PAVIMENTO PER PAVIMENTAZIONE DI 500 CARICABILI (MAX 1.10)

**b) Obiettivo 2 – miglioramento della qualità urbana, e recupero dell'identità locale**, ovvero agire sul sistema urbano ed insediativo di pregio, capace di generare esternalità positive economico-sociali, ma che a causa di dinamiche di abbandono e/o degrado rappresenta, anziché un'opportunità di crescita, elemento di discontinuità e rottura paesaggistica, con il rischio di perdere la capacità rappresentativa dell'identità e della cultura dei luoghi. L'obiettivo viene perseguito attraverso:

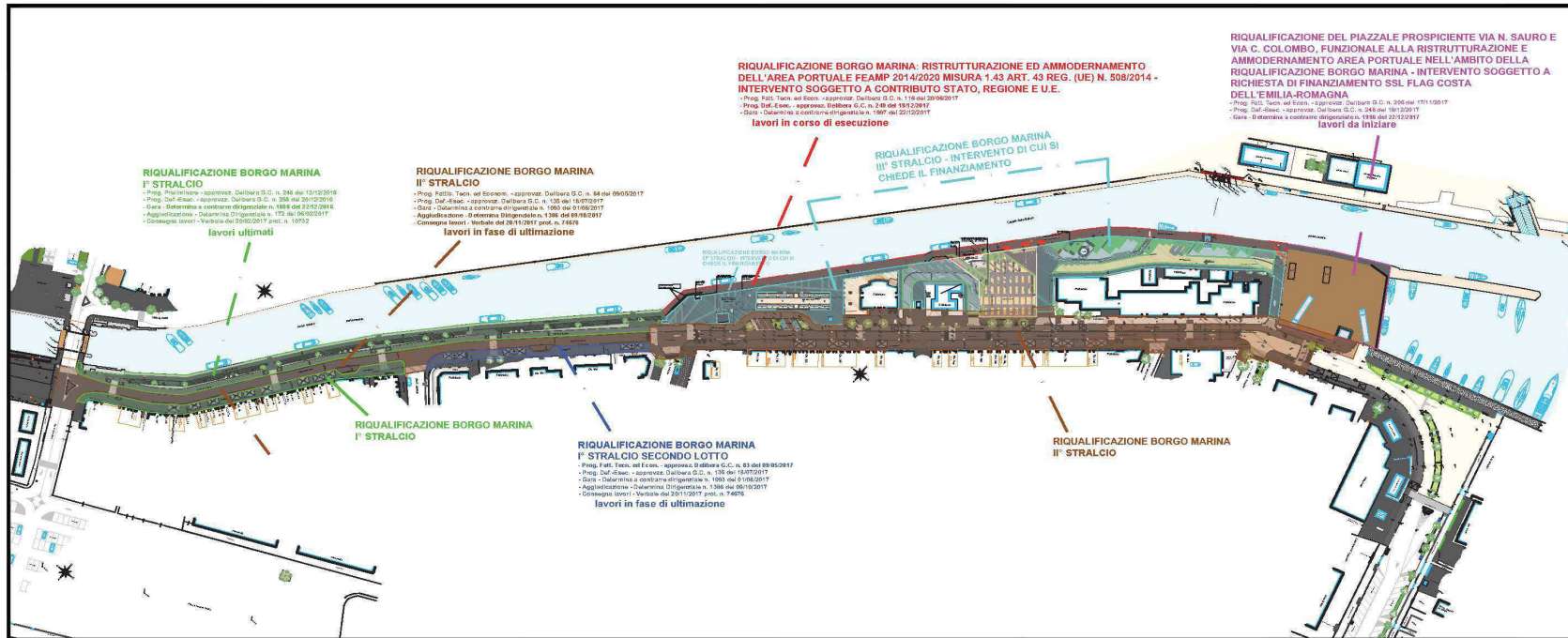
- l'intervento infrastrutturale proposto, che di fatto consentirà di migliorare la percezione dei luoghi rispetto allo stato attuale, di mettere in valore gli elementi storico-architettonici presenti (faro e mercato del pesce), di risolvere la problematica del degrado ed abbandono dell'area, che tornerà ad assumere ed esprimere il suo valore caratteristico di storica area portuale e di collegamento con le Saline. Ciò attraverso la creazione di aree verdi di mitigazione e di rispetto attorno al faro, ma anche con l'esecuzione in parallelo da parte dell'Amministrazione e con risorse proprie già a bilancio dell'intervento di riqualificazione dell'ex squero, al fine riconnetterlo con il suo contesto e con la sua storia. La riqualificazione complessiva infatti è volta a creare un paesaggio rappresentativo dell'identità del luogo, attraente dal punto di vista economico, sociale, ma anche culturale e storico. Nel complesso andrà a migliorare anche la qualità insediativa in quanto andrà ad aumentare quantitativamente e qualitativamente lo spazio aperto ad uso pubblico collettivo, e con possibilità di utilizzi diversi per la ricreazione, il tempo libero, l'aggregazione, a cui si aggiunge l'integrazione con il sistema percorso pedonale e ciclabile che consente di raggiungere i principali attrattori sia con riferimento al tempo libero ed allo sport, che alle aree commerciali naturali, centri storici, servizi, hub intermodali.
- azioni di promozione e valorizzazione del patrimonio legato alla cultura ed alle tradizioni marinesche previste in specifici progetti europei, quali il recupero di testimonianze (storie, mestieri, usanze, manufatti artigianali, ecc.), interpretazione e restituzione ad una fruizione pubblica grazie all'installazione di tecnologie ICT in punti chiave del porto canale, ad azioni di promozione via web di tale patrimonio nonché di percorsi culturali all'aperto, di passeggiate patrimoniali organizzate nell'ambito dell'Ecomuseo del Sale e del Mare, organizzate dall'associazione volontaristica dei pescatori
- azione di aumento della visibilità di elementi caratteristici legati alla storia della marineria locale, oggi "nascosti", ovvero l'installazione, nel tratto del porto canale compreso fra via Bonaldo e via Volturmo, di riproduzioni delle vele tradizionali con gli stemmi delle vecchie famiglie di pescatori Cervesi

