

portusplus

Cesenatico, Town of Colonie. STU and masterplan in Metropoliriviera

Mila Sichera

Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche
del Territorio, Politecnico di Torino, Italia
michela.sichera@polito.it

Cesenatico, the famous adriatic shore of the "district of the pleasure" in the Metropoliriviera between Rimini and Venice, between Bologna and Gardland, tries to change its skin under the aegis of the sustainability. The masterplan "City of the Colonies of West", drawn by Mario Cucinella for the new Tourist Pole of Cesenatico, is a project born to redevelop of a small portion of the macro-region of the loisir, strongly wanted by the Commune, that has founded a STU in sight of the financial involvement of the private actors.

Se "Sensibility, Creativeness, Sustainability" is the claim for the advertising campaign of the masterplan that condenses its guide lines defined after a careful listening of the local community, that imagines a Cesenatico regenerated by one "city of the sports on earth and on sand" accessible, hospitable and green.

Keywords

**Cesenatico; STU; masterplan; Città delle Colonie;
Riviera adriatica; gateway city**

Cesenatico, Città delle Colonie. STU e masterplan d'autore in Metropoliriviera

Introduzione

Costituita nel gennaio 2009, con un capitale sociale di 150mila euro, interamente detenuto dal comune di Cesenatico, la STU Città del Mare Spa, avrà durata fino al 2050, per attuare il Programma di riqualificazione urbana necessario a rigenerare la parte di litorale caratterizzato dalla presenza diffusa di colonie marittime. Un patrimonio immobiliare di notevole volumetria (710mila mc), su una superficie di 130 ettari, che ha subito un progressivo abbandono e degrado, a causa della crisi del litorale adriatico degli ultimi decenni, "simbolicamente rappresentata dall'inquinamento e dalla presenza (...) delle bombe sganciate dagli aerei in ritorno da missioni militari" (Zardini, 2006). Il ripensamento del ruolo di tutta la costa dell'alto Adriatico, a fronte delle mutate esigenze della domanda, che ricerca un tipo di turismo sostenibile, con strutture ricettive di livello medio-alto, e offerte di benessere e salute di qualità, richiede anche per Cesenatico, una visione di ampio respiro, capace di trasformare la piccola città balneare in una *gateway city*, un nodo dotato di servizi collettivi che ne ridefiniscono il ruolo con funzioni di rango metropolitano, a beneficio di una competitività territoriale giocata all'interno del *distretto del piacere* (Bonomi, 2000).

Figura 1. Riviera Romagnola - Sistema territoriale



Cesenatico, una città lineare

Le origini di Cesenatico affondano nel XIV secolo, quando la città di Cesena, per incentivare i propri traffici commerciali, decide di costruire il porto-canale, ampliato nel '500 da Leonardo da Vinci, al fine di migliorarne le strutture allungando la portata dei moli. La bonifica delle antiche saline, nel '700, ne amplia ulteriormente gli spazi, simili per configurazione agli attuali, inglobati in quel continuum urbano denominato "metropoliriviera". Cesenatico appartiene alla città lineare che da Rimini si estende a Venezia, passando per i lidi degli Estensi e le lagune di Comacchio. Una città del loisir infinita, che ha propaggini fino a Bologna e Gardland, una città cresciuta senza uno schema

organico dagli anni del dopoguerra, tra il filo di costa e la statale adriatica, che ne segna quasi la linea di confine, rafforzata dalla doppia cesura della strada ferrata a essa parallela.

Figura 2. Cesenatico - Arenile



In un quadro territoriale molto omogeneo, in cui si fatica a individuare le caratteristiche identitarie dei luoghi, Cesenatico si differenzia per l'elevato numero (settantatrè) di colonie presenti in un tratto di costa di circa un chilometro e mezzo, di cui è emblema la più celebre, la colonia Enpas, disegnata da Paolo Portoghesi. Trentotto, in tutto, le colonie nella città di ponente, di cui ventiquattro ancora attive, prospicienti l'arenile, e utilizzate nella sola stagione estiva da famiglie, bambini e anziani. Migliaia di metri cubi di cemento, in mezzo a dune e macchia mediterranea, residuo di una naturalità preservata solo dalla ridotta accessibilità del comparto (via Cristoforo Colombo è a fondo chiuso), privo di un collegamento viario diretto con la Statale 16. Tale fattore giustifica la marginalità dell'area, isolata tra due poli residenziali (la nuova espansione di quartiere Zadina Pineta a nord, e il centro di Cesenatico a sud), "inevitabilmente predisposta a un degrado legato al suo sottoutilizzo" (Cucinella, 2009). La fatiscenza degli edifici ha già escluso dall'uso ricettivo ben quattordici immobili, mentre quelli ancora attivi resistono come monadi in un contesto frammentato che presenta, a ridosso della viabilità di quartiere (via Mazzini), funzioni urbane fruite solo nella stagione estiva (a esclusione del cimitero): un campeggio, un parco chiamato di Ponente, un parco acquatico e un centro sportivo.

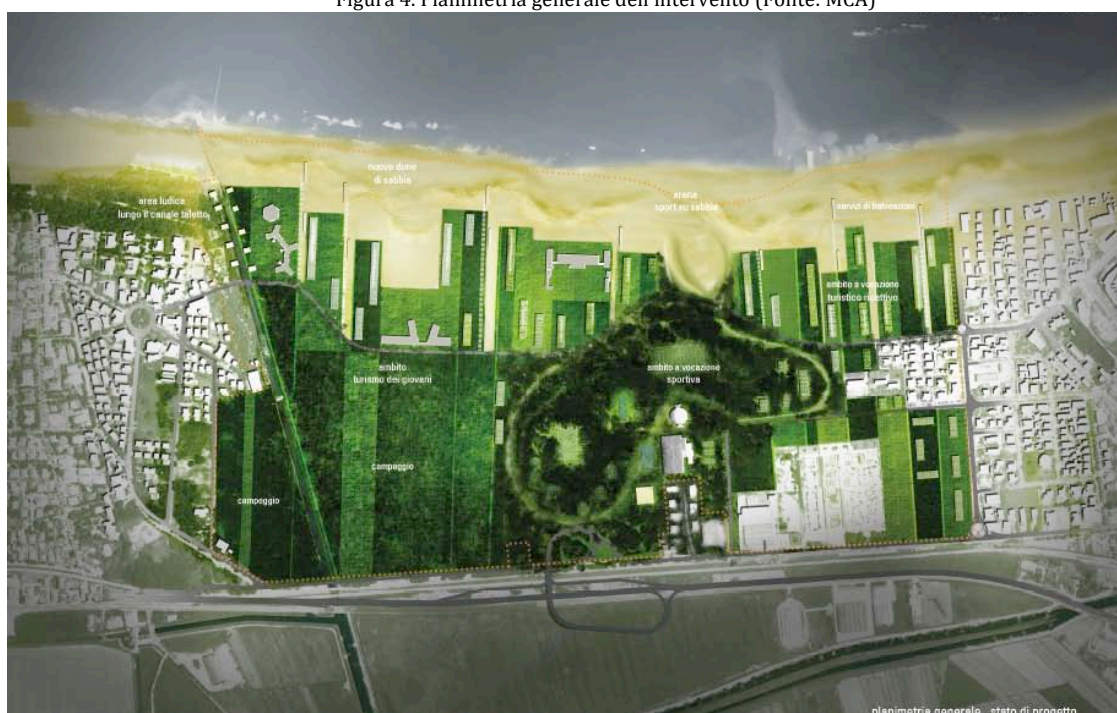
Figura 3. Cesenatico - Inquadramento territoriale (Fonte: MCA)



