



# Strategia per la rigenerazione urbana

*“Città delle colonie a nord di Cesenatico”*

# Comune di Cesenatico



*Settore Sviluppo del Territorio - Settembre 2018*

REGIONE EMILIA-ROMAGNA (L. 5/2017)  
Giunta (AOO, EMR)  
allegato al PG/2018/0583018 del 18/09/2018 11:01:53





**INDICE**

0. Premessa
1. Analisi urbana e quadro diagnostico
  - 1.1 *Stato dell'area e relazioni con il contesto urbano*
  - 1.2 *Le previsioni urbanistiche vigenti*
  - 1.3 *La città delle colonie*
  - 1.4 *La riqualificazione dell'ambito*
2. Piano di azione: obiettivi e indicatori
  - 2.1 *Gli obiettivi strategici della rigenerazione*
  - 2.2 *Gli obiettivi operativi e le azioni da programmare*
  - 2.3 *Avviso pubblico e manifestazioni di interesse*
  - 2.4 *Gli strumenti operativi*
3. Interventi ed azioni
  - 3.1 *La città pubblica: schema di assetto funzionale*
  - 3.2 *Il sistema di smaltimento delle acque bianche*
  - 3.3 *La riqualificazione della Via Colombo*
  - 3.4 *La difesa alluvionale costiera*
  - 3.5 *Accessibilità e dotazioni territoriali*
  - 3.6 *La città privata: ipotesi di trasformazione*
4. Fattibilità e governance
  - 4.1 *Coerenza della strategia con il sistema della pianificazione*
  - 4.2 *Assetto proprietario e ruolo dei soggetti privati*
  - 4.3 *Risorse disponibili*
  - 4.4 *Elementi di rischio e scenario temporale*
5. Appendice
  - Tav. 1 - Reportage dall'esistente*
  - Tav. 2 – Dotazioni e accessibilità nello scenario futuro*
  - Tav. 3 – Immaginando ... la nuova Via Colombo*
  - Tav. 4 – Immaginando ... l'arenile*
  - Tav. 5 – Immaginando ... l'arrivo al mare*



## 0. Premessa

I processi di rigenerazione urbana e le politiche che tendono all'azzeramento del consumo di nuovo suolo, sono temi al centro del programma di mandato che ben si sposano alle linee guida delle nuove politiche urbanistiche della L.R. 24/2017. In quest'ottica si rende necessaria una forte collaborazione tra il pubblico e il privato finalizzata ad innescare nuove possibilità per la città pubblica e occasioni di rigenerazione per le aree private che necessitano di essere recuperate.

Il Comune di Cesenatico per attuare queste linee di indirizzo ha individuato alcune aree della città, già definite dagli strumenti urbanistici preesistenti (PSC), come aree di recupero del patrimonio edilizio esistente.

Tra queste, in particolare, riveste grande importanza la c.d. "città delle colonie di Ponente", un'ampia area situata nel quartiere di Ponente, appunto, che ospita circa il 50% delle colonie marine esistenti sul territorio comunale.

Di questa area una parte è inserita all'interno di un PRU (Programma di Riqualificazione Urbana) ancora in fase di definizione, mentre la parte restante necessita di un nuovo disegno di sviluppo che ne tuteli la vocazione ma che allo stesso tempo la rilanci e la riqualifichi.

Il tratto in esame va dall'importante asse di accesso al mare rappresentato dalla Via Magellano fino al Canale Montaletto che delimita il confine tra la frazione di Ponente e quella di Zadina.

Proprio per incentivare il recupero delle strutture ricettive presenti (colonie marine) e in larga parte attive, nel febbraio 2018 l'amministrazione comunale ha pubblicato un bando ai sensi dell'art. 4 della L.R. 24/2017 finalizzato alla raccolta di proposte propedeutiche alla eventuale stipula di accordi operativi che consentano ai privati di riqualificare gli immobili e all'Ente di costruire una strategia di rigenerazione complessiva di un ambito.

Per riuscire ad innescare con maggior facilità questo meccanismo virtuoso pubblico-privato il Comune Cesenatico ha previsto somme importanti nei prossimi bilanci pari a € 1.000.000,00. In quest'ottica la nostra candidatura al bando regionale per la rigenerazione urbana si configura come un ulteriore passaggio finalizzato a costruire una strategia complessiva per un'area che rappresenta un enorme volano turistico per la città di Cesenatico.

Si consideri che oltre alle ex colonie marine, sono presenti un grande parco pubblico che necessita di essere riqualificato, un ampio comparto sportivo composto da tre strutture di valenza sovra comunale quali un centro tennis federale, un palazzetto dello sport e un impianto sportivo per il calcio. A questo patrimonio sportivo e naturalistico si aggiunge l'importante presenza del parco acquatico di Atlantica.

La progettazione sviluppata dall'Ente riguarda la completa riqualificazione del tratto della Via Colombo che va dalla Via Magellano al Canale Montaletto con la realizzazione di sottoservizi (acque bianche), la messa a sistema di un percorso ciclabile e di un marciapiede che riesca a soddisfare le migliaia di presenze che annualmente frequentano il comparto.

A questo intervento si uniranno le progettazioni relative alla messa in sicurezza idrogeologica del comparto e la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili che valorizzino il c.d. waterfront e che rappresentino una nuovo orizzonte per un turismo più ecosostenibile ed ecocompatibile.

### 1. Analisi urbana e quadro diagnostico

L'area oggetto di studio e candidata all'attuazione delle strategie di rigenerazione sinteticamente illustrate nel presente documento, ricomprende una vasta porzione a nord del territorio comunale, compresa fra l'asse ferroviario, la S.S. 16 Adriatica, il mare, la Via Colombo ed il Canale Montaletto.

Al suo interno si trova la cosiddetta "città delle colonie", che racchiude 40 colonie marine risalenti agli anni '50 - '60, tre campeggi, il parco urbano di Ponente, il parco acquatico "Atlantica" ed altre funzioni residuali di tipo commerciale e produttivo (in affaccio sulla Via Mazzini) e di tipo residenziale.

L'estensione complessiva dell'ambito, che interessa zone pianeggianti urbanizzate, è di circa 1.179.382 mq; le principali attrezzature pubbliche sono localizzate verso la parte più centrale del capoluogo, ad una distanza massima di circa 1,5 Km, presenti con una dotazione quasi completa.

#### 1.1 Stato dell'area e relazioni con il contesto urbano

Questa porzione di territorio si presenta ricca di opportunità: l'arenile, il parco, grandi spazi pubblici come la piazza Marco Polo, il Canale ed i varchi a mare; la sua funzionalità e fruibilità, tuttavia, risulta compromessa da una serie di fattori, primo fra tutti lo stato di degrado che investe buona parte delle colonie marine, unitamente ad una non compiuta capacità dell'area di relazionarsi efficacemente con il contesto e di valorizzare al proprio interno spazi, connessioni e dotazioni territoriali. In particolare, il gruppo di colonie ricomprese fra la via Cavour e la via Magellano versa attualmente in condizioni di profondo degrado ed abbandono; quelle ubicate fra la via Magellano ed il Canale

Montaletto si trovano, complessivamente, in condizioni migliori, ancorché parte di questi edifici non sia stata effettivamente e/o efficacemente rinnovata dall'epoca di costruzione.

L'effetto è quello di un territorio incompiuto; le colonie marine, così massicciamente presenti nell'area, se un tempo hanno costituito una pietra miliare dello sviluppo turistico, riconoscendo loro il ruolo della scoperta del mare da parte di una intera generazione di italiani, oggi il loro riutilizzo necessita di una reinterpretazione in chiave sociale, sportiva ed ecologica. È da questo presupposto che devono svilupparsi le prospettive di rigenerazione dell'area: il ruolo delle colonie marine deve essere ricompreso ed attualizzato in un tessuto urbano che, se quando sono state concepite erano il vuoto nel pieno, oggi, in una situazione di complessiva saturazione della conurbazione costiera, rappresentano un evidente vuoto nel pieno (M. Bottini).

L'ambito è già discretamente infrastrutturato: sono presenti servito la rete gas, elettrica, fognaria (nera) ed acquedottistica. Per quanto attiene il servizio di pubblico acquedotto si può rilevare una rete di adduzione capillare buona ed un sufficiente potenziale di riserva in grado di servire senza interventi di particolare rilevanza ulteriori abitanti equivalenti. Per il sistema fognario, si è identificata una rete prevalentemente distinta ed il sistema di depurazione risulta in grado di trattare gli attuali carichi.

Sotto il profilo delle dotazioni tecnologico-infrastrutturali, la carenza principale risulta il sistema di collettamento e smaltimento delle acque bianche, oggi pressoché assente; le conseguenze sono ben immaginabili, soprattutto alla luce dello specifico contesto idrogeologico, trattandosi di un territorio fortemente vulnerabile rispetto agli eventi alluvionali da mare.

L'asse urbano principale di connessione dell'ambito con il centro della città è rappresentato dalla via Mazzini, che presenta caratteristiche adeguate ai flussi di traffico attuali con significativa capacità residua. Le relazioni extra-urbane sono garantite dalla S.S. 16, che presenta livello di congestione attuale medio-basso, con il relativo svincolo collocato in prossimità ed a servizio diretto dell'area (dal quadro conoscitivo del PSC).



Figura 1 – Inquadramento dell'ambito di interesse

#### 1.2 Le previsioni urbanistiche vigenti

Il Comune di Cesenatico è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG) adottato con deliberazione del Consiglio comunale n. 99 del 3.9.1998 ed approvato con deliberazione della Giunta provinciale n. 705 del 19.12.2000.

Con deliberazione della Giunta provinciale n. 146 del 19.07.2010 è stata approvata la Variante integrativa al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) che assume per il Comune di Cesenatico il valore ed effetto di Piano Strutturale Comunale (PSC), in virtù di apposito accordo amministrativo ai sensi dell'art. 21 della L.R. 20/2000. Il

Comune non ha completato il passaggio alla strumentazione urbanistica prevista dalla L.R. 20/2000 (sostituita oggi dalla L.R. 24/2017 entrata in vigore dal 1.1.2018), per cui non dispone né di Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE), né di Piano Operativo Comunale (POC).

Il Piano Regolatore Generale (PRG) vigente classifica le aree interne all'ambito individuando zone con destinazione ricettiva e zone destinate a verde pubblico, dotazioni ed attrezzature urbane (cimitero, impianti sportivi); più limitate, dal punto di vista dell'estensione, le funzioni residenziali e quelle di tipo produttivo e commerciale.

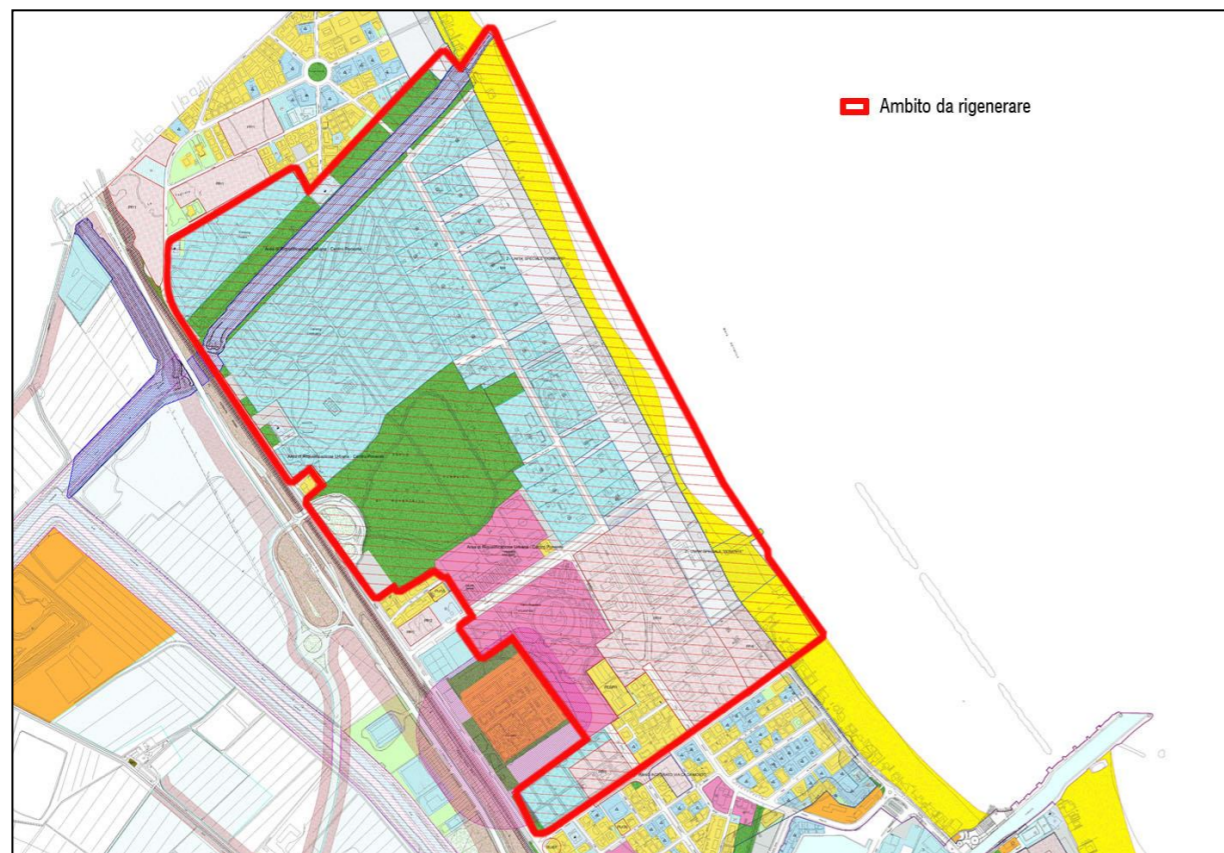


Figura 2 – Estratto del Piano Regolatore Generale (Tav. 8 “Zonizzazione”)

Il sistema dei vincoli derivanti dalla pianificazione sovracomunale, con principale riferimento al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) comprende le seguenti zone:

- zone di riqualificazione della costa e dell'arenile (art. 13).
- zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica (art. 14);
- colonie marine (art.16);
- zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale (art. 19);
- zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei (art. 28 zona B: area caratterizzata da ricchezza di falde idriche).