**c) Obiettivo 3 – rilancio della città dal punto di vista economico e sociale** intervenendo nella città esistente, senza ulteriore consumo di suolo pubblico, rigenerando spazi aperti e a libero accesso ai fini di aggregazione sociale, attrazione turistica, e con flessibilità di utilizzo anche per eventi, rappresentazioni ecc. Questo avrà inoltre un impatto positivo sia per le attività economiche, sia sul valore del patrimonio immobiliare esistente. In tale contesto la collaborazione pubblico-privato ed il coinvolgimento e la concertazione con gli stakeholders in merito alle linee di indirizzo rappresenta elemento di successo della strategia. L'obiettivo viene perseguito attraverso l'intervento infrastrutturale, che come detto più volte, è inserito in un disegno più ampio di rigenerazione urbana, che riguarda non solo il porto canale, ma anche gli immobili identitari della civiltà salinara, l'implementazione della rete ciclo-pedonale, creano un ambiente di qualità, attraente e di richiamo per turisti, e cittadini. Crea maggiori opportunità di aggregazione e di fruizione di spazi pubblici aperti ed in cui poter "respirare" una delle anime della città. Tale ambiente è pertanto favorevole allo sviluppo delle attività economiche, come dimostra lo sviluppo di nuove attività a seguito dei primi interventi conclusi. L'intervento preceduto da un disegno di completa riorganizzazione del porto canale consente inoltre di valorizzare il settore della pesca in quanto riqualificherà l'area attorno alla vecchia pescheria, dove è stato concentrato tutto il commercio del pescato, precedentemente "sparso" lungo la banchina, con problemi di interferenza degli usi, congestione causata dalla sosta delle auto lungo la strada (oggi non più possibile). Questa riorganizzazione è frutto di un lavoro di concertazione e coinvolgimento delle associazioni dei pescatori. Accanto all'intervento infrastrutturale, al fine di collegare maggiormente l'asse del porto canale rigenerato, e le attività adiacenti (caratterizzate da una predominanza del settore ristorativo e di somministrazione di bevande), con quelle commerciali localizzate nelle immediate vicinanze, ovvero all'interno del Quadrilatero ed in via Roma, verrà implementato un laboratorio secondo il metodo partecipativo in collaborazione con le associazioni di categoria ed i commercianti, finalizzata alla definizione di un progetto di riqualificazione del "centro commerciale naturale".

Riqualificazione in termini di arredo urbano, in coerenza ed armonia estetica con gli interventi già sviluppati, e di collegamento con l'asta del porto canale attraverso ad es. la definizione di percorsi, eventuale segnaletica, azioni promozionali mirate, affinché le esternalità positive del "nuovo polo rigenerato", abbiano un riverbero non solo per le attività ivi localizzate, ma anche per quelle un po' più interne. Tale azione sarà oggetto di sottoscrizione di apposito accordo. Sempre sul fronte di collaborazione pubblico-privato, concorre al raggiungimento di questo obiettivo, lo studio dei dehors che si affacciano lungo il porto canale, sviluppato dall'Amministrazione e che sarà ugualmente oggetto di specifico accordo con le associazioni di categoria affinché gli esercizi presenti, sostituiscano via via quelli presenti con le strutture progettate, al fine di dare maggiore armonia e rappresentatività all'area. Inoltre continuerà la consueta implementazione dei calendari di eventi promozionali e di animazione che si svolgono durante tutto l'anno, quale volano di promozione della città rigenerata.

Le azioni sopra indicate contribuiranno ad aumentare la competitività e la capacità di risposta ai mutamenti di mercato del tessuto economico.

## TAV. 04 - INQUADRAMENTO DEI DIVERSI INTERVENTI



## 2.3 INDICATORI DI RISULTATO E SISTEMA DI MONITORAGGIO

L'analisi del quadro conoscitivo più generale del territorio comunale unito ad un'analisi delle dinamiche che si sono sviluppate a seguito dell'implementazione del primo processo di rigenerazione del borgo, porta l'Amministrazione oggi ad individuare ulteriori elementi di criticità rispetto a quelle sopra descritte, ma anche elementi di forza, e di externalità positive che si sono innescate grazie proprio con questo inizio di riqualificazione:

### 1. sistema ambientale e sistema relazionale:

- l'inquinamento atmosferico costituisce una delle maggiori criticità, ed è legato primariamente al traffico veicolare concentrato nelle aree urbane di costa, pertanto l'attuazione delle azioni previste nella strategia, a favore della mobilità sostenibile e di razionalizzazione del traffico veicolare (cfr Piano di miglioramento della Mobilità e Viabilità, PAESC e Pair 2020) rappresenta un'esigenza pressante ed un'opportunità di miglioramento del livello di vivibilità dell'area;
- con riferimento alla mobilità sostenibile, sebbene negli ultimi 12 anni vi sia stato uno sviluppo di percorsi ciclopedonali da 17 km a 36, sono presenti molte discontinuità ed interruzioni che ne disincentivano l'utilizzo in un quadro complessivo di inadeguati collegamenti fra insediamento urbano, saline, forese, con ricadute negative in termini di costi-beneficio degli interventi realizzati all'oggi. Come illustrato nel capitolo 1.1, e come si evince dalla **TAV 01**, l'intervento proposto rappresenta una sorta di cerniera ed assieme alla rete di interventi previsti (cfr. Masterplan delle Ciclovie) costituisce un importante elemento migliorativo.
- il sistema ambientale e il sistema verde risultano nell'area abbastanza trascurati, posti in secondo piano rispetto ad altri fattori ed elementi, pertanto le azioni della strategia sono volte a ricollocare questi due elementi in primo piano, ponendo accurata attenzione alla creazioni di viali alberati e significative aiuole verdi, oltre che accurata attenzione nella gestione dei rifiuti urbani.

### 2. sistema insediativo e urbano:

- il centro storico di Cervia, di cui fa parte anche il porto canale, presenta caratteristiche morfologiche ed edilizie di grande qualità, tuttavia a causa della crisi degli ultimi anni, dell'intensificarsi di processi di degrado concentrati in alcune aree, vive fenomeni di abbandono non solo da parte dei cittadini ma anche da parte delle attività commerciali, pertanto interventi di rigenerazione urbana sono un'opportunità di contrasto a tali fenomeni, così come lo sono la rifunzionalizzazione del patrimonio edilizio storico ed un migliore collegamento fra città storica e salina. Gli interventi di rifunzionalizzazione dei Magazzini del Sale, ed il progetto generale di riqualificazione dell'asta del porto canale, vanno in questa direzione.
- in collegamento con il punto sopra, al fine di garantire la conservazione e la valorizzazione del patrimonio edilizio, interpretare le attuali e mutate esigenze abitative civili, nel PUG sono state definite precise disposizioni e prescrizioni applicabili sia ad edifici di proprietà pubblica che privata.
- la rigenerazione di Borgo Marina costituisce anche un'opportunità di valorizzazione anche del sistema insediativo e commerciale privato dell'area in quanto la localizzazione di un immobile in area di pregio può avere un effetto leva in termini di aumento del valore.