Masterplan Città delle Colonie di Ponente. Città verde, accessibile, ospitale, low energy

L'analisi dell'area dà contezza dei fattori di criticità e di forza emersi, che giustificano la scelta di una valorizzazione per un uso non stagionale della stessa. Il concorso per la redazione del masterplan, vinto da Mario Cucinella Architects, ha prodotto un progetto che interpreta le linee di sviluppo future di Cesenatico, nel rispetto delle indicazioni emerse anche dai percorsi di urbanistica partecipata, condotti dal gruppo di professionisti di Ecoazioni, secondo la metodologia europea di partecipazione European Awareness Scenario Workshop (unico strumento di concertazione patrocinato dalla Commissione Europea per promuovere la partecipazione diretta dei cittadini nei processi di trasformazione urbana, tecnologica e sociale), prospettando con il masterplan Città delle Colonie di Ponente la creazione di "una città degli sport, su sabbia e su terra", in cui uomo e natura possano coesistere in equilibrio, secondo le regole del turismo slow.

Figura 4. Planimetria generale dell'intervento (Fonte: MCA)



L'intervento prevede la suddivisione dell'area in tre ambiti con destinazioni d'uso e tempi di realizzazione differenti, e contempla abbattimenti e ricostruzioni di volumi. La rigenerazione passa anche dall'edificazione di una nuova scuola nel parco e di unità residenziali ai margini del comparto, in prossimità della viabilità urbana, per assicurare una vitalità costante della nuova parte di città, pensata per integrare, in un contesto paesaggistico di qualità, funzioni a scala urbana ed extraurbana, con servizi capaci di richiamare utenti da tutto il litorale. "La città degli sport, su sabbia e su terra" sarà luogo atto a promuovere un elevato benessere psico-fisico, da ottenere fruendo di aree attrezzate per lo svolgimento di attività sportive, e di servizi e attività commerciali prospicienti la grande piazza con l'attigua arena di sabbia, al centro dell'area di intervento. Il sistema degli accessi privilegerà la mobilità lenta, a piedi e in bici, mentre la viabilità veicolare, ridisegnata per agganciare l'area alla statale adriatica, protetta da un cordone verde, farà da filtro verso la zona dell'arenile, rigenerato con tecniche di ingegneria naturalistica, per consentire la formazione di nuove dune sabbiose e il controllo del microclima locale. L'armatura territoriale, costituita da un intenso sistema a verde con parco e pineta, si imporrà con la sua diffusa naturalità sul tessuto costruito secondo "un layout urbano denso e compatto" per evitare di sfilacciare l'ordito e ricreare sacche di

degrado, tutelando l'arenile e il suo intorno, "reso il più possibile luogo accessibile ai cittadini", con la presenza di un numero ridotto di strutture balneari e l'arretramento di tutte le costruzioni a 300 metri dalla battigia, ampliata attraverso il ripascimento della linea di costa. Una maglia ben organizzata alternerà i pieni e i vuoti, con un indice di utilizzazione fondiaria variabile tra 0.5 e 0.65mq/mq, prediligendo edifici in linea di tre o al massimo cinque piani fuori terra, al fine di limitare il consumo energetico e ridurre l'impermeabilizzazione dei suoli, favorendone il naturale equilibrio idrogeologico con utilizzo di una trama di materiali ecocompatibili.

Figura 5. Destinazioni d'uso - Stato di progetto (Fonte: MCA)



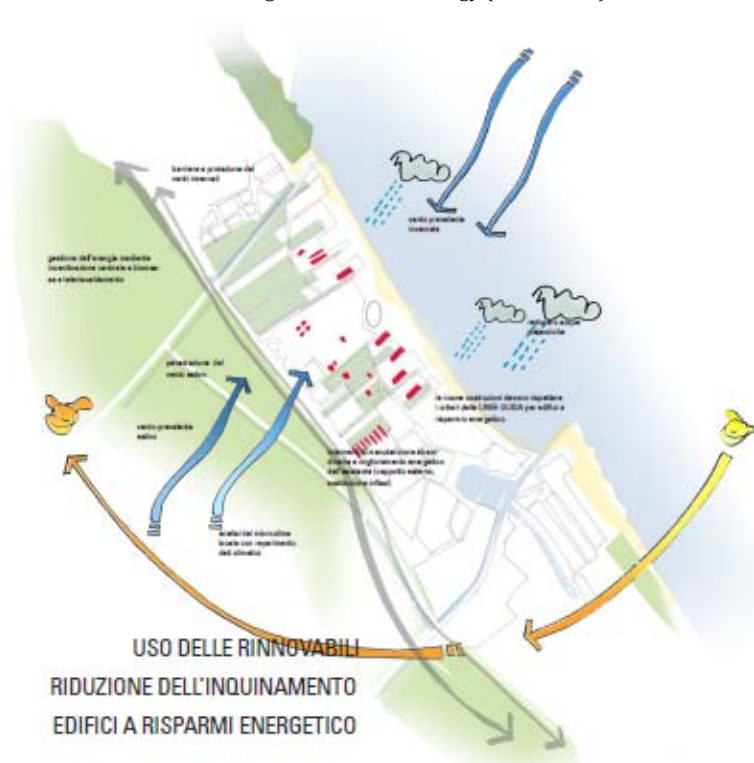
Dal punto di vista architettonico la diffusa presenza di verde con specie autoctone, "peculiare elemento di valore e di competitività dell'area di progetto", migliorerà il confort abitativo mixando estetica e funzionalità a risparmio energetico. Anche l'incidenza finanziaria del bilancio energetico degli edifici risulterà ridotta, in linea con i principi guida del masterplan che si prefigge di raggiungere "l'obiettivo di massima efficienza energetica, compatibilità ambientale e riduzione delle emissioni di CO₂, quale frutto di una pianificazione innovativa, responsabile e strategica, capace di integrare le prestazioni legate all'analisi delle potenzialità del territorio, con precise e corrette indicazioni ambientali sulle modalità di costruzione, e sul migliore utilizzo delle risorse climatiche, ambientali ed energetiche presenti sul sito" (Cucinella, 2009). Il nuovo insediamento della Città della Colonie, si presenterà come un grande laboratorio di sperimentazione e innovazione verso uno sviluppo regolamentato e sostenibile, in grado di recepire gli obiettivi europei "20 20 20", e di attivare una serie di meccanismi finanziari necessari a garantire e promuovere la fattibilità economica dell'operazione, con il consenso della cittadinanza, incoraggiata ad affrontare nuovi investimenti a fronte di incentivi e sgravi fiscali previsti dallo Stato. Strategie di risparmio energetico saranno utilizzate per ridurre gli sprechi del costruito (di almeno il 50 % rispetto alla situazione precedente, come definito dal regolamento regionale), e per realizzare edifici nuovi orientati secondo l'asse elio-termico, energeticamente autosufficienti e a emissioni zero, tutti certificati in classe A o superiore. Emergeranno quindi una serie di scenari a macroscale per definire il contributo delle fonti rinnovabili (solare fotovoltaico, solare termico, microeolico, biomassa locale), sia sul piano energetico sia su quello economico, al fine di individuare un ottimale compromesso per la fattibilità e il successo della futura Città delle Colonie.