Il Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico dell'Autorità di Bacino dei Fiumi Romagnoli, approvato con D.G.R. n. 350 del 17.4.2003, identifica l'ambito in oggetto come “aree di potenziale allagamento”, di cui all'art. 6 alla Normativa tecnica.

Con riferimento alla Variante di coordinamento tra il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) e il Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico (PSRI), l'ambito è altresì interessato dal rischio alluvionale costiero (art. 15), differenziato nelle zone P1 (alluvioni rare - rischio elevato), P2 (alluvioni poco frequenti - rischio modesto) e P3 (alluvioni frequenti - rischio modesto).

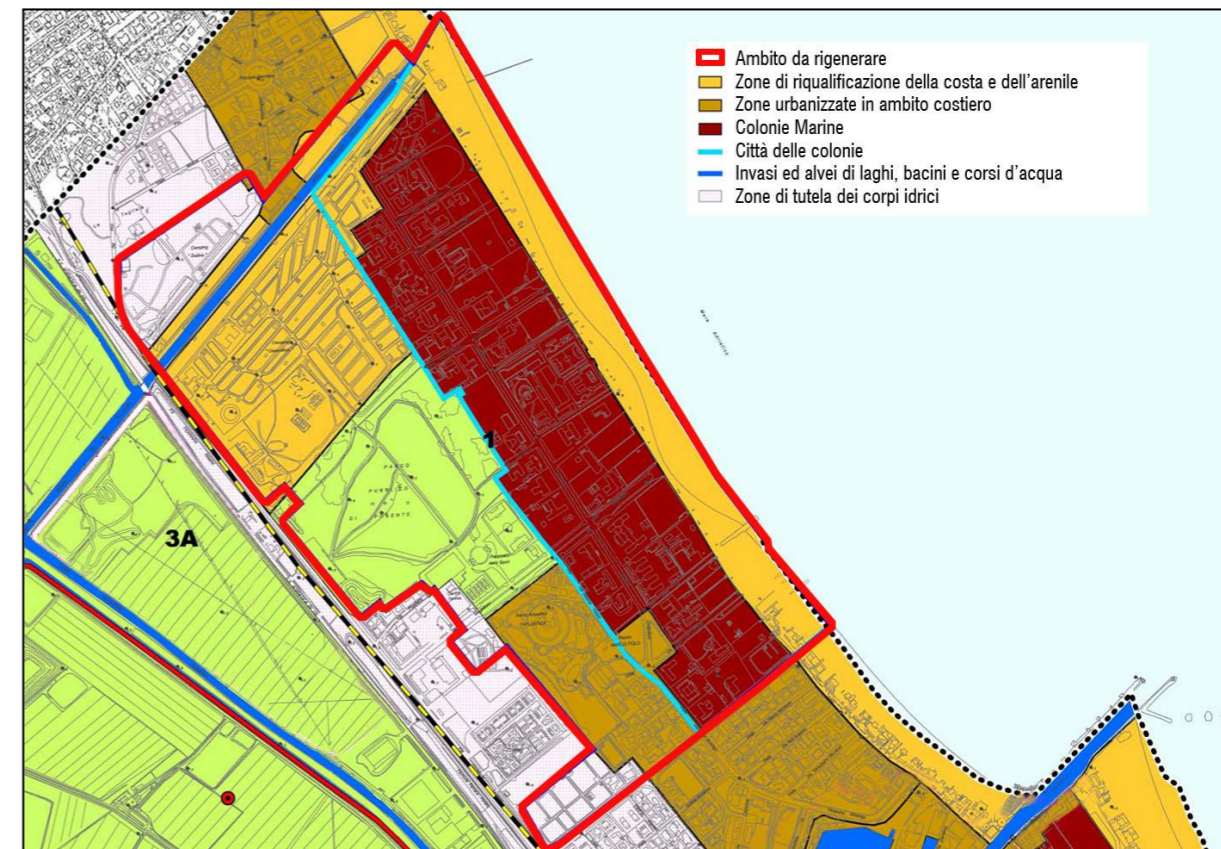


Figura 3 – Estratto del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Tav. B1 “Zonizzazione paesistica”)

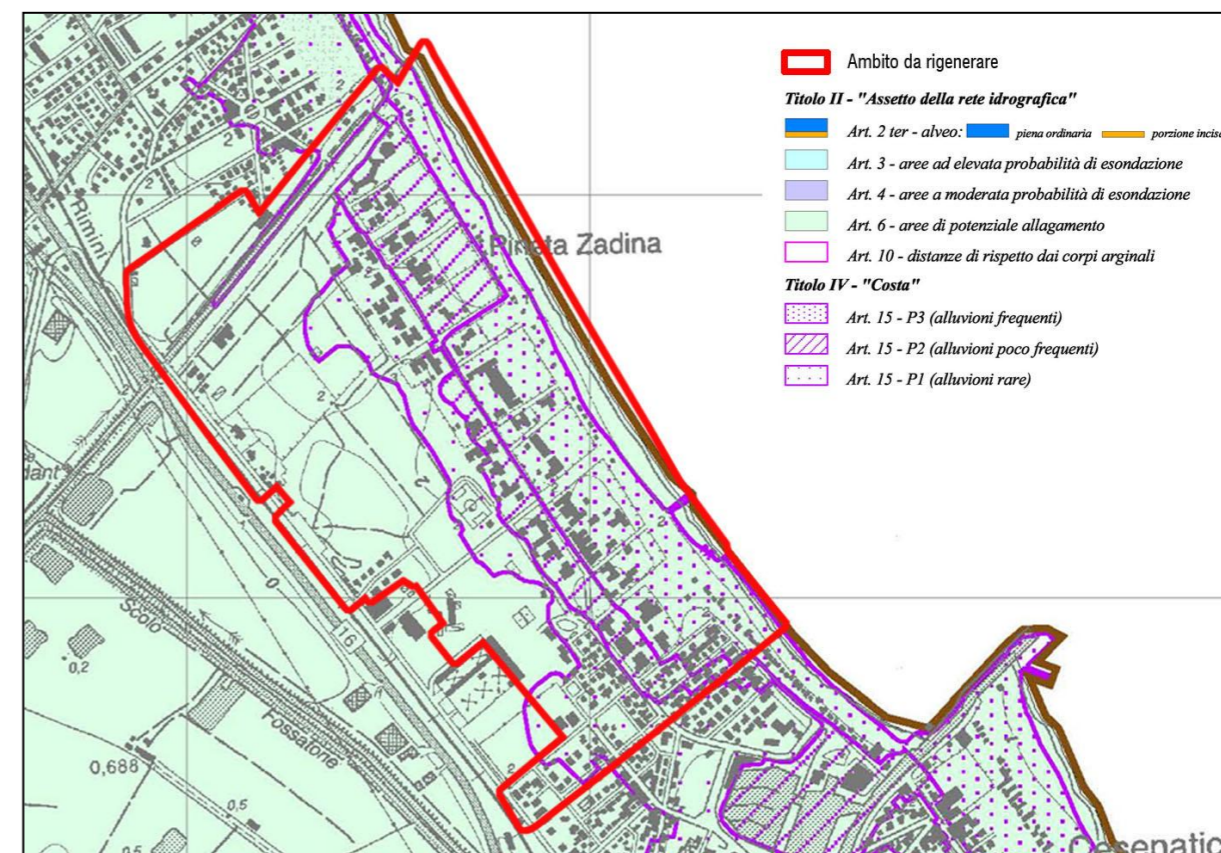


Figura 4 – Estratto del Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico

Nelle intenzioni del Piano Strutturale Comunale, l'ambito è chiamato ad attivare un complesso processo di riqualificazione urbana, anche con la eventuale disponibilità ad accogliere potenzialità edificatoria generata da operazioni di delocalizzazione di strutture alberghiere esistenti fuori comparto (Scheda normativa n. 7), essendo

riconosciuto quale ricettore di un più generale processo di ristrutturazione urbana potenzialmente coinvolgente l'intero settore turistico alberghiero comunale tenuto conto delle caratteristiche dell'area quali accessibilità, dotazioni tecnologiche, vincoli ambientali e infrastrutturali, sistema insediativo territoriale circostante e delle specifiche politiche di piano. L'obiettivo principale che il Piano demanda alla trasformazione dell'ambito è l'incremento e la riqualificazione della capacità turistico-ricettiva, dei servizi ad essa connessi in termini sia quantitativi che qualitativi, oltre al contestuale incremento delle dotazioni di qualità urbana dell'intera città. Accanto a tale priorità, l'attivazione dell'ambito dovrà perseguire in particolare i seguenti obiettivi:

- il miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del sistema costiero interessato;
- la riqualificazione e l'implementazione delle dotazioni urbane e territoriali come sistema integrato;
- la riduzione della congestione veicolare a favore di una mobilità sostenibile ed efficiente;
- il recupero della continuità tra l'entroterra e il mare riducendo le aree occupate;
- la valorizzazione delle aree libere, ricercando un assetto che conservi ed amplii i varchi a mare.

Conseguentemente, il Piano pone le seguenti condizioni alla trasformazione:

- dovrà prevedersi il completamento e/o adeguamento delle reti tecnologiche;
- l'ambito dovrà essere caratterizzato da un insediamento fortemente integrato sotto il profilo delle funzioni ospitate e delle reciproche relazioni, con la possibilità di innovare l'offerta per la balneazione;
- dovrà essere ricostituito l'apparato dunoso, quale elemento di protezione ambientale e di valenza paesaggistica compatibile con nuove forme di fruizione turistica del litorale;
- il sistema dell'arenile e della città delle colonie dovrà essere valorizzato con riferimento ai diversi valori architettonici-testimoniali riconosciuti ai fabbricati;
- l'insediamento dovrà perseguire massimo contenimento possibile dell'occupazione di suolo e contemplare la possibilità di sviluppo (ampliamento) per le dotazioni di livello urbano presenti (parco di Ponente);
- dovrà prevedersi la risagomatura del Canale Montaletto, al fine di conservare e/o aumentare l'efficienza idraulica del reticolo idrografico dell'entroterra;
- realizzazione di percorsi ciclo-pedonali e di sistemi per incentivare forme di mobilità sostenibile, privilegiando itinerari posti a distanza dagli spazi carrabili;
- la progettazione dell'impianto urbanistico dovrà essere caratterizzata dall'adozione di misure per il miglioramento delle prestazioni energetiche alla scala urbanistica ed edilizia.