### 3. sistema economico e sociale:

- la maggior parte della popolazione si concentra nella città costiera, così come la maggior parte delle attività legate al turismo dal ricettivo al balneare, ristorativo, commerciale, che rappresentano da un lato grossi generatori di mobilità e dall'altro fattori di attrazione e potenziale crescita economica se la struttura urbana e dei servizi ha la capacità di leggere, cogliere e quindi adattarsi alle dinamiche di cambiamento in corso sia sociali che economiche. Rigenerare la città nel senso lato del termine costituisce quindi un'opportunità da cogliere ai fini di una maggiore competitività di mercato, con particolare riferimento al settore turistico. Accanto agli interventi di carattere infrastrutturale pubblico, sono pertanto state avviate politiche di riqualificazione del privato, attraverso politiche economiche ed urbanistiche che hanno portato negli ultimi 10 anni ad una riduzione delle strutture alberghiere meno qualificate e ad un incremento di quelle 3 stelle e superiori, ad un accorpamento delle strutture stesse a favore di un innalzamento della qualità dei servizi e spazi pertinenziali. Inoltre sono in atto politiche di recupero di edifici non utilizzati quali ad esempio la e rifunzionalizzazione delle colonie in cond-hotel, che contribuirebbe alla riduzione del degrado urbano ed alla diversificazione dell'offerta.
- l'offerta turistica di Cervia è molto diversificata, e va dalla spiaggia, all'ambiente, allo sport, al benessere, all'ambiente (ecoturismo legato alle pinete, e alla salina), con una predominanza di quella legata al balneare, che determina una forte presenza turistica concentrata nella stagione estiva, con impatti importanti in termini di vivibilità e flussi di mobilità, e sostenibilità economica. Elevare il potere attrattivo dell'asta del porto canale, dell'offerta culturale e commerciale che vi gravita attorno rappresenta pertanto un'opportunità oltre che di maggiore competitività di mercato, anche di potenziale destagionalizzazione e attrazione di flussi di visitatori di prossimità, soprattutto nelle stagioni intermedie con importanti ricadute sul tessuto economico e sociale. Questo percorso è sostenuto ed integrato dall'attuazione del Piano di Fruizione delle Saline, e dalla realizzazione di percorsi ciclopedonali come previsti dal Master plan delle ciclovie e dal PUG.
- un ambiente urbano ed un tessuto sociale ed economico rigenerati possono avere ricadute positive anche per il settore della pesca, che ha visto negli ultimi anni una decrescita delle imprese operanti nel settore ittico. L'intervento in oggetto, così come il finanziamento ottenuto nell'ambito del PO FEAMP misura 1.43 art. 43 Reg. (UE) n. 508/2014, concorrono a creare opportunità di rilancio delle attività della pesca anche in collegamento con il turismo. Analogamente, ne possono giovare le attività legate al porto turistico, che viene spesso percepito

come una “frattura” in quanto non completamente integrato al contesto urbano e paesaggistico circostante. Un contesto maggiormente attraente sia per il mercato interno che di prossimità ed esterno, può portare beneficio anche alle attività dell'entroterra, con particolare riferimento non solo alla produzione del sale, ma anche alle produzioni tipiche locali caratteristiche del territorio, che necessitano di maggiore sostegno.

- molto importante è anche il tema del terziario: come detto, sono di particolare rilievo i settori del turismo, servizi e commercio, che hanno una tendenza alla decrescita, in linea con il quadro provinciale. Pertanto, favorire la qualificazione di tali attività negli assi strategici quali i centri storici, l'asse del porto canale, che si configurano come veri e propri centri commerciali naturali, nonché creare i collegamenti fisici ciclopedonali fra loro, diventa di cruciale importanza
- a seguito del completamento dei primi stralci di riqualificazione del porto-canale, si è sviluppato maggiormente l'interesse da parte del settore privato che, oltre ad investire in attività nuove, ha attivato collaborazioni con il pubblico, investendo nel miglioramento di aree ai fini di una fruizione pubblica.

Gli indicatori per misurare l'efficacia delle azioni nel contribuire al raggiungimento degli obiettivi strategici sopra delineati sono i seguenti, come definiti nella **SQUEA** elaborata dal Comune:

	Descrizione	Indicatore	Metodo di calcolo	Target
1. Innalzare il livello qualitativo degli spazi di aggregazione	Adeguatezza degli spazi pubblici all'aperto adibiti a piazze o luoghi di aggregazione	Valutazione quali-quantitativa dell'adeguatezza di un campione di spazi pubblici all'aperto	Valutazione quali-quantitativa rispetto all'adeguatezza di: - illuminazione pubblica - pavimentazione - allestimento verde - arredo urbano - assenza barriere architettoniche - videosorveglianza	Tendente al 100%
2. Rivitalizzazione degli assi commerciali	Esercizi commerciali in attività	Quota degli esercizi commerciali di nuova apertura rispetto al numero totale degli esercizi chiusi (anno 0)	( Numero esercizi commerciali di nuova apertura ) / ( Numero totale esercizi chiusi anno 0 )	+ 5%
3. Interventi di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici	Incidenza degli interventi di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici negli spazi pubblici	Superficie degli spazi pubblici permeabili, inondabili, alberati, ecc. in relazione alla superficie totale degli spazi pubblici	( Superficie spazi pubblici permeabili, inondabili, alberati, ecc. / Superficie totale spazi pubblici ) * 100 La <i>permeabilità</i> della pavimentazione è da intendersi >= 50%	100%
4. Ridurre emissioni inquinanti	Qualità dell'aria (CO <sub>2</sub> , polveri sottili, ecc.)	Livello di concentrazione in atmosfera di PM10, Ozono e Biossido di Azoto rilevata in rapporto al livello di concentrazione in atmosfera di PM10, Ozono e Biossido di Azoto ultima rilevazione effettuata	( Livello di concentrazione in atmosfera di PM10, Ozono e Biossido di Azoto rilevata / Livello di concentrazione in atmosfera di PM10, Ozono e Biossido di Azoto ultima rilevazione effettuata ) * 100	miglioramento

### 3. INTERVENTI E AZIONI

La presente strategia si compone di un intervento, denominato “**Rigenerazione Urbana di Borgo Marina – III° Stralcio**”, e di una serie di azioni, che concorrono al raggiungimento degli obiettivi strategici sopra individuati e che verranno dettagliate a seguire.