Figura 6. Città verde (Fonte: MCA)



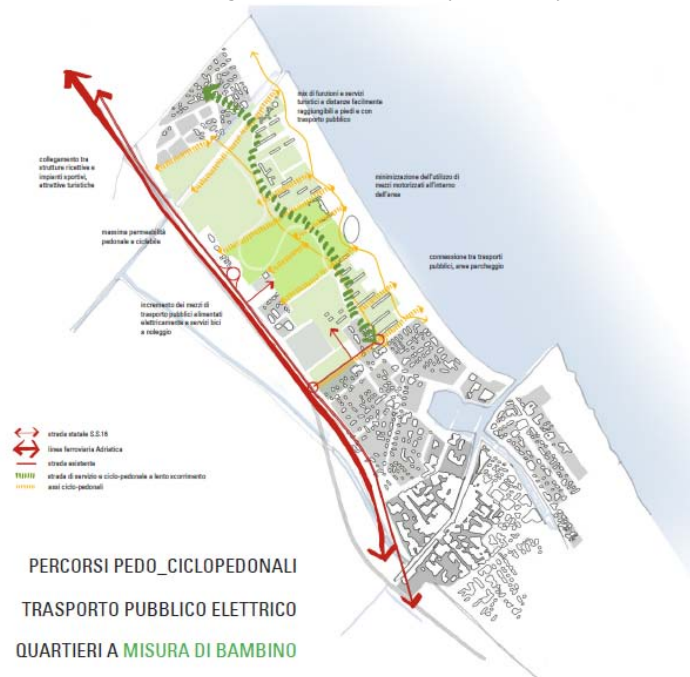
Tali linee guida, riportate nelle azioni a scala architettonica, saranno utili per definire a livello prescrittivo e facoltativo, come e secondo quali modalità, verrà coperto da fonti rinnovabili il fabbisogno energetico del singolo edificio. Alla consueta pratica di certificazione energetica dell'edificio, prevista dalla legislazione italiana, per gli edifici di maggior pregio sarà richiesta la certificazione dell'edificio secondo l'approccio americano LEED, per guidare il processo progettuale in un'ottica sostenibile, attraverso un meccanismo di rating articolato e olistico, capace di supportare le scelte progettuali sfruttando ogni possibilità di ridurre impatti ambientali ed emissioni nocive degli edifici in costruzione.

Figura 7. Città low energy (Fonte: MCA)



Lo standard LEED, riconosciuto dal mercato immobiliare a livello internazionale, come metro oggettivo di misura della qualità architettonica e ambientale degli edifici, e del loro grado di sostenibilità, contribuirà ad accrescere i benefici di una “città verde”.

Figura 8. Città accessibile (Fonte: MCA)



Con il miglioramento del microclima, con la purificazione dell'aria legata alla capacità delle piante di assorbire inquinanti atmosferici, con la riduzione drastica dei consumi energetici per i trasporti, con il passaggio “modale” verso una mobilità lenta, ciclabile e pedonale, supportata da un servizio di trasporto pubblico, e un servizio di parcheggi scambiatori, posizionati a monte del litorale, si produrranno le condizioni per una vivibilità ambientale sempre più elevata. Alla “depurazione” del sistema veicolare, che produrrà anche un’attenuazione notevole dell’inquinamento acustico e del numero di incidenti d’auto, contribuirà la presenza diffusa di piccoli esercizi commerciali di prossimità e vicinato, che genereranno un “centro commerciale naturale” con un impatto positivo sulla salute e sul benessere psicofisico delle persone. In questo modo si integreranno le funzioni turistico/ricettive con quelle commerciali e residenziali, lasciando ampi spazi verdi aperti sull’orizzonte del mare, atti a favorire le relazioni sociali. Le visuali aperte, a vantaggio della qualità del paesaggio, richiederanno per la sicurezza del territorio l’utilizzo di recinzioni e barriere integrate col sistema del verde, realizzate con materiali naturali a basso impatto, come tutte le strutture temporanee a servizio della balneazione.

Figura 9. Città ospitale



Società di trasformazione urbana, modello critico in evoluzione

Lo strumento scelto dall'amministrazione comunale di Cesenatico, tra il 2009-2011, al fine di realizzare l'imponente opera di rinnovo, è una STU, una società di trasformazione urbana, un istituto poco diffuso in Italia, ultimo di una serie di strumenti operativi emersi negli anni novanta nel tentativo di "porre rimedio all'inadeguatezza del piano e al distacco venutosi a creare tra i tempi della pianificazione tradizionale" e le esigenze di interventi tempestivi ed efficaci contro il degrado crescente dell'ambiente urbano. Dopo i PIR, i PII, i PRU, i PRiU, i CdQ, i PRUSST, le STU rappresentano al momento "il più ambizioso e innovativo strumento a disposizione delle amministrazioni pubbliche, per promuovere e gestire complesse operazioni di trasformazione urbana" (Schiaffonati, 2008). La matrice europea di riferimento, inglese e francese in particolare, ha infatti realizzato dal dopoguerra, con modalità e ordinamenti giuridici differenti, consistenti operazioni di ricostruzione e trasformazione dei centri urbani. Esperienze significative che hanno indotto il legislatore italiano a immaginare "un soggetto forte in grado di farsi carico di tutti gli oneri di trasformazione", assegnando all'amministrazione pubblica la promozione dell'iniziativa e le scelte delle strategie di intervento, e ai soci privati lo sviluppo complessivo dell'operazione.

Figura 10. Cesenatico - Vista aerea



Un bilancio dell'operatività dello strumento, introdotto in Italia nel 1990, con le società miste pubblico-private, istituito nel 1997 con la legge Bassanini, e avviato nel 2001 col primo dei due bandi ministeriali per il finanziamento degli studi di fattibilità propedeutici all'attivazione di ogni singola STU, non risulta però positivo. L'impasse che attanaglia lo strumento è da attribuire da un canto alla condizione di inadeguatezza delle pubbliche amministrazioni a gestire "molteplicità di operatori, compresenza di beni pubblici e privati, frammentazione delle proprietà fondiaria e immobiliari, criticità ambientali, stakeholder plurimi, vincoli storico-artistici, (...) fattori che richiedono una visione sistemica integrata, multiscalare e multidisciplinare (...) con il superamento dei tradizionali approcci sia programmatici che progettuali e realizzativi" (Schiaffonati, 2008), dall'altro è da assegnare all'immobilismo della disciplina giuridica sulle società di trasformazione urbana, rimasta sostanzialmente invariata dopo la pubblicazione nel 2000 della Circolare Nesi, che aveva l'obiettivo di facilitare la formazione delle STU. Le parziali modifiche introdotte nel 2002 per ampliare l'ambito di competenza operativa dello strumento (aree piuttosto che