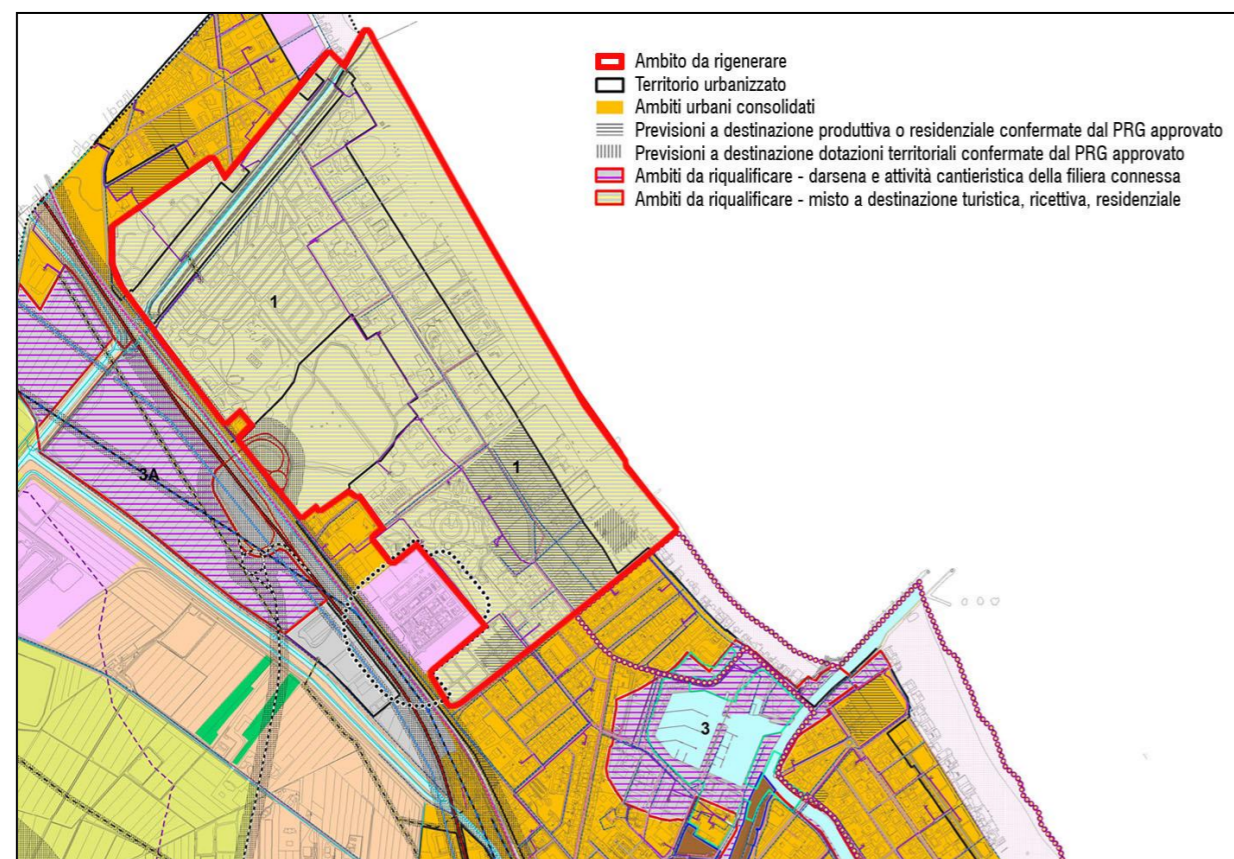


Figura 5 – Estratto del Piano Strutturale Comunale (Tav. C "Ambiti di progetto")

## 1.2 La città delle colonie

Con 73 colonie di cui 6 (Agip, F. Baracca, Bergamasca, Opere Bonomelli, Stella Maris, Veronese, S. Pietro) costruite tra le due guerre e ben 67 costruite negli anni '50 e '60, Cesenatico, tra i comuni della costa romagnola detiene il primato numerico e volumetrico di questo patrimonio: 710.003 mc per 415.044 mq di aree di pertinenza localizzate in quattro differenti zone secondo tempi e modalità insediative strettamente dipendenti dal più generale processo di crescita urbana. Cinque colonie, in gran parte vicine al porto canale, sono situate in aree centrali, utilizzando negli anni '20 e '30 partizioni di suolo ancora ineditate in quel periodo. Negli anni '50 e '60 di intenso sviluppo edilizio testimoniato dalla nascita delle frazioni di Valverde e Villamarina, la parallela crescita di colonie tende a saturare gli spazi interstiziali tra le realtà urbane via via caratterizzate: fra il centro città e Valverde, oltre alle già presenti Baracca e Agip si costruiscono altre 16 colonie e 10 tra Valverde e Villamarina. In seguito al completamento della bonifica della parte settentrionale del Comune, avvenuto nei primi anni '50, si rende edificabile un'ampia fascia di arenile estesa per 1,5 km che così viene occupata in modo pressoché esclusivo da 42 colonie in meno di due decenni (la cd. città delle colonie di Ponente).

In relazione ai temi proposti, va precisato che le colonie oggetto della presente strategia sono ricomprese all'interno della "città delle colonie", la cui disciplina è dettata dall'art. 16 del PTPR e del PTCP, commi da 15 a 20 (e, a cascata, dall'art. 2.6 del PSC) e prevede, in sintesi, quanto segue:

- ogni trasformazione, fisica e/o funzionale è subordinata alla formazione di programmi unitari di qualificazione e/o di diversificazione dell'offerta turistica (...). Tali programmi devono perseguire la generale finalità del ripristino della conformazione naturale delle aree comprese nei perimetri degli ambiti, con particolare riferimento per quelle prossime alla battigia, e/o interessanti arenili od apparati dunosi o boschivi esistenti o ricostituibili;
- i programmi di cui sopra dovranno definire: l'assetto generale dell'area tenendo conto dell'inserimento nel contesto in termini di accessibilità, servizi e aspetti paesaggistico-ambientali; gli edifici delle colonie marine e delle rispettive aree di pertinenza, nonché di eventuali ulteriori aree ed edifici ricadenti all'interno delle città delle colonie, oggetto di intervento; i soggetti pubblici e/o privati che partecipano al programma ed i reciproci impegni;
- (...) nella redazione dei programmi unitari di cui sopra, le colonie marine prive di interesse storico-testimoniale e gli eventuali altri edifici non classificati come colonie e facenti parte del progetto possono essere oggetto di:
  - accorpamento in loco di 2 o più edifici all'interno del sedime originario a parità di volume;
  - demolizione senza ricostruzione in loco ma al di fuori delle zone di cui all'art. 2.4 [arenile] con un incremento di volume pari al 15%;
  - demolizione con trasferimento all'interno delle zone di cui all'art. 2.4, ad esclusione delle aree incongrue ricomprese fra la battigia e la prima strada parallela al mare, del volume dismesso con un incremento del 5% per interventi di ristrutturazione dei volumi esistenti o per nuova costruzione;
- in assenza dei programmi di cui sopra non è consentita alcuna trasformazione, fisica e/o funzionale, degli edifici classificati come colonie (...) ad eccezione della manutenzione ordinaria e della demolizione senza ricostruzione.

Con deliberazione n. 71 del 25.09.2008, il Consiglio comunale, ai sensi dell'art. 2 della L.R. n. 19/1998, ha approvato l'individuazione dell'ambito denominato "Città delle colonie a nord di Cesenatico" (compreso fra la ferrovia, il mare, Viale Cavour ed il Canale Zadina, ed includente la città delle colonie come propriamente definita dal PTPR) ed i principali obiettivi demandati al conseguente Programma di Riqualificazione Urbana (PRU), da predisporre sulla base della medesima legge. Poiché le scelte in merito agli ambiti da riqualificare, ai temi di azione ed agli obiettivi che si intendono realizzare erano tali da prefigurare che il PRU avrebbe comportato variante allo strumento urbanistico, la delibera di cui sopra è stata assunta previo parere della Giunta provinciale (D.G.P. n. 332/2008). La programmazione di cui deliberazione suddetta, come indicato nell'atto medesimo, ha valore ed effetti di programma unitario ai sensi dell'art. 16, comma 15 del PTCP e coinvolge tutte le colonie presenti all'interno dell'ambito individuato.

Il programma parte dalla ricostruzione di un sintetico quadro conoscitivo, dal quale emerge lo stato di degrado dell'ambito e la necessità di recuperare e ricostruire la città pubblica, e traccia gli obiettivi che devono guidarne la riqualificazione, pur non entrando nel merito degli strumenti da utilizzare per la loro attuazione.

In conseguenza a tale atto l'Amministrazione comunale, con deliberazione consiliare n. 10 del 25.2.2010, ha approvato il "Masterplan e relativo studio di fattibilità economico-finanziaria per il nuovo assetto urbanistico dell'ambito denominato 'Città delle Colonie a nord di Cesenatico'" quale "strumento di indirizzo per la gestione della negoziazione pubblico-privato"; si ricorda che è a partire da questa prospettiva, che per una prima porzione della Città delle Colonie compresa fra la Via Cavour e la Via Magellano (cosiddetto ambito 1), è stato avviato un iter negoziale pubblico privato (D.C.C. n. 94 del 22.12.2010) conclusosi, nel dicembre 2015, con la sottoscrizione di un accordo di programma ai sensi del combinato disposto dell'art. 40 della L.R. 20/2000 e dell'art. 5 della L.R. 19/1998 ed attualmente in fase di conclusione: il deposito conseguente al suo perfezionamento di è concluso il 26 agosto ed entro l'anno corrente sarà

possibile procedere alla sua definitiva sottoscrizione e ratifica consiliare.

Agli atti di programmazione suddetti si è infine sovrapposto il PSC: l'area in questione è assoggettata da tale strumento ad ambito di riqualificazione ai sensi dell'art. A-11 dell'Allegato alla L.R. 20/2000 (cfr. scheda d'ambito n. 1 "Centro-Ponente"), i cui obiettivi sono stati illustrati al precedente paragrafo 1.2.

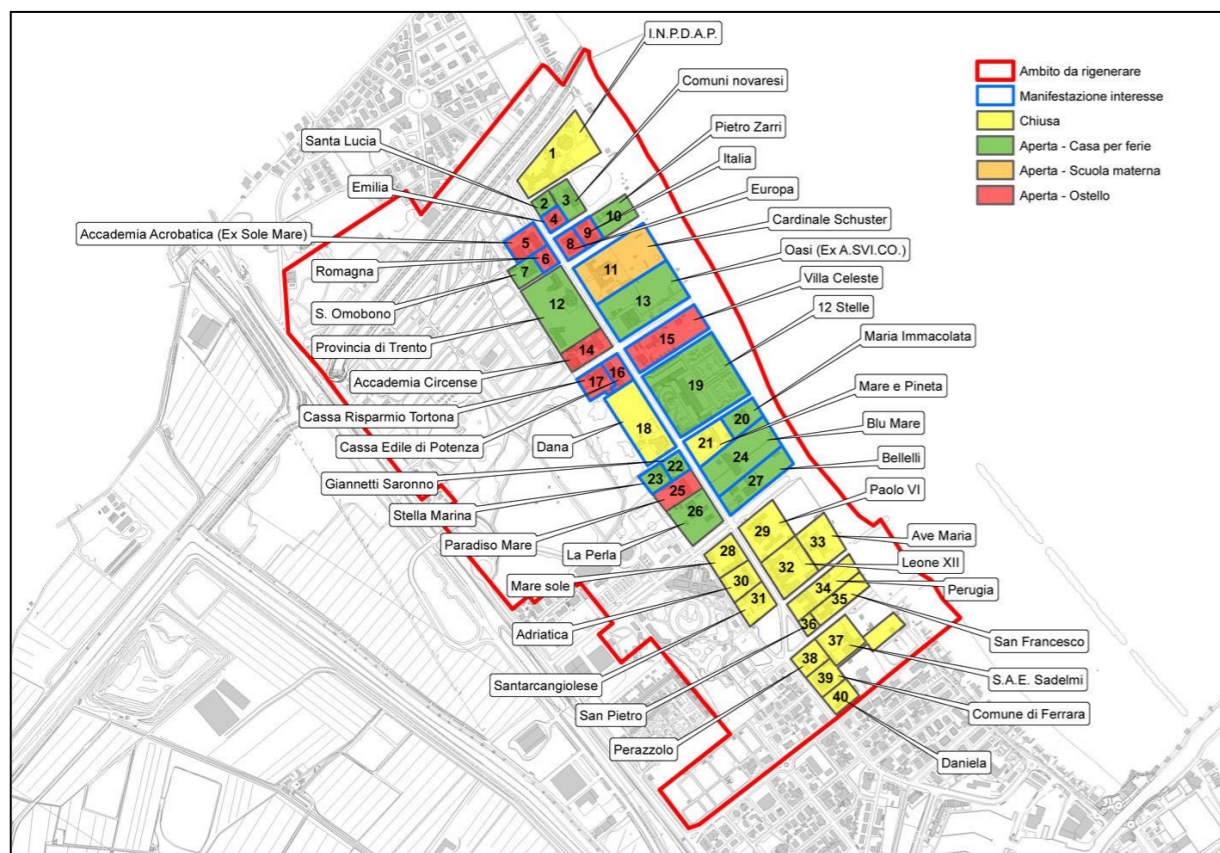


Figura 5 – Tavola illustrativa della città delle colonie a nord di Cesenatico

#### 1.4 La riqualificazione dell'ambito

Attualmente l'ambito in oggetto, vede una situazione di diffuso degrado, ancorché differenziato al suo interno; nello specifico:

- una porzione include le prime 13 colonie marine fra la Via Cavour e la Via Magellano, completamente abbandonate e versanti in condizioni di profondo degrado;
- una successiva porzione, comprendente le restanti 27 colonie marine, che attualmente, pur con strutture diversamente mantenute ed ammodernate, ha nel tempo sviluppato peculiari forme di turismo sociale e sportivo, riuscendo ad aggregare circa un terzo delle presenze turistiche che annualmente interessano il Comune di Cesenatico;
- assi urbani privi della necessaria infrastrutturazione sia tecnologica (convogliamento delle acque meteoriche) sia funzionale e fruitiva (marciapiede, pista ciclabile, parcheggi, ecc....) quale in particolare la Via Colombo nel suo completo sviluppo, a fianco di altri assi già sostanzialmente adeguati (Via Magellano e Via Mazzini);
- ampi spazi pubblici (Piazza Marco Polo) completamente degradati e privi di qualsiasi connotazione;
- un parco acquatico che si estende su una superficie di gradi dimensioni (54.940 mq), che avrebbe potuto costituire, nelle logiche del PSC, un importante spazio per la ricollocazione di sedimi alberghieri provenienti dalla costa di levante ma per la quale, nel 2016 è stata rinnovata la concessione d'uso con un contratto trentennale;
- un sistema costiero gravato da una forte erosione marina e da una altrettanto elevata vulnerabilità alluvionale;
- un polo complessivamente attrattivo (il parco urbano, il parco acquatico, il sistema costiero, le diverse possibilità ricettive) ma pressoché privo di un adeguato sistema di accessibilità e delle necessarie dotazioni territoriali.