#### 3.1 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento risulta prioritario per la strategia proposta in quanto, come evidenziato in precedenza, racchiude in se una pluralità di elementi significativi per il territorio: la centralità geografica dell'area rispetto al contesto urbano; le connessioni ciclabili esistenti e pianificate interconnesse tra loro e con i punti di interesse del territorio; il tessuto economico molto forte, legato alla pesca, alla lavorazione dei mitili e al turismo; il carattere identitario storico legato al borgo, quello della marineria, riscontrabile nelle case dei pescatori, nell'ex squero, nella vendita del pescato e nel faro; gli elementi ambientali fondamentali della città quali il mare e il canale delle saline; la capacità di generare esternalità positive anche in termini sociali consentendo l'ampliamento di spazi pubblici di aggregazione, per il tempo libero, per utilizzi diversificati (es. spazio per eventi, iniziative culturali, sportive, ecc.); l'interferenza con il paesaggio urbano e ambientale dovuta allo stato di abbandono e “confusione strutturale” in cui versa allo stato attuale, e che costituisce di fatto un elemento di rottura rispetto agli stralci funzionali di rigenerazione dell'intero porto canale già sviluppati, in corso e pianificati.

##### 3.1.1 CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

L'area interessata dall'intervento è la porzione di borgo collocata tra via Nazario Sauro e il Porto Canale e ricompresa tra viale Volturmo e via C. Colombo, per un'estensione di circa 3.250 mq. Prevede le seguenti opere principali:

- rifacimento completo della pavimentazione dei marciapiedi e delle aree pedonali circostanti il mercato coperto del pesce, il circolo dei pescatori e le abitazioni che insistono sul lato nord della via N. Sauro
- ridefinizione delle sezioni stradali poste tra la via Nazario Sauro e il Porto Canale, con particolare riferimento alla via C. Colombo che costeggia il faro vecchio, al fine di migliorare la viabilità e di creare meno impatto ambientale

nell'area e di valorizzare così il faro, con meno superficie impermeabile a favore di più superficie permeabile (aree verdi)

- rifacimento della pavimentazione stradale nella parte adiacente al faro e nell'area ex squero ad esso collegato utilizzato pietra alberese con tonalità di ocra maggiori rispetto a quelle della medesima pietra utilizzata per le zone pedonali;

- efficientamento energetico dell'area attraverso la sostituzione dell'impianto di illuminazione esistente, ormai vetusto ed inefficiente dal punto di vista energetico

- adeguamento dei sottoservizi presenti necessari alla funzionalità dell'area

- eliminazione delle isole ecologiche come già attuato nei precedenti stralci, con introduzione della raccolta porta a porta dei rifiuti urbani

Contribuisce al superamento delle criticità individuate (cfr. cap. 1.2) ed al raggiungimento degli obiettivi strategici dal punto di vista:

#### *1. ambientale:*

- la sostituzione delle pavimentazioni con materiali permeabili, e l'introduzione di isole verdi nell'area del faro, consentiranno una riduzione delle isole di calore, con effetti di mitigazione durante i mesi estivi, creando un ambiente più piacevole per la fruizione, e più sostenibile in termini ambientali;

- la sostituzione dell'impianto di illuminazione con elementi di ultima generazione, avrà effetti di efficientamento energetico, con ricadute positive in termini di consumi e quindi ambientali;

- la ridefinizione della sezione stradale ed il rifacimento della relativa pavimentazione, unitamente alle politiche applicate in termini di mobilità (modifica della viabilità di via Nazario Sauro, le piste ciclabili adiacenti all'intervento, la deviazione della circolazione dei mezzi pesanti legati alla pesca in area più periferica), contribuiscono alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, generando situazione di maggiore salubrità e vivibilità per i cittadini

- l'intervento, unitamente agli stralci realizzati, contribuisce inoltre ad elevare la sostenibilità dell'intero porto canale, che rappresenta un corridoio ecologico acquatico, con la funzione di assicurare la connessione biologica fra mare e salina, e quindi strategico per garantire la continuità della rete ecologica

- l'intervento vuole incentivare con l'eliminazione delle isole ecologiche comportamenti virtuosi sia legati alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio sia legati allo smaltimento corretto dei rifiuti

#### *2. urbano/architettonico:*

- si andrà a migliorare la qualità ed il paesaggio urbani, in termini estetici e di armonia con gli stralci funzionali adiacenti sia a nord che a sud, in quanto si avrà cura di utilizzare stile e materiali coerenti per tutti gli stralci;

- verranno valorizzati gli elementi identitari della cultura marinaiasca del luogo, riportandoli ad una funzione rappresentativa (il vecchio faro), ed operativa (il mercato del pesce) centrali, in un contesto rigenerato, di qualità, attraente dal punto di vista turistico, per lo svago, il tempo libero, ma anche il commercio, e quindi come spazi di aggregazione, con la possibilità di coglierne maggiormente le opportunità di utilizzo ad es. per eventi, iniziative, ecc.;

- verranno eliminate le esternalità negative in termini di sicurezza, ridotta fruizione da parte dei pedoni, degrado, promiscuità ed interferenza fra usi diversi non propriamente organizzati.

#### *3. sociale ed economico:*

- una volta terminato l'intervento si avrà un aumento della quota di spazi urbani rigenerati di qualità, a libero accesso per l'utenza, quali spazi di aggregazione e per il tempo libero;

- aumenteranno gli spazi idonei ad utilizzi diversificati, sempre ai fini di aggregazione sociale ed animazione territoriale quali ad es. mercatini, eventi, iniziative culturali, sportive, ecc.;

- lo spazio rigenerato produrrà inoltre esternalità positive sul tessuto economico come descritto nei capitoli precedenti, nonché sul valore degli immobili dei quartieri circostanti.