immobili), e per disciplinare in modo più dettagliato le modalità di acquisizione delle aree (dichiarate di pubblica utilità se ricadenti nel perimetro della STU), non hanno interrotto la situazione di stallo perdurante, sintomatica di una tendenza tutta italiana, stigmatizzata da Karrer (2008), di creare coi finanziamenti a pioggia dei bisogni indotti (21 milioni di euro per studi di fattibilità e indagini conoscitive necessarie alla realizzabilità economico finanziaria, amministrativa e tecnica degli interventi, distribuiti con un meccanismo premiale legato agli interventi di edilizia pubblica residenziale). A fronte di molti studi presentati (370), pochi hanno visto la luce (69), e ancor meno restano in vita, malgrado le STU siano dispositivi negoziali che, se adeguatamente rinnovati, potrebbero diventare “efficaci strumenti di urbanistica operativa, in linea con le modalità innovative di partenariato pubblico-privato, entro le quali la strategia rimane saldamente nelle mani dell’ente pubblico, mentre l’attuazione degli interventi viene realizzata dal privato (Oliva, 2008). Risulta poco comprensibile, dunque, l’intervento del D.L. 78/2010 che vieta la costituzione di società ai Comuni con meno di 30mila abitanti, (Cesenatico nel 2009 aveva circa 25mila abitanti), impedendo di fatto alle piccole realtà locali con ridotti staff tecnici di mettere a sistema una serie di competenze di cui l’amministrazione non dispone, garantendo “una continuità di intervento nel tempo indipendentemente dalle vicende politiche e amministrative che possono verificarsi” (Mello, 2011).

Figura 11. Cesenatico - Uso stagionale dell'arenile

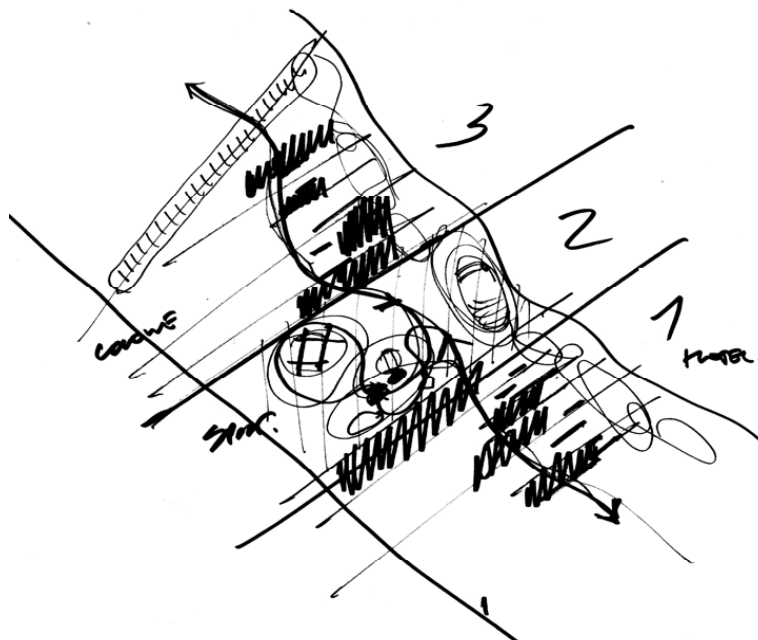


La legge 10/2011 esige, inoltre, lo scioglimento entro il 31 dicembre 2013 di tutte le società operanti, a meno di un bilancio attivo negli ultimi tre anni, o almeno senza perdite ripianate dal Comune. Ciò in contraddizione palese con la dichiarata e intrinseca difficoltà dei piccoli comuni di gestire operazioni di trasformazione urbana senza produrre perdite nei primi anni di attività, fin quando almeno non siano mature le condizioni per ottenere ricavi. Appare allora improcrastinabile la modifica della norma già denunciata dall’ASTuR, l’Associazione delle Società di trasformazione urbana (nata nel 2005 per disseminare buone pratiche delle STU), che ha presentato al Ministero delle Infrastrutture convincenti proposte di variazione degli articoli di legge sulle STU, come l’ampliamento della platea dei soggetti proponenti, al fine di coinvolgere società miste pubblico private per i servizi oltre che SPA, e province, regioni e altri enti pubblici oltre che comuni e “proprietari privati che, conferendo le proprie aree, diventerebbero soci e quindi promotori dell’iniziativa di trasformazione senza innescare le problematiche legate alle gare”(Oliva, 2008).

STU Città del mare Cesenatico Spa. Sperimentazione e innovazione

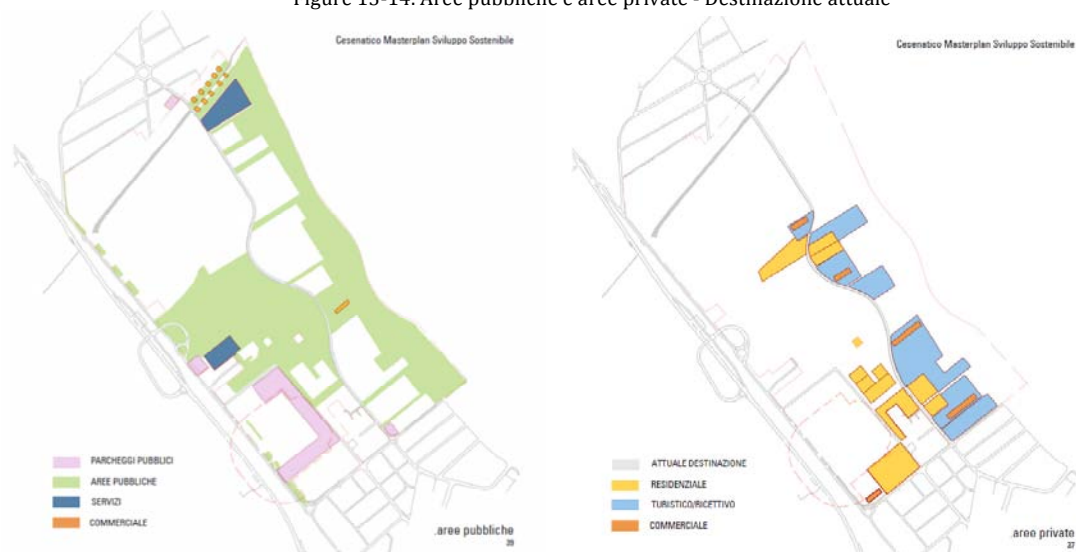
In controtendenza rispetto alla situazione di stallo sul fronte delle STU, a livello nazionale, nel 2009 la città di Cesenatico dà vita alla STU Città del Mare Spa. (in applicazione all'art. 120 del D. Lgs. N.267 del 18/08/2000 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali" e dell'art. 6 della legge regionale dell'Emilia-Romagna n. 19/1998, commi 1 e 2). Le ragioni sono da ricercare nelle previsioni delle linee evolutive del turismo, secondo le indagini del WTO, l'organizzazione mondiale del turismo, che nel 2008 indicano una riduzione di almeno cinque punti percentuali del movimento turistico internazionale, a conferma di quanto emerso dalle proiezioni dell'Osservatorio sul Turismo dell'Emilia Romagna che denotano, tra il 2007 e il 2008, una contrazione del 6% del fatturato nazionale a livello ricettivo per effetto della flessione economica. Tale evento è però responsabile, per contro, dell'incremento dei volumi di turismo locale verso le destinazioni regionali con prezzi competitivi, attenzione all'ambiente, forme di turismo sostenibile, e offerte integrate di salute, benessere, cultura, gastronomia, e risorse naturali.