Come accennato al precedente paragrafo, una prima porzione dell'ambito (16 ha), che ricomprende aree fra la Via Cavour e la Via Magellano, ed include 13 colonie marine da tempo dismesse e in avanzato stato di degrado, è assoggettata ad un accordo di programma che approva il Programma di Riqualificazione Urbana (PRU) ai sensi della

L.R. 19/1998. L'intervento prevede la completa riqualificazione di una fascia di 500 metri di litorale, per una profondità di circa 300 metri, oltre alla realizzazione di un grande parcheggio pubblico a monte su un'area di proprietà del Comune di Cesenatico, negli spazi oggi occupati dagli uffici e dai depositi della Società Cesenatico Servizi che, in forza dell'accordo, saranno ricostituiti in un'area sempre di proprietà comunale, già destinata a servizi e dotata di viabilità dedicata (nell'area in oggetto, interamente di proprietà del Comune, sono presenti la discarica comunale oggi in fase di post mortem, un impianto di compostaggio, la stazione ecologica e di trasferimento rifiuti).



Figura 6 – Accordo di programma per l'approvazione del PRU Città delle Colonie – ambito 1

Si tratta di un progetto organico di riqualificazione urbana, che porterà ad un completa riconfigurazione della zona, sia nel suo aspetto edilizio (con la ricostruzione degli stessi volumi preesistenti, ma in forma del tutto diversa) che nell'impianto viario; è prevista anche la realizzazione ex novo di gran parte delle infrastrutture (reti di sottoservizi, illuminazione pubblica, viabilità e percorsi ciclabili e pedonali) e il sostanziale incremento delle dotazioni pubbliche, oltre i limiti previsti dalle norme vigenti.

Uno degli elementi qualificanti del progetto è l'arretramento dell'edificato e il contestuale aumento di profondità della spiaggia (per circa 80 metri, che si aggiungono alla spiaggia demaniale attuale, creando una profondità di 140 – 180 metri). E' altresì prevista la realizzazione di una duna alta più di tre metri s.l.m.m., con funzione ecologica, paesaggistica e di protezione del nuovo insediamento a monte. L'intera fascia è destinata ad arenile e a parco fra la duna e i lotti edificati retrostanti. Il PRU è stato suddiviso in cinque comparti urbanistici ad attuazione differenziata nel tempo secondo tre macro fasi, delle quali la prima attuerà oltre al 75% delle previsioni, contestualmente all'intero argine costiero ed alle dotazioni pubbliche direttamente coinvolte.

La restante città delle colonie, presenta una situazione certamente più dinamica della prima, ancorché non compiuta, soprattutto in relazione al contesto circostante (*in primis* l'arenile, la difesa costiera e la tutela dall'erosione marina, ma anche la fruibilità e la valorizzazione del parco e dei percorsi nel verde) ed ai temi dell'accessibilità e della presenza di adeguate dotazioni territoriali e di standard.

In particolar modo questa porzione (cosiddetta ambito 2-3, mutuando la suddivisione prevista dall'allora Mastepan) costituisce il fulcro della strategia di rigenerazione che ci si appresta a descrivere.

Nella tabella che segue sono riportati alcuni dati di sintesi in relazione allo stato di funzionamento delle colonie marine ed allo stato di consistenza dei manufatti, per il quale sono riportate le principali grandezze edilizie desunte da apposita schedatura realizzata dall'Amministrazione ai fini della citata D.C.C. n. 71/2008.

COLONIA		Attività	Sup. fondiaria mq	Volume mc	Sup. utile mq	Sup. coperta mq	
N.	DENOMINAZIONE						
1	I.N.D.A.P.	Chiusa	/	15.930	25.767,26	7.012,26	2.820,93
2	S.LUCIA	Aperta	Casa x Ferie	1.920	5.381,15	1.556,06	686,04
3	COMUNI NOVARESI	Aperta	Casa x Ferie	4.243,08	8.776,30	2.553,16	1.012,50
4	EMILIA	Aperta	Ostello	1.873,06	5.932,94	1.697,82	694,33
5	ACC.MIA ACROBATICA EX SOLE E MARE	Aperta	Ostello	4.480	8.301,43	2.453,72	892,88

6	ROMAGNA	Aperta	Ostello	2.142,40	5.830,49	1.681,86	589,12
7	S.OMOBONO	Aperta	Casa x Ferie	3.400	8.008,94	2.413,28	831,66
8	EUROPA	Aperta	Ostello	2.953,32	11.437,95	3.262,52	1.232,26
9	ITALIA	Aperta	Ostello	2.733,51	6.346,95	1.811,08	916,51
10	PIETRO ZARRI	Aperta	Casa x Ferie	5.760	3.395,39	949,10	427,16
11	CARDINAL SCHUSTER	Aperta	Scuola materna	9.614	14.590,99	4.278,87	1.809,59
12	PROVINCIA DI TRENTO	Aperta	Casa x Ferie	17.207	32.585,19	5.585,32	3.789,93
13	OASIB - EX A.SVI.CO	Aperta	Casa x Ferie	9.680	8.644,10	2.543,70	1.258,30
14	ACCADEMIA CIRCENSE	Aperta	Ostello	5.530	15.184,25	3.310,87	1.712,60
15	VILLA CELESTE	Aperta	Ostello	12.031	5.358,13	1.560,10	821,36
16	CASSA EDILE DI POTENZA	Aperta	Ostello	4.084	11.478,16	3.168,40	1.129,16
17	CASSA RISPARMIO TORTONA	Aperta	Ostello	4.143	8.422,44	2.368,04	875,40
18	DANA	Chiusa	/	14.632	10.089,29	2.802,24	1.131,52
19	DODICI STELLE	Aperta	Casa x Ferie	30.943	28.974,57	8.304,14	3.563,14
20	MARIA IMMACOLATA	Aperta	Casa x Ferie	3.920	6.932,36	2.001,56	719,06
21	MARE E PINETA	Chiusa	/	5.452	12.745,20	3.638,40	1.214,40
22	GIANNETTI SARONNO	Aperta	Casa x Ferie	2.240	6.377,79	1.893,44	727,36
23	STELLA MARINA	Aperta	Casa x Ferie	3.165	7.253,60	2.213,55	881,15
24	BLU MARE	Aperta	Casa x Ferie	14.865	7.284,93	1.938,36	939,28
25	PARADISO MARE	Aperta	Ostello	5.051	8.359,60	2.444,28	908,32
26	LA PERLA	Aperta	Casa x Ferie	8.975	10.878,55	3.192,75	1.438,49
27	BELLELLI	Aperta	Casa x Ferie	5.000	7.505,93	1.914,14	818,04
<b>TOTALE</b>				<b>188.022</b>	<b>291.844</b>	<b>78.549</b>	<b>34.24.00</b>

Tabella 1 - Colonie marine comprese fra il Viale Magellano e il Canale Montaletto (le colonie evidenziate in giallo sono quelle per le quali è prevista la demolizione con il trasferimento di volumi nella zona retrostante, al fine di liberare l'area sulla quale insistono da riconsegnare all'arenile)

## 2. Piano di azione: obiettivi e indicatori

La definizione di un piano di azione, in una realtà complessa e territorialmente estesa come quella in oggetto, parte dalla definizione degli obiettivi strategici, di fatto già definiti dal PSC, poi declinati ed aggiornati da successivi atti di indirizzo e portati a sintesi all'interno della presente strategia, per poi essere riarticolati in specifici obiettivi operativi, cui consegue l'individuazione di azioni.

### 2.1 Gli obiettivi strategici della rigenerazione

Dal 2010 (approvazione del PSC) si sono modificati taluni aspetti infrastrutturali legati all'ambito, in particolare:

- è stato completato lo svincolo fra la S.S. 16 e la vecchia strada statale (oggi Via Mazzini);
- il Consorzio di Bonifica della Romagna, competente per territorio, ha portato a completamento un complesso sistema di regimazione delle acque meteoriche provenienti dall'entroterra, mediante diversione dal Porto Canale sul Canale Allacciamento, fino al Canale Montaletto, le cui sponde sono state risagomate proprio al fine di migliorare l'efficienza idraulica del reticolo idrografico dell'entroterra;
- a difesa della costa, negli ultimi anni, sono stati effettuati importanti interventi di ripascimento artificiale del litorale; ciononostante resta critica la situazione della costa ed in particolare il tema dell'erosione costiera, per contrastare il quale è necessaria una stretta concertazione e collaborazione fra gli enti locali interessati e la Regione. È evidente che, a diversi decenni dalla loro realizzazione, molte delle strutture presenti sul litorale romagnolo necessitano di un'importante opera di manutenzione, se non di una profonda e radicale revisione strutturale: alcune scogliere sono divenute inefficaci perché sprofondate a causa della subsidenza, degli effetti delle mareggiate oppure perché pensate per rispondere a un clima meteomarinico assai diverso da quello attuale; in molti casi si è manifestata la necessità di interventi di ottimizzazione o di vera e propria modifica dell'assetto delle barriere, finalizzati anche a un miglioramento della circolazione idrica e quindi a un

risanamento dei fondali e della qualità delle acque.

La complessiva riqualificazione dell'ambito, sulla base degli orientamenti già espressi ed alla luce della situazione attuale, dovrà quindi puntare ai seguenti obiettivi strategici:

1. **completamento delle reti tecnologiche:** dovrà essere realizzato, in prima battuta, il sistema di collettamento e smaltimento delle acque bianche nell'intero ambito; successivamente, il rifacimento degli assi stradali, con particolare riferimento alla Via Colombo, parte delle Vie Vespucci e Magellano ed alla Piazza Marco Polo, imporrà un'integrale revisione/rifacimento della pubblica illuminazione;
2. **creazione di nuove centralità ed assi urbani riqualificati:** per la Piazza Marco Polo, oggi spazio pubblico indefinito, dovrà essere ricercata una rigenerazione che possa riposizionarlo all'interno dell'ambito e garantirne la fruibilità; allo stesso tempo la Via Colombo, che attraversa tutto l'ambito parallelamente al mare, dovrà essere completamente ammodernata, diventando asse portante di quella porzione di città (è previsto il rialzo di quota (ca. + 50 cm s.l.m.m.) ed un layout che garantisca le percorrenze ciclopedonali in sicurezza, razionalizzi gli spazi della sosta – qui comunque residuali, valorizzi la rete ecologica delle alberature e potenzi percettivamente i varchi al mare che da tale strada si aprono);
3. **difesa dalle alluvioni e salvaguardia dell'arenile:** dovrà essere ricostituito l'apparato dunoso, quale elemento di protezione ambientale e di valenza paesaggistica compatibile con nuove forme di fruizione turistica del litorale; resta chiaramente aperto il tema dell'erosione costiera, che richiede il coinvolgimento della Regione;
4. **riqualificazione ed implementazione delle dotazioni urbane e territoriali,** che dovranno essere realizzate favorendo una riorganizzazione che le qualifichi come un vero e proprio sistema integrato; in particolare, dovrà essere garantito un adeguato sistema di accessibilità e della sosta, incentivando l'allontanamento delle auto dalla costa, il decongestionamento degli assi stradali e dei varchi al mare. Dovrà essere inoltre perseguita la valorizzazione del parco pubblico di Ponente: ci si riferisce alla necessità di verificare e sostituire, in alcune parti, le essenze arboree presenti, nonché di operare un restyling degli arredi e della pubblica illuminazione, potendo immaginare, eventualmente presidio di servizi (chiosco bar) per aumentare l'interesse, la fruibilità e sorvegliabilità dell'area;
5. **sistema di mobilità sostenibile ed efficiente:** le percorrenze veicolari nell'ambito dovranno essere drasticamente ridotte; l'accessibilità sarà garantita da percorsi ciclo-pedonali e sistemi per incentivare forme di mobilità sostenibile, privilegiando itinerari posti a distanza dagli spazi carrabili;
6. **ricerca di qualità urbana ed architettonica:** la progettazione degli spazi pubblici e privati dovrà perseguire la più elevata qualità sia dal punto di vista delle risorse impiegate (scelta dei materiali, contenimento dei consumi energetici), sia rispetto all'inserimento nel contesto (valorizzazione delle aree libere, conservazione ed ampliamento dei varchi a mare, tutela e valorizzazione dei valori architettonico-testimoniali riconosciuti in particolare ad alcune colonie marine).