- gli aspetti legati al miglioramento della qualità ambientale e della sostenibilità dell'area (relazione con il sistema della *mobilità*, riduzione delle isole di calore), avranno ricadute positive in termini di vivibilità dell'area, favorendo comportamenti più sostenibili, con particolare riferimento alla mobilità ciclopedonale.

L'intervento verrà eseguito secondo le norme e le indicazioni il cui dettaglio viene fornito nel progetto di fattibilità tecnico-economica allegato alla domanda di contributo ed al quale si rimanda. Dall'analisi non risultano esservi elementi ostativi alla realizzazione dell'opera, per la quale si prevede un costo complessivo stimato in 1 MIL di euro, di cui il 70% viene richiesto nell'ambito della presente domanda di finanziamento, mentre il restante 30% è già stanziato a bilancio e trova copertura al cap 08012.02.228208022. Da sottolineare, come garanzia da parte dell'Amministrazione di attuazione della strategia, che a bilancio è comunque previsto già il costo complessivo dell'intervento di 1 ML di euro.

Gli indicatori ed i target individuati per monitorare i risultati attesi in termini di qualità dell'intervento, fanno riferimento alla tabella riportata nel capitolo 2.3.

### **3.2 LE AZIONI A SUPPORTO DELLA STRATEGIA**

Accanto all'intervento sopra descritto, sono state individuate una serie di azioni che concorrono al raggiungimento degli obiettivi strategici, e che contribuiscono a rafforzarne l'efficacia. Le azioni definite hanno uno sviluppo temporale che accompagna l'intervento, e che ne aumentano l'efficacia.

#### **A.1 Le vele storiche**



Nella realizzazione del grande progetto di rigenerazione dell'intera asta del porto canale, l'Amministrazione pone particolare attenzione alla valorizzazione degli aspetti legati alla tradizione e alla pesca e, in generale alla storia della marineria locale. A tale proposito si prevede la realizzazione di n. 28 vele storiche a scala ridotta, prodotte secondo i canoni tradizionali, con l'utilizzo di tessuti e tinture particolari e la riproduzione di stemmi e loghi delle vecchie famiglie di pescatori Cervesi. Tali vele rappresentano elemento di arredo urbano evocativo dell'identità marinairesca dell'area e verranno posizionate lungo l'asta del porto canale avendo cura di assicurare l'armonia e l'estetica del paesaggio. Questa azione contribuisce all'obiettivo strategico 1 in quanto consente di recuperare e rafforzare l'identità culturale, contribuisce inoltre all'obiettivo strategico 3 in quanto verranno inseriti elementi di attrazione per turisti e cittadini, con risvolti positivi in termini di sviluppo economico e sociale in termini di conoscenza culturale. Il costo è pari a 15.372. L'azione è già stata appaltata e si prevede di ultimare la realizzazione e l'installazione nel primo quadrimestre del 2019.

## **A.2 Progetto ARCA ADRIATICA**

Accanto allo sforzo di pianificazione e ristrutturazione urbanistica, l'Amministrazione Comunale affianca uno sforzo progettuale e di ricerca di finanziamenti europei che consentano di aggiungere alle progettazioni previste, azioni di valorizzazione del patrimonio culturale e naturale mirate. Pertanto, nell'ambito del primo bando per progetti standard del Programma di Cooperazione Transfrontaliera INTERREG Italia-Croazia, il Comune ha partecipato alla candidatura del progetto ARCA ADRIATICA, finalizzato alla valorizzazione della cultura marinairesca tipica dei piccoli porti dell'Adriatico. Il progetto è stato approvato e si svilupperà dal 01/01/2019 al 30/06/2021 e prevede un budget allocato al Comune di Cervia pari a 325.855 di cui l'85% finanziato dal FESR ed il restante 15% dal Fondo di Rotazione Nazionale. Le risorse verranno iscritte a bilancio non appena verrà sottoscritto il contratto di finanziamento ed il contratto di partenariato.

Il progetto contribuisce al raggiungimento degli obiettivi strategici 1 e 3, e prevede una serie di azioni la cui efficacia andrà oltre il tempo di implementazione della strategia stessa.

Il progetto ha l'obiettivo generale di recuperare e valorizzare il patrimonio culturale marinairesco ai fini turistici e conservativi, quale volano per lo sviluppo economico e la stagionalizzazione.

Prevede azioni di recupero del patrimonio culturale marinairesco sia materiale (ad es. imbarcazioni storiche per allestimento porti-museo), che immateriale (azioni di ricerca storica, raccolta testimonianze, racconti, usanze, le antiche rotte di collegamento commerciale, ecc., archiviazione e interpretazione ai fini di una fruizione pubblica), che verrà reso fruibile al pubblico grazie alle tecnologie ICT amplificando l'accessibilità a tale patrimonio, che sarà fruibile sul web (virtual museum), e in loco grazie ad installazioni ad es di realtà aumentata o story telling, in luoghi rappresentativi della cultura marinairesca di Cervia (ad es. il faro). Verranno delineati ed allestiti percorsi culturali (attraverso una segnaletica predefinita), incentrati sulla cultura marinairesca all'interno della città, nell'ambito dell'Ecomuseo del Sale e del Mare. Verranno organizzati percorsi didattici rievocativi delle tradizioni artigianali legate alla pesca, eventi di animazione e attrazione turistica specifici, quali ad es regate transfrontaliere, ed una campagna promozionale.

Il progetto pertanto "accenderà i riflettori" sull'intera asta del porto canale, consentendo di recuperare quei valori che come descritto in premessa, si rischia di perdere, a causa delle dinamiche di sviluppo economico e sociale degli ultimi decenni. Permetterà di esaltare il rapporto della città con il mare e gli altri ambiti territoriali (es. rapporto porto saline con le antiche rotte commerciali), e di proiettarli a livello internazionale, cosa che rende ancor più significativi ed urgenti i recuperi di tipo infrastrutturale. Il progetto verrà implementato attraverso il coinvolgimento delle associazioni di categoria, delle associazioni culturali, del volontariato, dell'Ecomuseo del Sale e del Mare e dei facilitatori ecomuseali, delle associazioni dei pescatori, degli operatori turistici, consorzi di organizzazione eventi.

## **A.3 I Dehors**

Nell'ambito dello studio di rigenerazione del porto canale, è stato preso in esame anche l'ambito economico con riferimento agli esercizi pubblici (primariamente ristoranti e bar) che vi si affacciano, in termini di integrazione estetica nel paesaggio storico-ambientale.