Figura 12. Masterplan - Concept - (MCA)



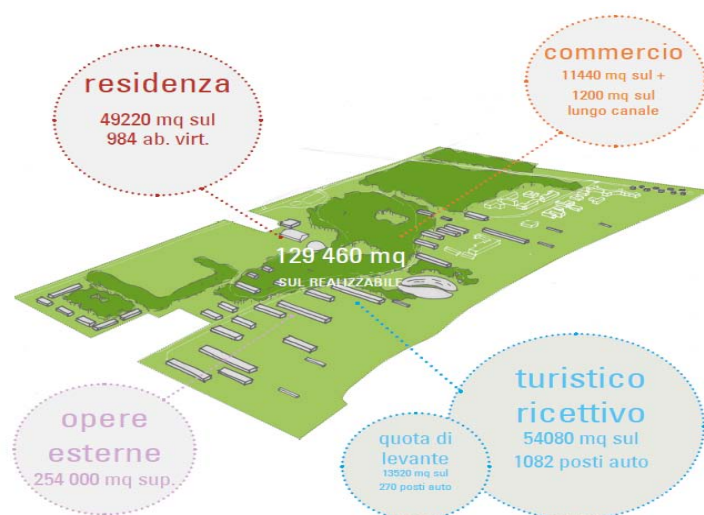
In base a tali proiezioni, per Cesenatico si apre, dunque, la possibilità di incrementare le presenze turistiche, lavorando molto sul tipo di offerta, che deve rendere la cittadina fortemente attrattiva con proposte turistiche di qualità, in concorrenza con gli altri comuni, diretti competitor, che gravitano tra il litorale riminese e quello ravennate. L'idea vincente arriva con la "città degli sport su terra e su sabbia", un progetto "per parti", secondo una tradizione consolidata a Cesenatico (Orioli, 2008), capace di coinvolgere contemporaneamente più attori e attivare svariate risorse. Un progetto in grado di rendere la cittadina protagonista di un'offerta turistica inusuale per tutto il litorale, e di sostenere gli albergatori del centro turistico di levante in difficoltà, favorendo in prospettiva la nascita di tre o quattro grandi alberghi e complessi turistici, spazi comuni, servizi per la collettività, aree verdi, parcheggi, infrastrutture e attrezzature pubbliche e collettive, rispondenti alle richieste della comunità, e in linea con le indicazioni del P.S.C, approvato nell'agosto del 2010, in cui si legge: "Per poter avviare un ciclo di trasformazione è necessario disporre di aree su cui poter poggiare i nuovi elementi di tessuto urbano".

Figure 13-14. Aree pubbliche e aree private - Destinazione attuale



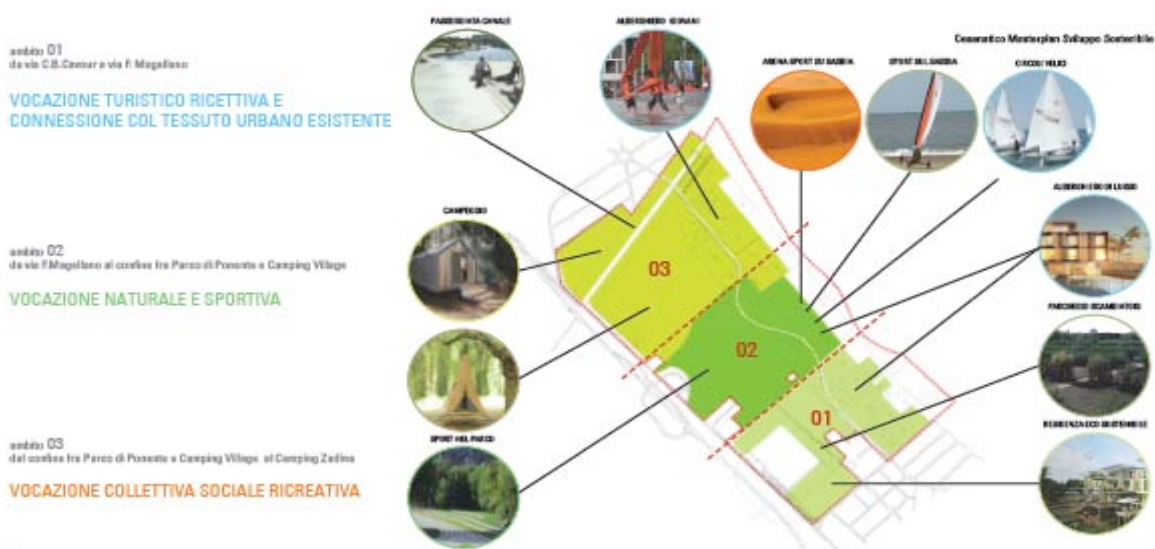
L'area della città delle Colonie diventa così il volano dello sviluppo, in grado di accogliere le volumetrie eccedenti prodotte nel centro storico e capace di far decollare il mercato immobiliare sofferente. Un percorso possibile da costruire in stretta relazione con la STU, strumento atto a veicolare il progetto di trasformazione urbana, in collaborazione con un "organico staff tecnico comunale", chiamato a occuparsi specificamente della realizzazione e della gestione dell'intervento, per perseguirne la mission sociale in modo autonomo rispetto agli altri obiettivi della pianificazione comunale. Dopo la redazione del masterplan da parte di Cucinella, si passa quindi alla fase di attivazione delle procedure negoziali volte a definire forme di partecipazione al Programma di Riqualificazione Urbana.

Figura 15. Programma d'intervento - Mix funzionale (Fonte: MCA)



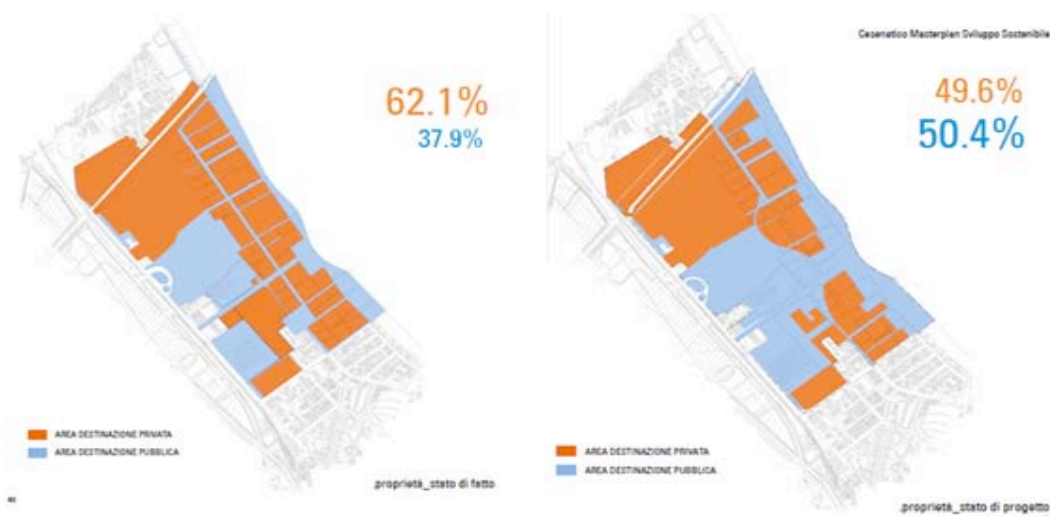
“In base all’esito di tali procedure, il Comune valuterà se promuovere il coinvolgimento degli operatori pubblici e/o privati nella predisposizione e attuazione del programma attraverso concorso pubblico” (Mello, 2011). I privati hanno un ruolo importante rispetto al successo dell’operazione: il 60% del territorio è di proprietà privata, e pertanto sarebbe richiesto, ai fini dell’acquisizione dei suoli, un forte investimento a carico della STU, definito a ragione “insostenibile”, tanto che, nel dicembre del 2010, si stabilisce di ricapitalizzare la società, a fronte di un esercizio in perdita per gli anni 2009 e 2010. Si valuta, di conseguenza, l’ipotesi di non includere le aree private nell’intervento, consentendo ai soggetti privati, proprietari delle aree, di intervenire in modo autonomo ma coerente rispetto alle scelte funzionali, qualitative e quantitative del piano.