La declinazione di obiettivi si riallaccia e si integra a quel portato di sensibilità, misure di salvaguardia e di tutela che il PTPR aveva saputo anticipare ormai una ventina di anni fa: oggi si può affermare che la ricircuitazione dell'importantissimo patrimonio costituito dalle colonie marine non è stata affatto impedita o bloccata dalla normativa paesistica, quanto piuttosto dalla incertezza con cui il mercato turistico, locale e non, ha affrontato l'allora nuova congiuntura ed il problema di un riassetto complessivo e di un riposizionamento della sua offerta.

Uno dei punti di forza affinché la costa romagnola possa vincere la sfida della rigenerazione urbana è certamente quello della riqualificazione e del riuso delle ex colonie, o meglio delle "città delle colonie", delle quali - merito della pianificazione paesistica - è stato impedito un riuso di volta in volta spicciolo, sporadico, orientato ad una isolata valorizzazione immobiliare di corto respiro e sistematicamente avulsa dal contesto più ampio. Questo esito consegna oggi l'opportunità di ricercare e costruire le condizioni della riqualificazione di un settore economico ed al contempo della rigenerazione di una parte importante della città all'interno della stessa e dei suoi diversi tessuti.

### 2.2 Gli obiettivi operativi e le azioni da programmare

La tabella sottostante declina, per ciascun obiettivo strategico individuato, come descritto e contestualizzato ai paragrafi precedenti, gli obiettivi operativi che ne conseguono, e quindi le azioni necessarie.

Obiettivi strategici	Obiettivi operativi	Azioni / Interventi	Ambito 1	Ambito 2 - 3
1 Infrastrutturazione e creazione di nuovi assi urbani qualificati	Completamento delle reti tecnologiche	Realizzazione del sistema di collettamento e smaltimento delle acque bianche		
		Revisione/rifacimento della pubblica illuminazione		
	Creazione di nuove	Rigenerazione degli spazi pubblici con		



		centralità ed assi urbani riqualificati	prioritario riferimento alla Piazza Marco Polo		
			Riqualificazione integrale della Via Colombo		
2	Difesa dalle alluvioni e riqualificazione ed implementazione delle dotazioni urbane e territoriali	Implementazione di un efficace sistema di difesa idraulica costiera	Ricostituzione dell'apparato dunoso per la protezione ecologico- ambientale dalle alluvioni marine		
			Armonizzazione delle finalità di difesa idraulica dell'apparato dunoso con quelle di fruibilità e di valenza paesaggistica compatibile con nuove forme di fruizione turistica del litorale		
		Implementazione delle dotazioni urbane e territoriali	Realizzazione di un efficace sistema di dotazioni pubbliche, in primis i parcheggi, per coprire il fabbisogno dell'ambito evitando il frazionamento degli spazi ed il congestionamento della porzione costiera		
			Valorizzazione del parco pubblico di Ponente		
3	Qualità insediativa: sistema di mobilità sostenibile e cura nella progettazione architettonica e paesistica	Accessibilità ciclopedonale all'ambito	Garantire un'adeguata accessibilità ciclo-pedonale all'ambito di attraversamento e di adduzione al mare evitandone il congestionamento veicolare		
			Ricerca di elevata qualità nella progettazione degli spazi pubblici e privati (scelta dei materiali, contenimento dei consumi energetici)		
		Qualità nella progettazione edilizia e adeguata contestualizzazione	Cura all'inserimento nel contesto (valorizzazione delle aree libere, conservazione ed ampliamento dei varchi a mare)		
			Tutela e valorizzazione dei valori architettonico-testimoniali riconosciuti in particolare ad alcune colonie marine		

Tabella 2 – La mappa degli obiettivi

**2.3 Avviso pubblico e manifestazioni di interesse**

L'art. 4 della nuova legge urbanistica regionale prevede che, fino alla scadenza del termine perentorio per l'avvio del procedimento di approvazione del nuovo strumento urbanistico (PUG), stabilito nei tre anni successivi all'entrata in vigore della medesima (ovvero entro il 1.1.2021), il Comune, attraverso apposito atto di indirizzo deliberato dal Consiglio, può promuovere la presentazione di accordi operativi per dare immediata attuazione a parte delle previsioni contenute nei vigenti PSC.

Il Comune di Cesenatico ha avviato l'iter propedeutico alla definizione dell'atto di indirizzo suddetto, per cui attraverso specifico avviso pubblico (D.G.C. n. 24 del 5.2.2018) ha inteso incoraggiare la presentazione di contributi costituenti "manifestazione di interesse" con riferimento a taluni ambiti del PSC, fra cui l'ambito in oggetto (A-11 n. 1 "Centro – Ponente"). Ad oggi l'Amministrazione comunale sta valutando, fra quelle pervenute, le manifestazioni di interesse ritenute più idonee in coerenza con il perseguimento degli obiettivi di pubblico interesse, sostenibilità e qualità urbana definiti dal PSC ed alle indicazioni contenute nella programmazione di cui alla D.C.C. n. 64 del 20.9.2017.

Le proprietà che hanno espresso la manifestazione di interesse sull'ambito in oggetto (n.7, che coinvolgono oltre tre quarti delle strutture presenti), propongono all'Amministrazione comunale, a fronte di un contributo alla realizzazione degli interventi di qualificazione dell'ambito, di veder riconosciuto alle proprietà interessate possibilità incrementali, riepilogate come segue:

- a) lo sviluppo di nuove funzioni, quali alberghi ed alberghi-residenze, centri per la salute, attività culturali, educative e sportive, servizi ed attrezzature di interesse pubblico collettivo, attività commerciali e pubblici esercizi (proposto fino alla concorrenza del 5% del volume di ogni singola struttura, solamente se aggregati ad attività turistiche ordinarie);
- b) un incentivo volumetrico per la riqualificazione delle strutture esistenti (proposto al 25%);
- c) il riconoscimento, alle strutture che mantengono l'attuale destinazione urbanistica ricettiva di tipo specialistico,

di aggiunte modalità operative: ampliamento, demolizione e ricostruzione con possibilità di trasferimento di volume;

d) la possibilità di riqualificare i due campeggi presenti mediante potenziamento dei servizi esistenti.

Le proprietà propongono di costituire un fondo comunale finanziato dai privati e gestito dal Comune per la realizzazione degli interventi sulla città pubblica.

**2.4 Gli strumenti operativi**

L'atto di indirizzo che conseguirà a breve alle manifestazioni di interesse acquisite stabilirà, in conformità ai principi di imparzialità e trasparenza, i criteri di priorità, i requisiti ed i limiti in base ai quali valutare la rispondenza all'interesse pubblico delle proposte di accordo operativo avanzate dai soggetti interessati.

Fra queste, potrebbe concretizzarsi rapidamente, quella relativa alla colonia marina oggi di proprietà INPS (l'ipotesi al vaglio è la possibilità di accedere ad un accordo ai sensi dell'art. 61 della L.R. 24/2017 che possa poi confluire in uno specifico accordo operativo).

INPS intende conferire il bene ad Investimenti Immobiliari Italiani (INVIMIT), società istituita con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze e sua partecipata al 100%, che opera per cogliere le opportunità di valorizzazione, gestione e dismissione del patrimonio immobiliare pubblico sulla base delle prospettive e delle logiche del mercato, attraverso l'istituzione, promozione e gestione di fondi di investimento immobiliari. Nell'ambito dell'attività di gestione di Fondi Immobiliari Diretti, gestiti direttamente da INVIMIT, la Società ha istituito il 18.4.2018 il Fondo *i3Silver*, destinato alla valorizzazione di immobili di proprietà dell'INPS e dello Stato. Attraverso le disponibilità finanziarie rinvenienti dall'apporto di liquidità da parte del fondo verranno implementati gli interventi di riqualificazione, ampliamento e trasformazione necessari allo sviluppo delle strategie di valorizzazione degli immobili acquisiti; al termine dei lavori, verranno individuati con procedure ad evidenza pubblica operatori specializzati alla gestione degli immobili.

L'ipotesi prospettata consiste nella trasformazione di questa colonia marina in una «SilverHouse»: si tratta di convertire l'immobile in una serie di alloggi di varia dimensione, con servizi centralizzati, da dare in locazione ad utenze over 65 anni. La proprietà resterebbe pubblica per un periodo minimo di 25 anni. Il progetto proposto vede innanzitutto la connessione dei tre blocchi attualmente separati tra loro dell'edificio, prevedendo l'allocatione dello spazio connettivo di ogni piano sul versante nord-ovest e privilegiando, quindi, gli affacci verso il mare delle residenze, immaginate infatti per la maggior parte sul fronte sud-est. Al piano terra, il primo blocco prospiciente all'ingresso della Via Colombo sarà destinato a servizi assistenziali che completano la SilverHouse (in parte destinati ad accogliere anche fruitori non residenti all'interno della struttura). L'ampio lotto di terreno dell'ex colonia sarà inoltre adeguatamente attrezzato per lo stazionamento degli ospiti e per il suo attraversamento verso la porzione di arenile in concessione alla struttura.

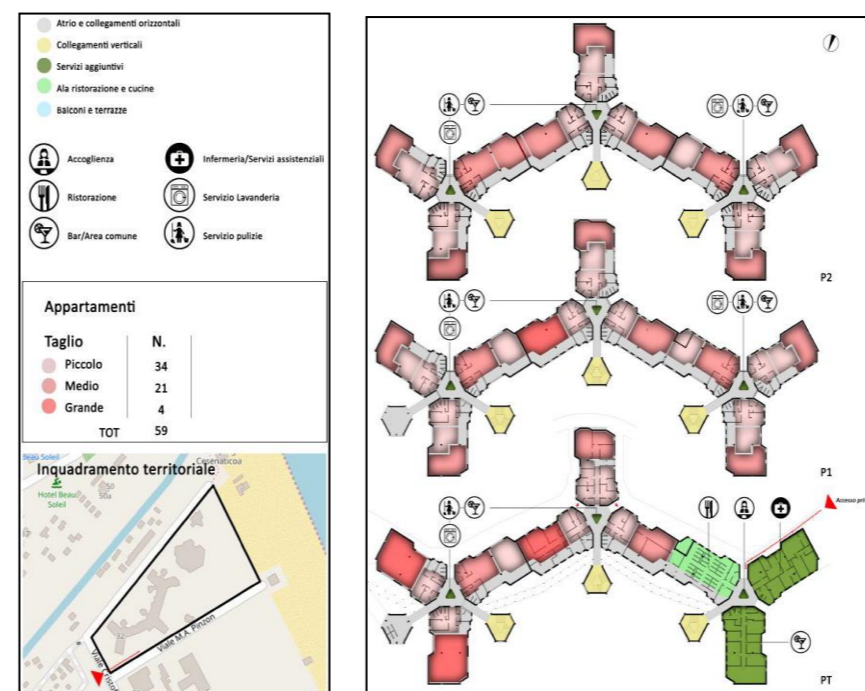


Figura 7 – Ipotesi di rigenerazione della colonia INPS

REGIONE EMILIA-ROMAGNA ( r. emiro )  
Giunta ( AOO EMR )  
allegato al PG/2018/0583018 del 18/09/2018 11:01:53



### 3. Interventi ed azioni

La strategia di rigenerazione che si intende porre in essere comprende l'attivazione di politiche a sostegno dei processi finalizzati alla qualificazione, ovvero al miglioramento ed al riadattamento del patrimonio sia pubblico che privato per dare risposta a fenomeni di degrado spaziale, ambientale, nonché socio-economico e traguardare al contempo una nuova ed efficace qualità insediativa. Nei paragrafi che seguono si tenta di tracciare, pur nella sintesi dovuta, gli elementi salienti dello scenario progettuale e procesuale ipotizzato.

e)

#### 3.1 La città pubblica: schema di assetto funzionale

Gli elementi salienti che sostengono la strategia possono essere riassunti nel seguente quadro:

- la superficie territoriale complessiva cui si fa riferimento è misurabile in 1.179.382 mq (117,9 ha);
- le 40 colonie di Ponente occupano un sedime fondiario pari a 309.211 mq (30,9 ha) e sviluppano un volume complessivo pari a circa 449.000 mc; realizzano quindi un rapporto di 1,45 mc/mq ed un rapporto di copertura pari a 0,18;
- le aree pubbliche aventi usi pubblici e/o privati sono:
  - il centro sportivo (34.945 mq = 3,5 ha);
  - il parco acquatico Atlantica (55.050 mq = 5,5 ha);
  - parco di Ponente (128.353 mq = 13 ha);
  - piazza Marco Polo (15.500 mq = 1,6 ha)

per un totale complessivo di circa 233.848 mq (24 ha);

- l'invariante paesaggistico-ambientale di primo rilievo è certamente quella dell'arenile (dai 15 ai 20 ha); è da sottoporre ad interventi di forte riqualificazione e ad un nuovo approccio nell'offerta dei servizi di balneazione a partire dalla ricostituzione dell'apparato dunoso. Quest'ultimo aspetto è da mettere in stretta relazione con le funzioni di difesa dall'erosione costiera;
- infine il parco di ponente si costituisce come un'invariante urbanistica che deve rappresentare in termini quantitativi l'elemento centrale di costruzione della nuova città pubblica cui i futuri spazi pubblici derivanti dalle trasformazioni private si devono commisurare e collegare.