E' evidente una discontinuità e disomogeneità estetica rappresentata dai dehors di tali esercizi, che rompono il ritmo armonico che via via sta assumendo il porto canale, con i suoi edifici storici.

Così è stato condotto uno studio, e la progettazione di dehors condiviso e concordato con la Soprintendenza negli aspetti di design, materiali e colori. Il progetto propone una soluzione di design dei dehors che richiama le linee paesaggistiche, culturali, ed i colori dell'ambiente in cui si inseriscono.

IL passo successivo è la sostituzione dei dehors oggi presenti con altri, progettati secondo le caratteristiche e le prescrizioni definite. Questa azione prevede quindi il coinvolgimento dei privati e la sottoscrizione di un accordo pubblico-privato affinché i dehors vengano nel tempo sostituiti, per arrivare nell'arco di qualche anno ad una perfetta integrazione estetica anche degli esercizi dislocati lungo il porto canale.

Non è previsto budget da parte dell'Amministrazione in quanto le sostituzioni saranno a carico dei privati. Il costo medio di ogni dehors è di circa € 23.750,00, che moltiplicato per c.a. 40 esercizi, genera un investimento privato stimato in complessivi € 950.000,00.

L'azione contribuisce al raggiungimento dell'obiettivo strategico 3, ma anche del nr. 1, in quanto i dehors progettati riprendono elementi caratteristici identitari dell'area.

## **A.4 Progetto "dalla rigenerazione urbana alla rigenerazione commerciale"**

La rigenerazione urbana crea esternalità positive per il tessuto commerciale localizzato nelle immediate vicinanze delle aree recuperate, o che vi si affaccia. L'asta del porto canale collega il mare oltre che alle saline, anche al centro storico, rappresentato dal Quadrilatero, collegato v.le Roma che porta verso mare parallelamente al porto

canale. Quest'area rappresenta il centro commerciale naturale del centro di Cervia, e necessita di azioni di promozione della rete commerciale presente. L'idea è quella di far sì che attraverso un percorso partecipato ad hoc e l'organizzazione di eventi, si vada a creare e consolidare un collegamento fra quest'area ed il porto canale, che già oggi grazie agli interventi realizzati, mobilita grossi flussi di visitatori e consumatori. In particolare si prevede:

- la realizzazione di un laboratorio partecipativo in collaborazione con le associazioni di categoria ed i commercianti finalizzato ad individuare i fabbisogni, le problematiche e le priorità per il rilancio commerciale
  - a seguito del percorso laboratoriale si procederà alla progettazione di percorsi commerciali, con elementi di arredo urbano in coerenza con quanto già sviluppato in altre aree, e possibili soluzioni di collegamento diretto (es. visivo, direzionale, ecc) con il porto canale al fine di facilitare l'interscambio di flussi da una parte all'altra del centro, e far sì che la rete commerciale più interna benefici degli interventi di riqualificazione del porto canale
  - la realizzazione di eventi di richiamo, promozionali dei percorsi riqualificati, e di collegamento con il porto canale, in quanto successivamente alla fase di progettazione, vi sarà una fase di riqualificazione dell'arredo urbano di v.le Roma attraverso risorse proprie dell'Amministrazione già previste nel piano degli investimenti
- Il progetto descritto (esclusi i lavori di arredo urbano) avrà durata complessiva di 18 mesi, con avvio a gennaio 2019 ed un costo stimato di 80.000.

Questo progetto concorre al raggiungimento dell'obiettivo strategico 3.

#### **4. FATTIBILITA' E GOVERNANCE**

##### **4.1 COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, URBANISTICA E DI SETTORE, PROPRIETA' DELLE AREE, RISORSE DISPONIBILI ED INDIVIDUAZIONE DEI VINCOLI CORRELATI**

L'intervento proposto si integra con la pianificazione territoriale, urbanistica e di settore approvata ed adottata dal comune poiché esso scaturisce proprio dalla pianificazione stessa. Già in fase di ideazione degli strumenti urbanistici e di settore la struttura governativa dell'amministrazione comunale, infatti, ha voluto fortemente attuare sul territorio una "riorganizzazione" complessiva che portasse ad una valorizzazione e rifunzionalizzazione degli ambiti identitari del territorio. Questa riorganizzazione territoriale ideata attraverso PRG, PSC, RUE e pianificazioni specifiche (Master Plan, Piano dell'Arenile, Piano delle Saline, SQUEA, PAESC, Piano per migliorare la viabilità e mobilità cittadina, ed altre ancora) è stata progettata per concentrare la propria azione su elementi quali la mobilità sostenibile, il miglioramento della viabilità, la riqualificazione di aree caratteristiche, la ristrutturazione di fabbricati significativi per il proprio valore storico e culturale, la promozione e l'accrescimento delle tradizioni locali e delle attività produttive ed economiche ad esse connesse (attività legate al sale, al pescato, ai mitili, alla balneazione, al verde delle pinete), la diminuzione del rapporto tra costruito e non al fine di tutelare le aree verdi del territorio e frenare la cementificazione avvenuta negli ultimi decenni.