Figura 16. Ambiti d'intervento - Vocazioni d'uso (Fonte: MCA)



Secondo statuto, la società di trasformazione urbana può infatti “acquisire aree in proprietà, in affidamento, mediante mandato con rappresentanza o concessione, o comunque, può avere disponibilità e gestione delle aree e degli immobili, oggetto delle finalità sociali, seguendo le linee guida del masterplan generale, redatto per garantire la regia pubblica degli interventi di trasformazione e per definire la griglia progettuale del piano urbanistico attuativo. In tal modo, il forte investimento in opere pubbliche (40 milioni di euro, l’11% dell’investimento complessivo, pari a 349 milioni di euro), che la riqualificazione dell’area comporta, potrebbe essere supportato contestualmente dalla realizzazione degli interventi privati, e la STU potrebbe interessarsi esclusivamente della trasformazione delle aree pubbliche, prevedendo nella fase iniziale la realizzazione di infrastrutture e opere di urbanizzazione, e solo successivamente occuparsi degli interventi di edilizia nelle aree pubbliche. Nella primavera del 2011 i proprietari privati del sub ambito 1 (circa dieci, riuniti sotto un soggetto rappresentativo più forte) dichiarano l’intenzione di realizzare l’intervento, e contemporaneamente si esaminano le condizioni per rendere fattibile anche l’attuazione del sub-ambito 2, malgrado le difficoltà concernenti il trasferimento di consistenti volumi di opere pubbliche, quali l’arena su spiaggia e il parco pubblico.

Figura 17. Destinazione d'uso (aree pubbliche e aree private) - Stato di fatto e stato di progetto (Fonte: MCA)



La rivitalizzazione del waterfront di Cesenatico mediante la STU adempie al sesto dei “dieci principi per uno sviluppo sostenibile delle aree di waterfront urbano, messi a punto dal Centro Città d’acqua in collaborazione con la società Wasserstadt GmbH, Berlino (Bruttomesso, Moretti, 2010), per definire “validi strumenti di riferimento per la lettura e la valutazione dei progetti in via di realizzazione”. Una società di trasformazione urbana è, infatti, una delle formule di partnership pubblico privata più apprezzate, perché consente una proficua “ripartizione dei ruoli”, tra il soggetto pubblico cui spetta il compito di “coordinare le politiche di intervento, di pianificare una strategia e di fissare degli obiettivi, e i soggetti privati cui è affidata la gestione degli interventi e la loro promozione”. La STU col Masterplan Città delle Colonie risponde a tutti i principi del decalogo, che interpreta il waterfront come parte integrante della città e del territorio, garantendo l’identità storica dei luoghi, il mix funzionale, l’accessibilità, la qualità dell’acqua e dell’ambiente, intendendo la partecipazione pubblica come elemento di sostenibilità, nel rispetto dei tempi lunghi dei progetti di recupero, in un’ottica di flessibilità pianificatoria e con lo sguardo sempre rivolto alle migliori esperienze internazionali. Principi solidi, reinterpretati da Carta, attingendo al “Manifesto per le città creative”, per generare sette linee guida - identità, attivazione economica, potenzialità, dinamicità, interazione, multisettorialità, perturbazione - sette indirizzi per azioni progettuali sui confini urbani “umidificati dal mare”, capaci di veicolare una “visione dei waterfront non puramente trasformativa, ma creativa, integrata e sostenibile” (Carta, 2010), che ben si adeguano alla “fisionomia liquida della città” di Cesenatico, per modificarla interamente e farne una gateway city, mettendo in valore il capitale territoriale che possiede, come raro e prezioso “moltiplicatore di qualità”. Tra gli indicatori di qualità del progetto l’incremento della capacità occupazionale della città rivela la “meritorietà del progetto”. Si stima, infatti, che la manodopera necessaria alla realizzazione delle opere possa subire una crescita di circa 286 unità nel settore delle costruzioni, mentre nel settore turistico, a regime, si aggirerà intorno ai 275 addetti, pari al 28% in più rispetto alla situazione attuale. Ciò in stretta relazione con la previsione di realizzare un migliaio circa di nuove camere di albergo, per le quali è richiesto un aumento del 25% del numero di addetti, parte dei quali destinati a strutture ricettive di livello elevato (4 stelle superiore e 5 stelle) al fine di completare e integrare l’attuale offerta della riviera. Più complicata risulta, invece, la proiezione dell’incremento di occupazione in ambito servizi/commercio, pur conoscendo la tipologia di turista atteso in relazione all’elevato livello qualitativo delle strutture da realizzare, e all’attenzione dei clienti per gli aspetti naturalistici, ambientali e sportivi. Si valuta che la riqualificazione dell’offerta turistica possa consentire un incremento annuo delle presenze richiamate di 292mila unità (spesa media pro-capite giornaliera da parte dei turisti pari a circa 100 euro), con un aumento atteso dei consumi pari a 16-18 milioni di euro, equivalente a una percentuale superiore del 2-3% rispetto allo scenario in assenza di intervento.