Dovrà infine essere valutata l'ipotesi di collegare alla città di Ponente quella residua parte di sistema costiero comunale individuato dalla pianificazione paesistica che le è frontistante sul lato a monte oltre la S.S. 16 e ricompreso fra il confine comunale con Cervia e lo scolo Fossone. Quest'area, al netto delle destinazioni produttive presenti già conformate dal PRG vigente, misura circa 325.000 mq (32,5 ha).

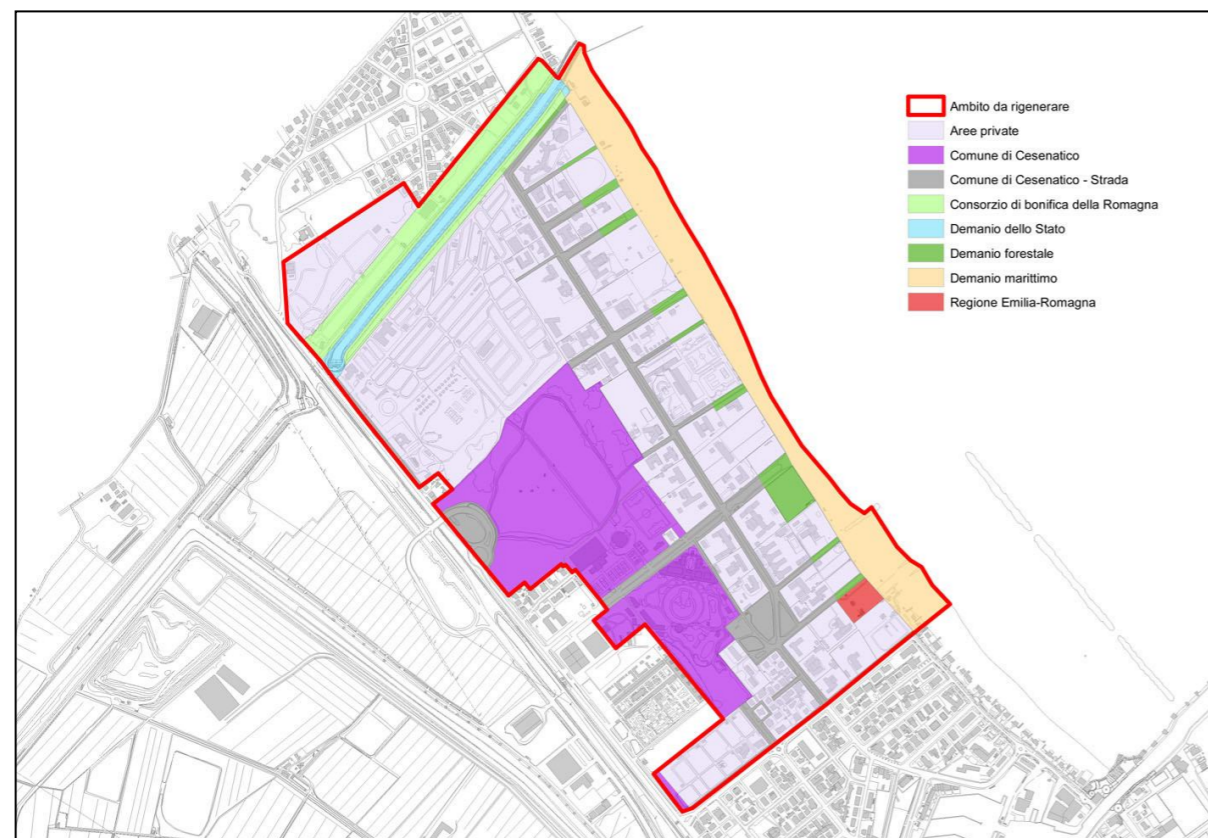


Figura 8 – Situazione proprietaria delle aree

#### 3.2 Il sistema di smaltimento delle acque bianche

Stante l'ipotesi di riorganizzazione ed ammodernamento dell'asse stradale dalla Via Cavour alla Via Magellano, prevista all'interno dell'accordo di programma in corso di conclusione tra la Via Magellano ed il Canale Montaletto, è specifico obiettivo proseguirne la riqualificazione, che potrà avvenire – quantomeno funzionalmente – in due fasi distinte:

- la realizzazione del sistema di collettamento e di smaltimento delle acque bianche;
- il rifacimento dell'asse viario, portato alla stessa quota di sicurezza studiata per l'altro tratto (ca. + 50 cm s.l.m.m.), comprensivo di marciapiede, pista ciclabile, pubblica illuminazione, razionalizzazione degli spazi per la sosta, valorizzazione delle alberature presenti e dei varchi al mare.

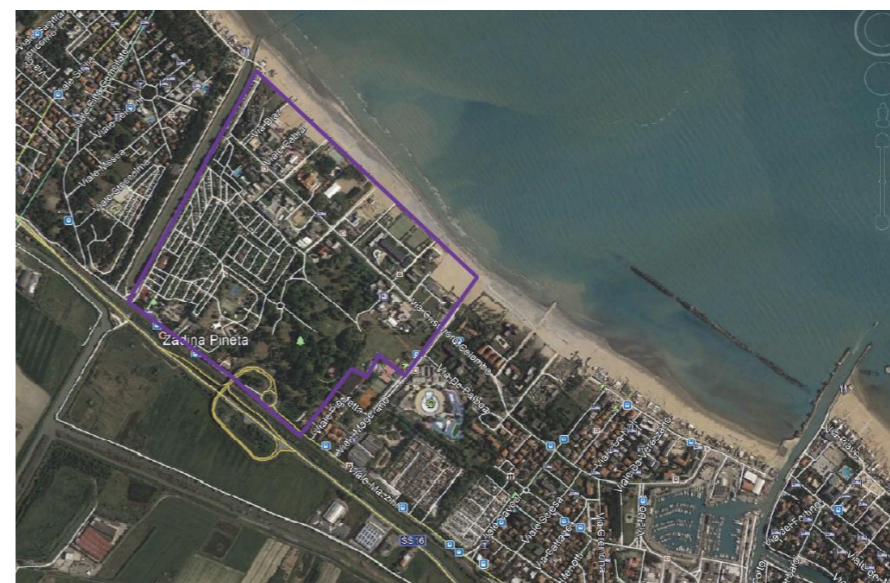


Figura 10 – Inquadramento dell'area sprovvista di fognatura bianca (perimetro viola)

Per quanto attiene al sistema di fognatura bianca, oggetto di richiesta di finanziamento, ogni valutazione ha tratto spunto da un'analisi complessiva dell'intera area di Ponente di Cesenatico, ricompresa tra il Porto Canale, il Canale Tagliata e la linea ferroviaria Ferrara-Rimini.

La dorsale di Via Magellano, pensata in origine per drenare tutta l'area a nord fino al nuovo Canale Tagliata, è stata interrotta in fase progettuale, così da presentare oggi un ramo cieco ed incompiuto a cui, nel tempo, sono state apportate aggiunte e modifiche provvisorie e non organiche. Anche su Viale Mazzini, tra Viale Magellano e Viale Cavour, è presente una fognatura bianca sottodimensionata e non adeguata all'importanza dell'arteria viaria.

Oltre un chilometro di viale Colombo, nel tratto compreso tra il canale Tagliata e l'incrocio con Viale Magellano, è del tutto sprovvista di fognatura bianca ed è soggetta a frequenti allagamenti, specialmente a ridosso della sede viabile, in occasione di eventi pluviometrici intensi e/o copiosi. Tale situazione va sanata in un'ottica di riqualificazione urbana dell'area.

Buona parte dell'area perimetrata in Figura 10 (quella oggi sprovvista di rete fognaria bianca) di fatto non determina apporti meteorici significativi alla rete (attuale e/o di progetto), in quanto si caratterizza per la presenza di aree particolarmente permeabili e con suoli di natura prevalentemente sabbiosa (campeggio, parco di Ponente, aree cortilizie delle colonie). Tali aree sono state escluse dai conteggi delle aree tributarie dei bacini, anche se la nuova fognatura mantiene un certo margine funzionale nei confronti dell'evento di riferimento minimo ( $Tr = 2$  anni), così da permettere in futuro modesti allacciamenti anche da tali zone.

Le aree da servire, gravitanti sulle vie Colombo e Magellano ed oggi non drenate - ammontano ad oltre 240.000 mq, che, sommati ai 550.000 mq già oggi presenti sulla dorsale fognaria di Viale Cavour (con sottopasso della ferrovia ed arrivo all'impianto di sollevamento "Ponente"), porterebbe l'estensione del territorio da servire a quasi 800.000 mq.

In ragione di tale ricostruzione del quadro attuale delle fognature bianche dell'intera area di Ponente e delle criticità rilevate, il progetto di fattibilità ha individuato le seguenti priorità:

- creazione di una dorsale di fognatura bianca sull'intera Via Colombo, che scarichi in testata dell'attuale tratto cieco della fogna ovoidale 100\*150 di via Magellano (ricompreso tra l'incrocio con la Via Colombo e quello con la Via Pigafetta);
- rifunzionalizzazione del tratto cieco di fogna ovoidale di Via Magellano e sua prosecuzione lungo l'intera tratta residua di Via Magellano e poi su Via Mazzini, fino a trovare recapito, in corrispondenza dell'incrocio con viale

Cavour, sulla dorsale DN1200/1500 che sottopassa la linea ferroviaria fino all'impianto di sollevamento terminale "Ponente". Tale operazione comporta la dismissione di attuali brevi tratti di fogna esistente sottodimensionati e/o con direzione di scorrimento contraria e/o con quote di posa non idonee e troppo superficiali;

- magliatura della rete fognaria configurata da progetto, con collegamento delle reti in uno o più punti, in modo tale da creare una rete ad anello, che consenta una migliore ripartizione delle portate in base ai livelli idrici presenti in rete, con la possibilità che una sottodorsale possa andare "in soccorso" di un'altra, all'interno di un unico sistema di drenaggio ben distribuito e bilanciato.

Una volta definito il nuovo impianto planimetrico della fognatura bianca dell'intera area di Ponente, sulla scorta delle altimetrie attuali, dei possibili ricoprimenti, delle caratteristiche strutturali delle tubazioni in commercio, è stato possibile ottimizzare la scelta combinata di materiale/sagoma/pendenza nei due tratti nuovi di fognatura.

Gli interventi di progetto sono di seguito elencati:

- dorsale di Viale Colombo: scarsi ricoprimenti disponibili, la presenza di una falda poco più profonda delle quote di posa previste, e le modeste pendenze hanno indotto a scegliere tubazioni idonee in polimero plastico (polipropilene SN16), con scarsa scabrezza, facile posa ed elevata resistenza. Le sagome necessarie variano da una sezione interna di diametro minimo 500 mm ad una di diametro massimo 1030 mm;
- dorsale di Viale Magellano e Viale Mazzini: per gli elevati ricoprimenti, le bassissime pendenze disponibili, la presenza di falda freatica superficiale si è optato per una tubazione in conglomerato cementizio di discreta scabrezza molto resistente e pesante per evitare rischi di galleggiamento, di tipo ovoidale come il tratto esistente, con sagoma notevole (120\*180 cm) per le importanti portate da collettare (picchi di circa 1500 l/s). La particolare sagoma ovoidale offre un duplice vantaggio rispetto a quella classica circolare, a parità di efficienza idraulica: a) per regimi di portate modeste, le velocità idriche restano leggermente più elevate nell'ovoidale, aspetto conveniente per le basse pendenze e l'elevata probabilità di depositi sabbiosi; b) la forma allungata in verticale dell'ovoidale consente di contenere la larghezza degli scavi per la posa delle tubazioni.

### 3.3 La riqualificazione della Via Colombo

Con riferimento alla progettazione già definita in sede di accordo di programma la Via Cristoforo Colombo nel tratto tra la Via Magellano e la Piazza Marco Polo, la quota stradale sarà rialzata di 40 cm, a cui si aggiungono i marciapiedi rialzati di 15 cm, per un'altezza complessiva di 55 cm. E' questa la quota a cui saranno impostate tutte le aree private prospicienti le vie Colombo e Magellano. Le parti restanti delle corti saranno portate ad una quota media di m. 1,50, pari alla quota di imposta del primo solaio nel caso degli edifici di abitazione. Tale accorgimento ha lo scopo di proteggere l'area in esame dall'ingresso laterale delle acque fino alla quota indicata nello scenario molto frequente.

La Via Vespucci e la Piazza Marco Polo non possono essere sollevate, per la presenza dei passi carrai delle abitazioni prospicienti sul lato opposto. Solo il lato a mare della Piazza M. Polo sarà sollevato con la sistemazione del giardino, portando la quota di ingresso dei lotti alla stessa altezza di + 0,55 m degli altri lotti su Via Colombo.