Una parte di queste azioni è stata già attuata, un'altra in corso di attuazione, tutte comunque tramite interventi di realizzazione di piste ciclabili che creano una rete di collegamenti unitaria dalla costa all'entroterra e da Cervia alle sue località vicine, interventi di riqualificazione di ambiti come il Borgo Marina e Milano Marittima, interventi di rifunzionalizzazione di fabbricati storici come la Torre San Michele, l'ex CRAL e il Magazzino Sale Darsena. In coerenza con la pianificazione generale territoriale, urbanistica e di settore anche l'intervento di riqualificazione del Borgo Marina è imperniato sulla valorizzazione e riconnessione di elementi identitari del luogo e della città, come la Spiaggia, il Borgo Marina, il Centro Storico, l'asta Canale della Bova, le Saline. Ciascuno di questi elementi è oggi riqualificata o in procinto di riqualificazione con unitarietà rispetto agli altri elementi e rispetto alla complessità del territorio. In riferimento al Borgo Marina e all'area di intervento specifico della strategia ivi inserita, questa è totalmente in disposizione dell'Amministrazione in quanto è composta da aree pedonali, da un parcheggio pubblico e da carreggiate stradali di proprietà del comune. Queste aree sono direttamente connesse ad altre aree e/o a fabbricati di proprietà privata, dove l'intervento del privato è regolamentato al fine di tutelare l'ambito specifico urbano del borgo. L'area, pur essendo proprietà comunale, è comunque soggetta a vincoli paesaggistici/ambientali, nonché rientra nella fascia dei 30 ml dalla dividente demaniale per cui è necessaria la richiesta di nulla osta alla Capitaneria di Porto ai sensi dell'art. 55 del Codice della Navigazione. A riguardo, tuttavia, occorre anche precisare che gli interventi già attuati sull'area hanno consentito all'Amministrazione di creare un rapporto di collaborazione proficuo con la Sovrintendenza e la Capitaneria di Porto competenti nel territorio che ha reso i due Enti già partecipi della riqualificazione generale del Borgo Marina con rilascio di precedenti nulla osta sui diversi stralci. Proficua è anche la collaborazione con gli Enti gestori dei sottoservizi, con particolare riferimento alla linea acquedotto, pubblica illuminazione e fognature, che li ha visti partecipi in prima persona nell'intervento iniziale di rigenerazione del borgo. Al fine di attuare quanto definito con la pianificazione urbanistica l'Amministrazione ha quindi messo a disposizione ogni anno a Bilancio, per ciascun intervento nel territorio e nell'elaborazione dei Programmi Triennali delle OO.PP., risorse proprie per il finanziamento dell'esecuzione degli interventi. La riqualificazione del Borgo Marina si è attuata, come individuato nella tavola **TAV. 04**, per stralci successivi e, quindi, per finanziamenti successivi. Per quanto riguarda il terzo stralcio della riqualificazione, per cui si chiede un contributo mediante la presente strategia e richiesta di finanziamento, l'Amministrazione ha comunque disposto a Bilancio, al cap. 08012.02.228208022, in conto capitale, il costo complessivo dell'intervento con l'intenzione di attuarlo. In adiacenza all'area di intervento per cui si chiede il finanziamento si sviluppa anche un'altra a destinazione parcheggio pubblico che costituiva in passato lo squero del Porto Canale e che rappresenta anch'esso un elemento identitario del borgo da valorizzare. La riqualificazione di quest'area sarà attuata contestualmente al terzo stralcio in continuità materica ed architettonica con l'utilizzo sempre di risorse proprie dell'Amministrazione ottenute dal recupero di somme non utilizzate nell'esecuzione degli altri stralci.

## 4.2 IL RUOLO DEI PRIVATI E IL CONFRONTO CON GLI STAKEHOLDERS INTERESSATI NEL PROCESSO DI ATTUAZIONE DELLA STRATEGIA

L'azione dei privati nell'attuazione della strategia avviene in maniera indiretta, senza un coinvolgimento specifico nel finanziamento economico o nell'esecuzione dell'intervento, ma attraverso un interesse rinnovato per l'area riqualificata che si è tradotta in questi anni in azioni concrete da parte del cittadino di ristrutturazione, manutenzione e rifunzionalizzazione dei fabbricati di proprietà. Anche dal punto di vista commerciale la riqualificazione ha dato avvio ad un processo di miglioramento delle singole attività, incentivato dall'intenzione dell'Amministrazione di adottare nella zona una tipologia standard di dehors (cfr. Azione A3), con caratteristiche costruttive, materiche e dimensionali già fissate a priori. A riguardo è stato effettuato uno studio architettonico e strutturale di dehor tipo, già approvato dalla Sovrintendenza, dove sono stati individuate le diverse soluzioni possibili da proporre al privato che diverrà poi parte attiva nel processo di esecuzione dei medesimi, come parte integrante della riqualificazione complessiva del borgo (V. immagine sotto). Nell'area un ruolo fondamentale è svolto anche dalle società cooperative che si occupano della pesca e della lavorazione dei mitili. Molti eventi e manifestazioni sono legate al sale di Cervia, ma anche alle cozze e al pescato di Cervia. Ciò ha comportato la necessità di rapportarsi con queste cooperative nella progettazione e nell'esecuzione dei lavori di riqualificazione, soprattutto della parte inerente la banchina del Porto Canale.



Al fine di evitare disagi, ma anche di ottenere un'idea di borgo più adatta alle utenze interessate, sono stati attuati tavoli di concertazione e di confronto, mediante riunioni e incontri informativi sul progetto nonché mediante un contatto diretto sul posto e un'organizzazione di cantiere ad hoc durante l'esecuzione degli interventi. Attraverso comunicati informativi e circolari pubblicate sul sito informatico dell'ente l'Amministrazione ha poi garantito una costante informativa sulla viabilità della zona e sulla sua accessibilità alla cittadinanza nonché ha recepito le diverse osservazioni e/o proposte individuate dai cittadini e dalle cooperative dei pescatori e dei cozzari in riferimento al transito dei mezzi pesanti, alla vendita del pescato, all'accesso alle attività commerciali, nonché a tutte le attività lavorative quotidiane di questi stakeholders. Nell'ambito del processo di riqualificazione del borgo sopra descritto, e delle attuazioni dei relativi stralci, l'Amministrazione ha infatti operato la scelta di massima condivisione e comunicazione con cittadinanza, istituzioni e portatori di interessi. A tale proposito è stato messo a punto e implementato un preciso piano di comunicazione finalizzato a veicolare la strategia globale di cambiamento e sviluppo del territorio, a comunicare e segnalare le aree del borgo in corso di riqualificazione, nonché a stimolare la partecipazione di cittadini e portatori di interesse nei processi di progettazione. E' stata resa pubblica il progetto di riqualificazione della via Nazario Sauro, sul sito web istituzionale [www.comunecervia.it](http://www.comunecervia.it), e sono state fornite immagini dello stato post operam in tutti gli strumenti di comunicazioni realizzati all'occorrenza, quali cartelli di cantiere, segnaletica speciale per indicare i punti in cui la città è in fase di imminente cambiamento, strumenti divulgativi delle varie iniziative di coinvolgimento e consultazione aperta (V. immagini sotto). Il layout definito e che viene sistematicamente utilizzato, rappresenta un elemento identificativo di sviluppo e rigenerazione urbana da un paio di anni a questa parte, ed è ormai riconosciuto da tutti. L'immagine è composta da fasce colorate, ognuna delle quali è identificativa di un obiettivo o un ambito di intervento dell'Amministrazione: - Cervia nel Futuro: comunica e divulga i principali strumenti pianificatori quali PSC, RUE, PUG; - Cervia qui la città cambia: connota i 50+ luoghi della rigenerazione e qualificazione urbana- Cervia bella e dinamica: le grandi opere che trasformano il volto della città; - Cervia passo dopo passo: piano per migliorare la manutenzione delle strade e dei marciapiedi di tutti i quartieri; - Cervia tutti insieme: strumenti per favorire la partecipazione, la cittadinanza attiva, il welfare di comunità e la valorizzazione della memoria collettiva; - Cervia in movimento: piano per migliorare la viabilità e la mobilità cittadina. Per la riqualificazione del Borgo Marina la sezione dedicata è la seguente:



### 4.3 LA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO: I TEMPI, LE RISORSE RECUPERABILI, I RISCHI DELL'IMPLEMENTAZIONE E LA GESTIONE DELLA STRATEGIA

L'intervento proposto con la presente strategia sarà attuato mediante fasi specifiche in analogia con i precedenti interventi di riqualificazione del borgo, imperniate attorno agli eventi e alle manifestazioni che caratterizzano e coinvolgono la città e questa zona in particolare. L'arco temporale di realizzazione dell'intervento è fissato in circa un anno, considerando le seguenti fasi attuative: 1. progettazione definitiva-esecutiva dello stralcio; 2. appalto delle opere; 3. esecuzione dei lavori. Schematicamente si può individuare la tabella di seguito:

Fasi	2018			2019			2020		
	I°	II°	III°	I°	II°	III°	I°	II°	III°
quadrimestre									
Progettazione definitiva-esecutiva									
Appalto Opere									
Esecuzione lav									

Nella gestione della strategia l'Amministrazione individuerà un gruppo di lavoro che coinvolgerà più settori e più servizi del Comune, tecnici ed amministrativi, e che consentirà di effettuare l'esecuzione dell'intervento dall'inizio fino alla fine in maniera omogenea, continua e il più celermente possibile. Nella formazione del bando di gara, volto all'individuazione dell'impresa esecutrice dell'intervento, come già attuato nei precedenti stralci di riqualificazione, verrà posta particolare attenzione alla parte di offerta migliorativa inerente la gestione e l'organizzazione del cantiere nonché alle forme di partecipazione attiva con i privati, i commercianti, i pescatori e i cozzari finalizzate a creare meno disagi possibili in termini di accessibilità, viabilità e sicurezza. Saranno realizzati cartellonistica e punti informativi per la cittadinanza con la possibilità di un rapporto diretto con il gruppo di lavoro dell'Amministrazione di cui sopra. Nei tre step temporali sopra individuati vengono già effettuate valutazioni a priori relativamente ai possibili rischi emergenti durante l'implementazione della strategia. I maggiori rischi attesi sono nella terza fase, ovvero durante l'esecuzione dei lavori, poiché sono da attendersi condizioni meteorologiche avverse, la cui pericolosità è accentuata dalla presenza del canale. Ma anche rischi sul buon andamento delle attività commerciali e produttive, soprattutto quelle legate al pescato, che possono generare un momento di crisi stagionale. Anche la reperibilità e la posa nei tempi di cronoprogramma del materiale primario della riqualificazione, la pietra alberese, può costituire un rischio legato alle condizioni meteorologiche particolarmente avverse e alle temperature significativamente rigide del periodo invernale/primaverile, che possono portare ad un rallentamento delle attività ad essa correlate. Rischi marginali, ma comunque che si possono verificare, sono quelli legati alla procedura di gara per la selezione dell'impresa aggiudicataria e per l'affidamento finale dei lavori con la possibilità di ritardi legati alle verifiche dei requisiti o all'acquisizione delle polizze fideiussorie o all'avvio del cantiere. I rischi sopra individuati, nonché le fasi temporali descritte, sono gestite dall'Amministrazione da Luglio 2019 a Maggio 2020. Nella prima parte (Luglio – Ottobre) sono attuate le attività inerenti la seconda fase ovvero di appalto delle opere. Ciò in considerazione del fatto che l'area è fortemente legata nel periodo estivo alla stagione balneare e alla ricezione turistica fino al mese di Ottobre quando risulta terminato anche l'evento IRONMAN che coinvolge oltre al resto del territorio comunale anche il borgo. Da Novembre fino alla metà del mese di Maggio viene attuata quindi la terza fase di esecuzione delle opere. Il mese di Maggio è significativo poiché rappresenta l'inizio della stagione estiva, con la necessità appunto di rendere l'area totalmente accessibile, ma è anche il mese in cui corre l'evento più importante di Cervia che è lo Sposalizio del Mare, in occasione del quale il borgo diventa l'anima della città ed accoglie centinaia di persone oltre che stands gastronomici e bancarelle. La gestione della strategia è organizzata quindi sia in senso lato, considerando cioè l'appalto delle opere e l'esecuzione dell'intervento in funzione degli eventi e delle manifestazioni che interessano l'area, sia in senso stretto scomponendo il cantiere in numero di fasi tali da creare il minor disagio possibile alle attività produttive e commerciali ma anche alla viabilità e all'accessibilità della via Nazario Sauro e dei fabbricati ivi collocati. Grazie agli interventi di riqualificazione già attuati nel borgo con i primi stralci e alle esperienze acquisite in termini di costi e di esecuzione, l'Amministrazione oggi è in possesso di un know out complessivo della riqualificazione del Borgo Marina che le consente di attendersi un recupero delle risorse inizialmente investite per il costo dell'intervento del terzo stralcio tramite percentuali di ribasso significative e tramite offerte migliorative altamente competitive dal punto di vista costi/benefici da parte delle imprese partecipanti alla procedura di gara. Un recupero delle risorse può attendersi anche dalla concessione del fabbricato Circolo dei pescatori, che è di proprietà comunale ma destinato a ristorazione con gestione privata. In maniera indiretta, ma comunque correlata, anche una maggiore richiesta di occupazione di suolo pubblico da parte dei pubblici esercizi per un aumento di interesse ad investire nella zona dal punto di vista commerciale.

### 4.4 CRONOPROGRAMMA COMPLESSIVO DI ATTUAZIONE DELLA STRATEGIA

ID Azione/Intervento	2019			2020			2021			2022			2023		
	I°	II°	III°	I°	II°	III°	I°	II°	III°	I°	II°	III°	I°	II°	III°
quadrimestre															
I.1															
A.1															
A.2															
A.3															
A.4															