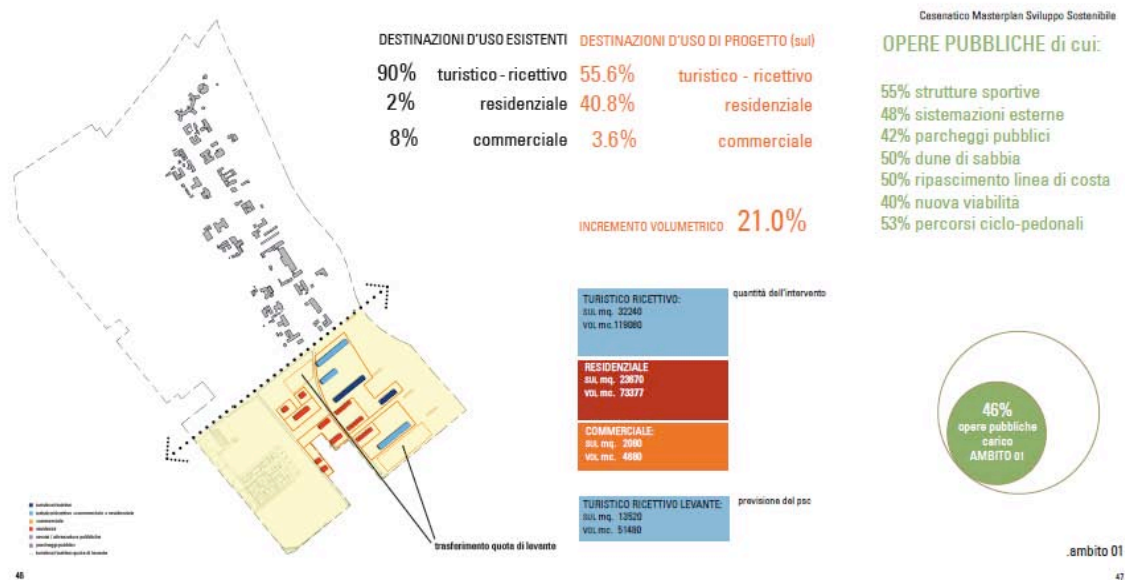
Fatturato per l’indotto	in milioni di euro
ristoranti e bar	€. 3,6
Spiaggia	€. 2,1
Sport	€. 0,3
Ricreative	€. 1,2
Spostamenti	€. 1,59
Cura della persona	€. 1,11
Shopping	€. 1,56
Abbigliamento	€. 1,89
Articoli sportivi	€. 0,24
Altre spese	€. 1,5
Totale	oltre €.15,00

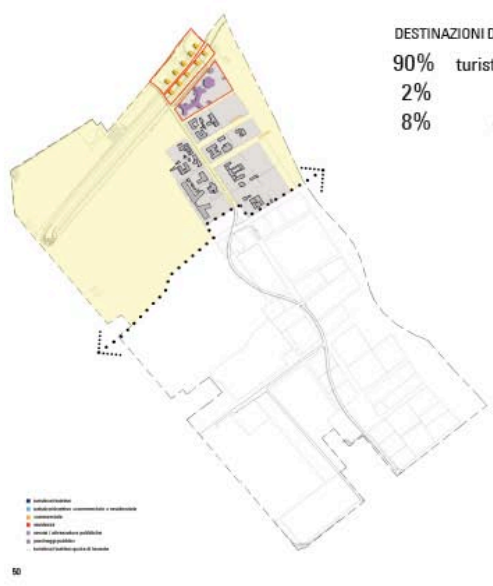
Nel tempo di attuazione di tutto il piano, che si prevede lungo un decennio circa, le externalità negative dovute alla presenza dei cantieri (rumore, vibrazioni, traffico di mezzi pesanti, etc.) saranno compensate dal progressivo miglioramento della qualità dell'ambiente di vita (riduzione emissioni inquinanti; riduzione tasso di incidentalità; benefici occupazionali generati da nuovi investimenti e nuove attività turistiche e commerciali). Pertanto, il saldo tra benefici sociali e costi, generato dal progetto - di cui sono evidenziati in tabella gli indicatori di qualità ambientale - si valuterà positivamente in termini monetari, e consentirà di determinare degli indicatori di sintesi come il valore attuale netto (VAN sociale), quantificato in un arco temporale di 30 anni, pari a 55-60 milioni di euro.

INDICATORI DI QUALITÀ		STATO DI FATTO mq	STATO DI PROGETTO mq
1	SUPERFICIE TERRITORIALE	1304131	1304131
2	INDICE TERRITORIALE MEDIO	0.52 mq/mq	0.59mq/mq
3	SUPERFICIE FONDARIA	361355	267103
4	SUPERFICIE COPERTA	66262	31333
5	SUPERFICIE PERMEABILE	315093	227060
6	ARENILE	136671	221902
7	VERDE PUBBLICO	203590	215181
8	PISTE CICLABILI	1326 ml	4970 ml
9	SERVIZI PUBBLICI	850	5906
10	PARCHEGGI PUBBLICI	23277	45581
11	VARCHI VISIVI	485 ml	865 ml

questa cifra non prendono in considerazione l'area del Camping Motel
 SC = Superficie Coperta SC = SUL pt + 10%
 SP = Superficie Permeabile SP = Sf-SC- 10%Sf

Figure 18-19-20. Destinazioni d'uso di fatto e di progetto (Fonte: MCA)



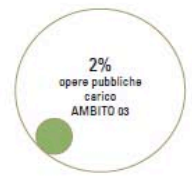


DESTINAZIONI D'USO ESISTENTI		DESTINAZIONI D'USO DI PROGETTO (suil)	
90%	turistico - ricettivo	0%	turistico - ricettivo
2%	residenziale	0%	residenziale
8%	commerciale	100%	commerciale

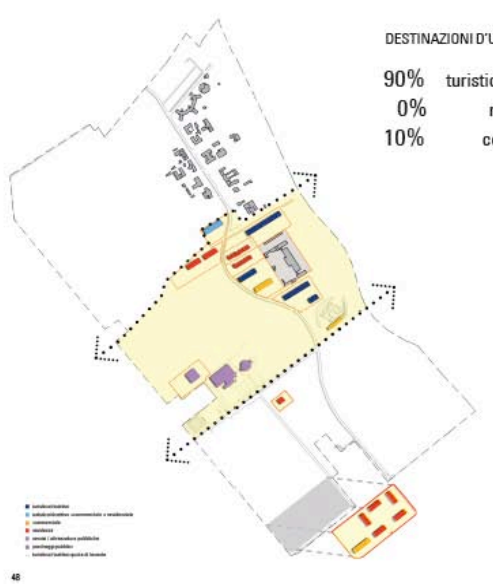
INCREMENTO VOLUMETRICO
23.7%

COMMERCIALE:
SUL mq. 1300
VOL. mc. 4300

Cesenatico Masterplan Sviluppo Sostenibile
OPERE PUBBLICHE di cui:
5% sistemazioni esterne
3% parcheggi pubblici



.ambito 03
51



DESTINAZIONI D'USO ESISTENTI		DESTINAZIONI D'USO DI PROGETTO (suil)	
90%	turistico - ricettivo	38.5%	turistico - ricettivo
0%	residenziale	45.0%	residenziale
10%	commerciale	16.5%	commerciale

INCREMENTO VOLUMETRICO
18.8%
(senza considerare l'area Camping Motel)

TURISTICO RICETTIVO:
SUL mq. 21840
VOL. mc. 99860

RESIDENZIALE + Camping Motel
SUL mq. 12590 SUL mq. 13000
VOL. mc. 39568 VOL. mc. 48300

COMMERCIALE + Camping Motel
SUL mq. 6240 SUL mq. 13000
VOL. mc. 21840 VOL. mc. 48300

Cesenatico Masterplan Sviluppo Sostenibile
OPERE PUBBLICHE di cui:
100% arena della sabbia
45% strutture sportive
48% sistemazioni esterne
55% parcheggi pubblici
50% dune di sabbia
50% ripascimento linea di costa
60% nuova viabilità
47% percorsi ciclo-pedonali