Per quanto concerne il completamento della Via Colombo dall'intersezione con la Via Magellano fino al Canale Tagliata sono previsti interventi di riqualificazione ed arredo urbano che hanno l'obiettivo di rendere gradevole e dare centralità ad un'area oggi marginale e molto trascurata.



Figura 11 – Visualizzazione della Via Colombo riqualificata

Una volta completati i sottoservizi (oggi estremamente carenti o del tutto assenti) si prevede di dare attuazione ad

una serie di interventi di arredo e di dotazione di servizi. L'intera via Colombo sarà riasfaltata e rialzata rispetto alla quota attuale, così da consentire una razionale organizzazione della rete di distribuzione fognaria di nuova realizzazione, rettificare ed uniformare le quote stradali e ridurre i rischi di ristagno oggi molto frequenti e diffusi.

Sul lato strada verso monte è previsto il mantenimento delle alberature esistenti, salvo una loro manutenzione diffusa e la razionalizzazione del numero di esemplari laddove risultasse eccessivo e di ostacolo al corretto sviluppo vegetativo. Su tale lato è prevista la realizzazione di parcheggi: i posti auto, oggi distribuiti in maniera irrazionale e caotica su gran parte dell'area, saranno adeguatamente segnalati. Esternamente ai parcheggi è prevista la realizzazione di un ampio marciapiede.

Sul lato opposto (lato mare) sono previste le opere di maggior impatto. Essendo prevista la realizzazione di un marciapiede e di una pista ciclabile a doppio verso di percorrenza da mettere in sicurezza rispetto alla strada con una aiuola ed una alberatura di pronto effetto, le piante esistenti (diffusamente ammalorate e più rade rispetto a quelle presenti sul lato opposto) saranno rimosse e sostituite con nuove essenze. Una ricca aiuola dotata di un nuovo impianto di pubblica illuminazione fungeranno da barriera fisica di separazione a tutela di pedoni e ciclisti.

La pista ciclabile sarà adeguatamente segnalata con opportuna cromia, provvista della necessaria segnaletica orizzontale e verticale e sarà fiancheggiata da un marciapiede lato mare.

### 3.4 La difesa alluvionale costiera

Mutuati gli indirizzi dagli approfondimenti che l'Autorità di Bacino dei Fiumi Romagnoli ha operato con la Variante di coordinamento PGRA - PSRI, nonché dal progetto di protezione delle alluvioni da mare, sviluppato già a livello definito in seno all'accordo di programma che coinvolge il cosiddetto ambito, l'apparato dunoso pensato per la difesa idraulica prevede un livello di protezione per il tempo di ritorno di 100 anni (scenario poco frequente P2) su tutto il fronte mare prospiciente l'insediamento.

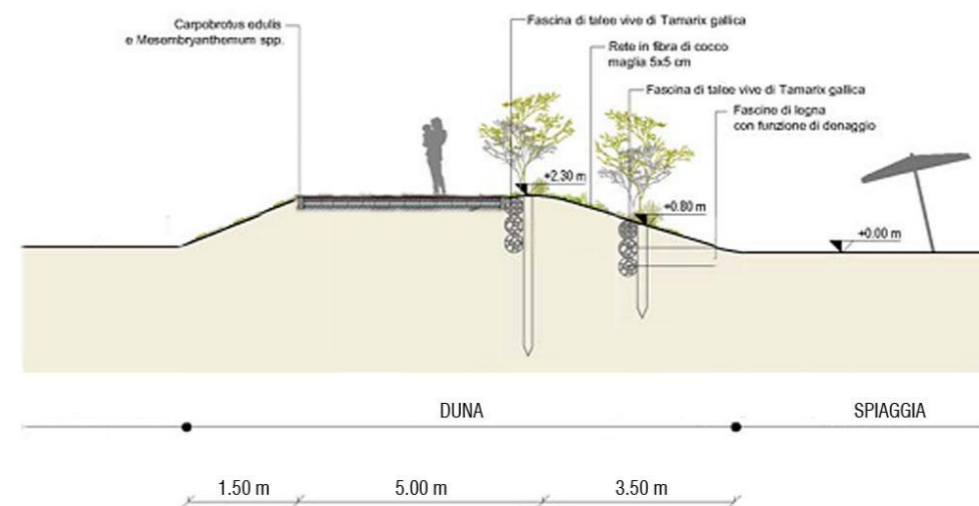


Figura 12 - Sezione tipologica della duna protettiva di progetto

Con riferimento alla progettazione della duna già avviata per l'ambito 1, si forniscono alcune specifiche:

- considerando i dati desunti dal PGRA e dai rilievi della subsidenza realizzati da ARPAE è prevedibile, considerando un tempo di ritorno di 100 anni ed il contributo della subsidenza, un innalzamento del livello marino di circa 2,24 m. Secondo queste valutazioni, una duna con uno sviluppo in altezza di circa 2,2-2,3 m sopra l'attuale piano di campagna, proteggerà l'insediamento dall'ingressione marina evidenziata dallo scenario P2 (evento poco frequente);
- l'altezza minima della duna protettiva (+ 2,30 m) sarà garantita da un setto realizzato con pali di castagno o specie resinosa, diametro medio 20 cm, infissi lungo la linea di colmo di progetto. A monte della linea di pali saranno interrati fascine morte di diametro 30/40 cm per garantire il deflusso delle acque e una fascina viva di tamerici più superficiale per favorire un consolidamento della duna stessa e contestualmente limitare l'effetto erosivo del vento;
- il culmine della duna sarà posto ad una distanza variabile tra 3 e 6 m dalla nuova passeggiata pubblica posta alla quota +1,80 m per garantire la possibilità di avere un avvallamento, tra passeggiata e culmine duna, per favorire il drenaggio delle acque meteoriche;
- per garantire una adeguata stabilità del materiale con cui verrà formata la duna si prevede che il raccordo tra culmine della duna e la quota della spiaggia abbia una lunghezza minima di 6,90 mc (pendenza massima 1:3);

- per facilitare il consolidamento il lato della duna verso mare, che potrebbe essere oggetto di danneggiamenti da parte delle mareggiate invernali, verrà realizzato, ad un terzo del versante, un secondo setto con pali di castagno/resinosa; anche in questo caso a monte del setto saranno interrate fascine vive di tamerici;
- infine, per contrastare l'effetto erosivo del vento, verrà posata tra i due setti di pali una rete in fibra di cocco che faciliterà inoltre l'attecchimento e lo sviluppo vegetativo delle piante erbacee ed arbustive previste per il rinverdimento della duna nonché di tutte le specie spontanee che vi si potranno insediare con maggiore facilità.

### 3.5 Accessibilità e dotazioni territoriali

L'accessibilità veicolare all'ambito dovrà essere completamente ripensata: l'obiettivo è quello di decongestionare l'area dal traffico veicolare, privilegiando le percorrenze ciclopedonali e garantendo un efficace sistema della sosta a monte dell'insediamento, la cui penetrazione, nella stagione turistica, potrà essere anche garantita da un sistema di navette ovvero dalla possibilità di noleggio biciclette. I percorsi ciclabili interesseranno in particolare:

- l'intera Via Colombo, con possibilità di attraversamento del Canale Montaletto verso Zadina a nord e innesto sulla Via Cavour a sud;
- la Via Magellano dal mare fino alla Via Mazzini (opera inserita nell'accordo di programma – ambito 1), dove già esiste un percorso ciclabile che nei prossimi mesi sarà assoggettato a manutenzione straordinaria con il contributo di fondi europei;
- la Via Vespucci e l'attraversamento della Piazza Marco Polo (opera inserita nell'accordo di programma ambito 1);

Per quanto concerne il sistema della sosta, stimato il fabbisogno di standard (da ricostituire integralmente) in una forbice compresa fra 1.200 – 1.500 posti auto circa (scenario massimo - complessiva trasformazione ad usi ricettivi ordinari), e ritenuta inefficace una restituzione di tale dotazione per quota all'interno dei singoli lotti su cui insistono le colonie marine oggetto di trasformazione, sia sotto il profilo gestionale-funzionale, sia soprattutto sotto quello della sostenibilità ecologico ambientale dell'intero insediamento, si ipotizzando soluzioni aggregative, anche con la possibilità di porre in uso aree pubbliche, che potrebbero generare il seguente quadro:

- il fabbisogno di parcheggi pubblici determinato dalle trasformazioni nelle colonie afferenti l'ambito 1 sarà soddisfatto in una modesta quota lungo gli assi stradali e, più corposamente, da un parcheggio pubblico posto a monte della Piazza Marco Polo ed uno posizionato sulla Via Magellano in attestazione con la Via Mazzini al posto della sede di Cesenatico Servizi;
- una parte del fabbisogno potrà essere soddisfatto dalla sistemazione (anche con soluzioni che prevedano l'allestimento dello spazio con stabilizzato e verde) dell'ampia area sempre di proprietà comunale posta in adiacenza al cimitero urbano lato Rimini;
- in progressione, anche le aree, in parte di proprietà dell'Amministrazione comunale ed in parte di proprietà private, comprese fra la ferrovia e la S.S. 16 e prospicienti al parco di Ponente potrebbe essere efficacemente utilizzate, sia perché spazi residuali ed incongrui ad altri usi, sia perché consentirebbero, l'accesso al mare mediante l'attraversamento dell'area verde, e quindi in condizioni di piena fruibilità sicurezza. Questa soluzione dovrà essere attentamente studiata sia con riferimento alle possibilità di ingresso e di uscita veicolare (nell'ottica della minore interferenza possibile con il traffico di scorrimento che interessa l'Adriatica), sia con riferimento alle possibilità di superamento ciclopedonale dell'asse ferroviario;
- l'ultima possibilità, anche in proiezione temporale, può essere ricercata a Zadina, nelle aree a ridosso della ferrovia, rispetto alle quali potrebbe immaginarsi l'accesso all'ambito lungo l'argine del Canale Montaletto.

### 3.6 La città privata: ipotesi di trasformazione

Nei limiti definiti dal Piano paesistico, la trasformazione della città privata, con specifico riferimento agli accordi operativi che interesseranno gli ambiti 2 e 3, dovrà svilupparsi privilegiando la qualificazione dell'offerta turistica: se da un lato si ritiene ammissibile la possibilità di sviluppare funzioni ricettive ordinarie (e quindi di tipo alberghiero), dall'altro, si intende offrire strumenti ed opportunità per consolidare e potenziare le funzioni ricettive specialistiche, che nel tempo hanno orientato ed aggregato - e in tal senso hanno reso peculiare questa parte di città – una importante domanda turistica.

È immaginabile consentire anche la possibilità di introdurre funzioni che possano arricchire le possibilità fruibili dell'ambito, e quindi funzioni di tipo culturale e sportivo, pubblici esercizi, nonché, in modesta quota e nel limite dell'esercizio di vicinato, funzioni commerciali. Queste trasformazioni saranno rese possibili mediante interventi di ristrutturazione edilizia ovvero urbanistica, oggi non possibili (l'art. 48 bis del P.R.G. limita gli interventi alla manutenzione straordinaria). Per quanto attiene alla gestione dei volumi, il Piano paesistico regionale consegna alla pianificazione comunale l'obbligo di prevedere la demolizione dei volumi delle colonie che oggi insistono sull'arenile (sono tre: Ave Maria nell'ambito 1, Pietro Zari e Maria Immacolata negli ambiti 2 e 3), con la possibilità di trasferirne i

volumi a monte con una premialità aggiuntiva (nell'ambito 1 per la colonia Ave Maria è stata commisurata al 5%). Nel rispetto delle disposizioni del Piano paesistico, andranno verificate le possibilità di tipo premiale; a titolo esemplificativo potrebbero essere ipotizzati incentivi volumetrici fino al 10% per quei fabbricati che vengono interamente demoliti e ricostruiti, con integrale adeguamento alle disposizioni sismiche e di efficientamento energetico (potranno essere valutati anche altri elementi legati al contesto, quali ad esempio l'orientamento favorevole all'ampliamento del varco visivo verso mare), ovvero fino al 20% per le colonie che vengono ricostruite in accorpamento, riducendo sensibilmente i sedimi occupati e favorendo la riqualificazione degli spazi liberi a terra.

## 4. Fattibilità e governance

### 4.1 Coerenza della strategia con il sistema della pianificazione

Sotto il profilo della coerenza con il complessivo sistema della pianificazione, risultano appropriate le politiche di qualificazione dei centri turistici indicate dal PTCP, in attuazione del Progetto regionale di Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC), tese al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- migliorare la qualità ambientale e paesaggistica del sistema costiero, mitigando i principali impatti negativi sulle risorse idriche, energetiche, suolo, rifiuti, aria, rumore;
- incentivare la riqualificazione edilizia ed urbanistica degli insediamenti di ricettività collettiva puntando sulla qualificazione territoriale degli insediamenti turistici intesi come sistema integrato;
- ridurre la congestione a favore di una mobilità sostenibile ed efficiente, attraverso politiche mirate sui sistemi di trasporto pubblico ferroviario, su gomma e ciclabile e la realizzazione della metropolitana leggera di superficie;
- recuperare la continuità tra l'entroterra e il mare attraverso la riduzione di aree occupate, la valorizzazione delle aree libere, la diversificazione degli usi e delle funzioni, la realizzazione di servizi necessari alle funzioni insediate, la realizzazione di spazi e percorsi pedonali in continuità tra l'arenile e l'entroterra.

La strategia individuata per l'ambito in oggetto, quindi, risulta ampiamente coerente con il sistema della pianificazione sovraordinata (PSRI e PTCP) e con gli obiettivi individuati dal PSC; le possibilità di trasformazione delle colonie marine, tuttavia, dovranno essere conformate urbanisticamente; a tale fine, sull'ambito 1 è in procinto di concludersi uno specifico accordo di programma, mentre sui restanti ambiti 2 e 3, a mezzo dell'atto di indirizzo ai sensi dell'art. 4 della nuova legge urbanistica regionale, saranno sviluppati specifici accordi operativi.

### 4.2 Assetto proprietario e ruolo dei soggetti privati

Nella tabella seguente è illustrato puntualmente l'assetto proprietario dell'ambito in oggetto che rileva una superficie pari al 48 % di evidenza pubblica ed il restante 52 % privata.

Proprietà	Superficie interessata (mq)	Uso/Tipologia	
<b>PUBBLICA</b>	Comune di Cesenatico	128.353	Parco pubblico
	Comune di Cesenatico	89.995	Impianti sportivi
	Comune di Cesenatico	8.901	Servizi
	Comune di Cesenatico	99.000	Strade e piazze
	Demanio dello Stato	28.245	Corso d'acqua
	Demanio forestale	140.104	Stradelli
	Demanio marittimo	118.875	Arenile
	Regione Emilia-Romagna	5.769	Area retrocostiera
	Consorzio di Bonifica della Romagna	61.499	Argini corsi d'acqua
<b>Totale</b>	<b>564.620</b>		
<b>PRIVATA</b>	Varie	262.354	Campeggi
	Varie	23.938	Residenziale
	Varie	328.470	Colonie
<b>Totale</b>	<b>614.762</b>		
<b>Superficie comparto</b>	<b>1.179.382</b>		

Tabella 3 – Assetto proprietario

I soggetti privati sono chiamati a contribuire alla complessiva riqualificazione/rigenerazione dell'ambito. A seguito dell'approvazione, da parte del Consiglio comunale, dell'atto di indirizzo di cui all'art. 4 della L.R. 24/2017, saranno calendarizzati una serie di incontri con i soggetti che hanno presentato manifestazione di interesse e saranno invitati anche coloro che non hanno presentato nulla, ma la cui proprietà ricade entro l'ambito in oggetto. Scopo è quello di addivenire ad una visione condivisa che possa poi dare luogo alla predisposizione degli accordi operativi.

#### 4.3 Risorse disponibili

Obiettivi ed azioni		Finanziamento pubblico (€)		Finanziamento privato(€)	Costo totale stimato (€)
ID	Interventi	Regionale	Locale		
I.1	Il sistema di smaltimento delle acque bianche: progetto di realizzazione della dorsale fognaria di Via Colombo, Via Magellano e Via Mazzini	1.000.000	1.000.000		2.000.000
I.2	Riqualificazione di Via Colombo: rifacimento asse stradale, realizzazione di parcheggi, marciapiedi e pista ciclabile. Sostituzione di pubblica illuminazione e rifacimento arredo urbano		1.000.000	1.000.000 (*)	2.000.000
I.3	Difesa alluvionale costiera: completamento argine dunoso costiero a protezione dell'insediamento		1.100.000	1.100.000 (*)	2.200.000
I.4	Accessibilità e dotazioni territoriali: realizzazione di parcheggi pubblici e sistemazione accessi a mare			1.000.000 (*)	1.000.000

Tabella 4 – Stima generale dei costi e fonti finanziarie

I contributi privati sono quelli che si ritiene di ricavare dagli interventi di qualificazione delle colonie marine ed eventuale loro trasformazione d'uso (par. 3.6) a seguito degli accordi operativi da predisporre ai sensi dell'art. 4 della L.R. 24/2017.

Per completezza, nel seguito, si riporta in sintesi il quadro economico previsto dall'accordo di programma che interessa il cd. Ambito 1, a testimonianza della continuità degli interventi infrastrutturali che interessano la città pubblica.

	COMPARTO 1		COMPARTO 2		COMPARTO 3	
OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA E STANDARD ESTERNI ALL'AREA DI PROPRIETA'	- P.zza M. Polo + parcheggio - nuova viabilità (vie Vespucci, Caboto e Colombo) + reti - viabilità ciclabile da P.zza M. Polo fino Via Magellano - parco spiaggia	2.533.079   327.918	- P.zza M. Polo + parcheggio - nuova viabilità (vie Vespucci, Caboto e Colombo) + reti - viabilità ciclabile da P.zza M. Polo fino Via Magellano - percorsi e spazi perdonali di accesso alla spiaggia	993.860	- Piazza M. Polo + Parcheggio - nuova viabilità (vie Vespucci, Caboto e Colombo) + reti - viabilità ciclabile da P.zza M. Polo fino Via Magellano - percorsi e spazi perdonali di accesso alla spiaggia	381.061   70.000
OPERE DI URBANIZZAZIONE INTERNE ALLE AREE DI PROPRIETA'		-	- parcheggio fra comparti 2B e 4 - parcheggio fra 4a comparti 2B e 5	246.300	-	-
OPERE DI INTERESSE GENERALE	- acquisizione area Gori - duna di protezione	205.400 809.000	- duna di protezione	439.000	- acquisizione area Gori - duna di protezione	100.000 52.000
<b>Totale FASE 1</b>		<b>3.875.397</b>		<b>1.679.160</b>		<b>603.061</b>

Tabella 5 – Quadro economico di sintesi dell'ambito 1 – comparti 1-2-3

	COMPARTO 4		COMPARTO 5		TOTALE (1-2-3-4-5)
OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA E STANDARD ESTERNI ALL'AREA DI PROPRIETA'	- sede Cesenatico Servizi	1.216.000	- parcheggio Via Magellano	1.466.000	
	- parco spiaggia	200.680	- parco spiaggia	142.746	
OPERE DI URBANIZZAZIONE INTERNE ALLE AREE DI PROPRIETA'	- parcheggio fra comparti 2B e 4	132.000	- parcheggio fra comparti 2A e 5	114.300	
OPERE DI INTERESSE GENERALE	- duna di protezione	539.456	- pista ciclabile Via Magellano	443.000	
<b>TOTALE FASI 2 - 3</b>		<b>2.088.136</b>		<b>2.166.046</b>	<b>10.411.800</b>

Tabella 6 – Quadro economico di sintesi dell'ambito 1 – comparti 4-5 e totale

#### 4.4 Elementi di rischio e scenario temporale

Si tratta di una strategia complessa, sia dal punto di vista più prettamente territoriale (ampiezza degli spazi coinvolti, differenziazione delle funzioni, onerosità degli interventi), sia da quello funzionale (diversità e numerosità degli attori coinvolti).

È presumibilmente immaginabile che il riferimento temporale per l'attuazione della strategia, nella sua complessità, superi il quinquennio rappresentato dal bando; in particolare entro il 2023 sono imposte precise scadenze:

- gli accordi operativi che interesseranno l'ambito 2 e 3 dovranno essere approvati e convenzionati entro il 1.1.2023, come previsto dall'art. 4 della L.R. 24/2017;
- l'accordo di programma che interessa l'ambito 1, qualora sia ratificato entro l'anno corrente, prevede la sottoscrizione della prima convenzione urbanistica (che include circa il 75% delle aree) entro un anno.

Azioni/Anno	2019	2020	2021	2022	2023	successivi
<b>Città pubblica</b>						
I.1						
I.2						
I.3						
I.4						
<b>Accordi operativi</b>						
Partecipazione						
Predisposizione						
Approvazione						
Attuazione						

Tabella 7 – Cronoprogramma azioni/interventi con riferimento al cd. ambito 2-3

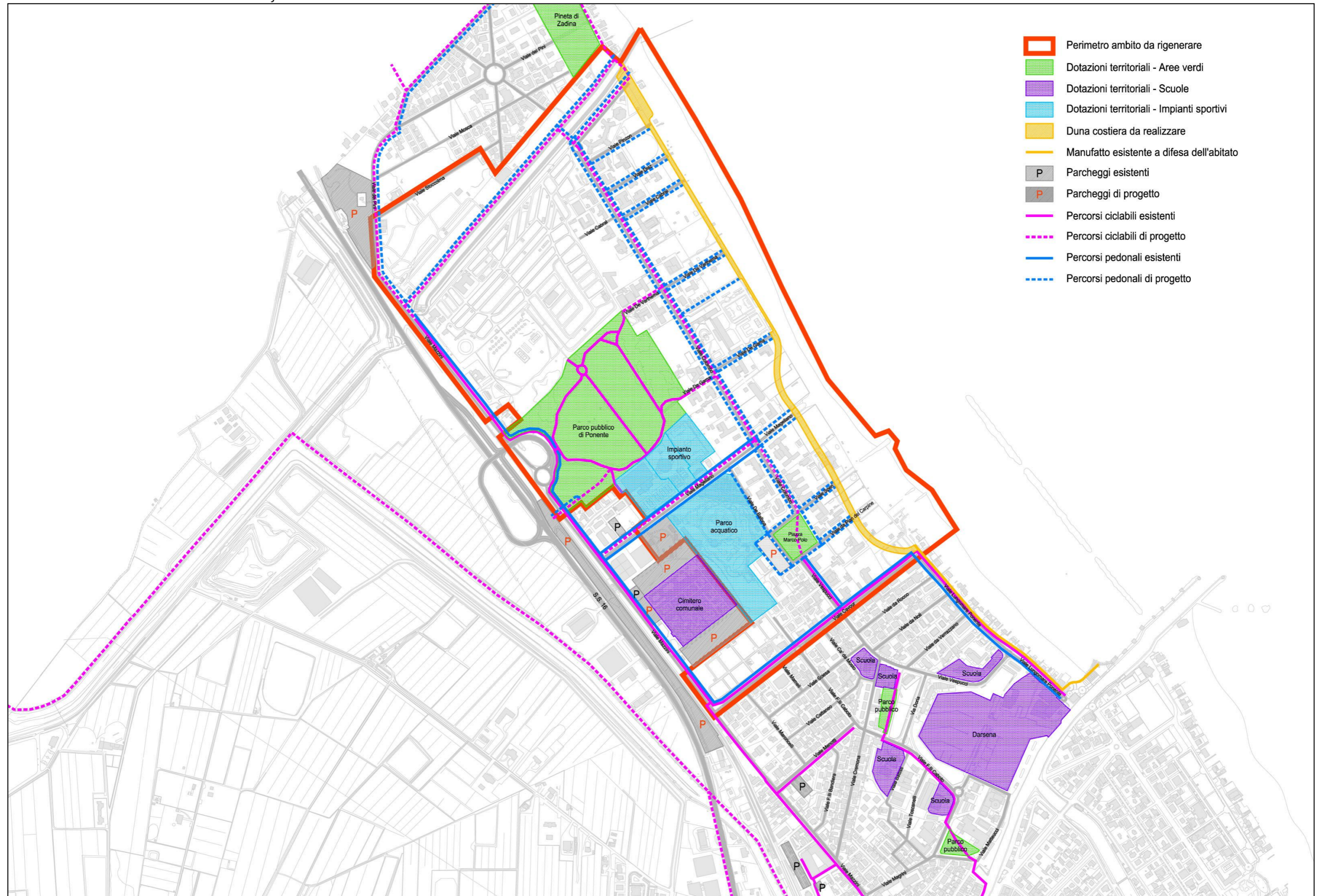
Tav. 1 - Reportage dall'esistente



REGIONE EMILIA-ROMAGNA ( r\_emiro )  
Giunta ( AOO\_EMR )  
allegato al PG/2018/0583018 del 18/09/2018 11:01:53



Tav. 2 – Dotazioni e accessibilità nello scenario futuro



Tav. 3 – Immaginando ... la nuova Via Colombo



REGIONE EMILIA-ROMAGNA ( r\_emiro )  
Giunta ( AOO\_EMR )  
allegato al PG/2018/0583018 del 18/09/2018 11:01:53





Tav. 4 – Immaginando ... l'arenile



REGIONE EMILIA-ROMAGNA ( r\_emiro )  
Giunta ( AOO\_EMR )  
allegato al PG/2018/0583018 del 18/09/2018 11:01:53



Tav. 5 – Immaginando ... l'arrivo al mare



REGIONE EMILIA-ROMAGNA ( r. emiro )  
Giunta ( AOO EMR )  
allegato al PG/2018/0583018 del 18/09/2018 11:01:53