.ambito 02
49

Conclusioni

Quali scenari si potranno aprire con la riqualificazione della Città delle Colonie? La fattibilità finanziaria ed economica supposta saprà supportare fino alla fine un intervento di tali dimensioni? Per rispondere a queste domande sono state condotte delle proiezioni, che valutano positivamente l'iniziativa, sia con riferimento all'intero comparto, sia limitatamente ai singoli ambiti individuati. Gli indicatori di sintesi evidenziano, infatti, la capacità del progetto di rimborsare il capitale di debito introdotto nel modello, e di garantire un equo rendimento del capitale proprio investito, nonché di consentire la realizzazione delle opere pubbliche ipotizzate. Tuttavia, occorre precisare che i dati previsionali, pur prudenziali (tasso di inflazione previsto dell'1,7%), sono stati elaborati prima della fase recessiva mondiale, e sarebbero da rimodulare alla luce dei nuovi scenari economici, tenendo conto in particolare delle mutate condizioni del mercato del credito e della elevata sostenibilità ambientale del progetto, molto apprezzata dagli operatori privati. L'intento della ricerca, che sarà svolta con Patrizia Lombardi del Politecnico di Torino, non si limiterà quindi a una revisione dell'analisi dei costi/benefici attesi, ma

metterà in campo un panel di indicatori mirati per la valutazione del processo e delle azioni per la sostenibilità (Brandon, Lombardi, 2005), confrontati con gli “indicatori del benessere” della Facoltà di Scienze Statistiche dell’Università di Ferrara (tenore di vita, imprenditorialità, servizi pubblici e ambiente, socio-demografia, cultura sport e tempo libero), con gli indicatori di Giffinger (economy, people, governance, mobility, environment e living). e quelli di Caragliu, Del Bo, Nijkamp (classe creativa, livello di istruzione, accessività multimodale, cultura ICT nel settore pubblico) al fine di articolare una nuova serie di domande che possano consentire di comprendere il livello di compatibilità possibile tra una gateway city, quale aspira a essere Cesenatico e uno sviluppo urbano sostenibile. Puntare sul valore della sostenibilità ambientale e sociale del progetto per definire gli accordi di programma fra amministrazione e proprietari privati, pare infatti l’unica soluzione possibile per salvare un masterplan di indubbio pregio che, dal punto di vista della sostenibilità finanziaria, prospetta dei flussi di cassa positivi solo a partire dal settimo anno, in netto contrasto con le richieste della L. 10/2011, che pretenderebbe di sciogliere la STU entro il 31 dicembre 2013 (Cesenatico è comune con meno di 30mila abitanti), considerando l’assenza di un bilancio attivo negli ultimi tre anni.

Figura 21. Vista d’insieme - Stato di progetto (Fonte: MCA)



Postfazione

La parabola della STU “Città delle Colonie a Nord di Cesenatico”, si è conclusa repentinamente nell’agosto del 2011 (qualche giorno dopo la consegna del testo alla redazione di PortusPlus). Con 10 voti a favore e 5 contrari, il “12/08/2011 è stato disposto l’avvio delle procedure di liquidazione della società ai sensi dell’art. 34 dell’atto costitutivo e dell’art. 2484 del codice civile, ritenendo esaurite le funzioni e gli scopi sociali della società”. L’evoluzione inattesa della vicenda ha destato la necessità di far luce sullo sviluppo dei fatti, per alcuni versi emblematici, delle difficoltà di decollo in Italia delle Società di Trasformazione Urbana, uno strumento innovativo, duttile, “estremamente flessibile” ma debole, assediato da molte criticità che ne pregiudicano l’esito, tra cui anche “motivi politici e cambi di amministrazione nel governo delle città”. (Mello, 2011). A Cesenatico, infatti, il mutato schieramento di forze politiche ha velocemente chiuso la società di scopo, che avrebbe avuto un “ruolo strategico” preminente rispetto a un più generico processo di pianificazione, adducendo la necessità di annullare i costi di gestione della STU, e ignorando che la fondazione di un istituto altro rispetto alla macchina

amministrativa comunale avrebbe agevolato la dinamicità della gestione, semplificato i processi decisionali, e quindi, avrebbe lavorato per raggiungere con agilità operativa ed economicità di gestione importanti risultati nell'ambito di un progetto complesso da realizzare "al minor costo e nel minor tempo possibile". Pare effetto di una affrettata valutazione quanto si legge nella delibera dell'agosto 2011, che avvia la liquidazione della STU, e la contemporanea nuova attribuzione di "tutte le prossime attività di elaborazione progettuale e di realizzazione, sia urbanistica che relative alle opere di urbanizzazione, funzionali alla attuazione del Piano di Riqualificazione Urbana", alla specifica e diretta gestione degli organismi comunali competenti. Preoccupa, in particolare, l'azzeramento della cabina di regia che aveva collaborato "con competenza e dedizione" alla redazione del progetto in stretto contatto con lo studio MCA, Mario Cucinella Architects, Area Group ed Ecoazioni, mettendo in atto una grande esperienza civile, alla quale avevano partecipato tutti gli attori sociali, comitati, anziani, giovani e gruppi di potere, condividendo un processo salvaguardato sempre nei tratti dalla democrazia partecipata, lontana dalle logiche di spartizione delle lobby (Cucinella, 2012). Rimane la testimonianza di un coraggioso percorso intrapreso da una piccola amministrazione, che si era appellata a uno degli strumenti operativi più interessanti presenti nel panorama urbanistico, pur di attuare un arduo quanto valido progetto di riqualificazione del proprio waterfront, volto a "consolidare il patrimonio delle Colonie e del sistema naturale esistente, (...) collegare servizi, infrastrutture e luoghi di interesse turistico-ricettivo, (...) regolamentare azioni di sviluppo urbano, sia intese come consolidamento e manutenzione della città storica, sia intese come nuova costruzione di quartieri modello (...) eco-compatibili" (Cucinella, 2010).

Figura 22. Cesenatico - Rilievo aereofotogrammetrico



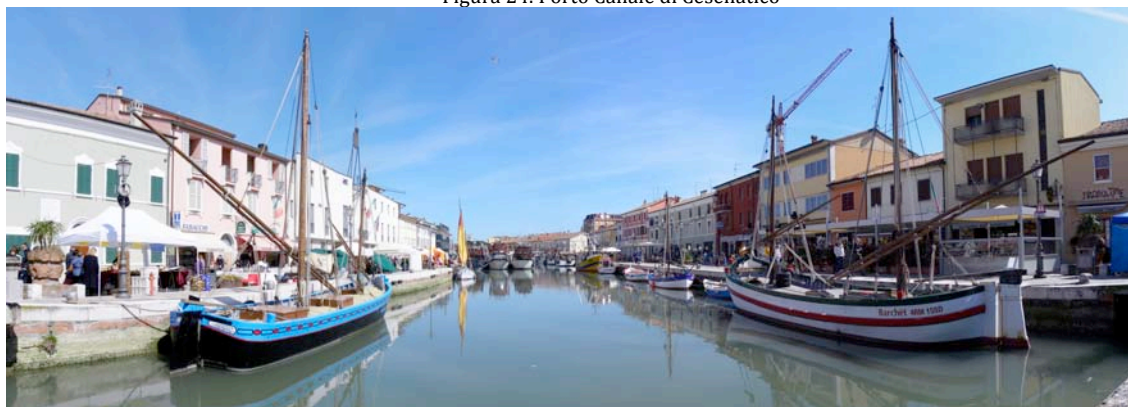
"Un progetto molto ambizioso che avrebbe consentito alla cittadina di uscire dall'empasse che la attanaglia da trent'anni" (Cucinella, 2012). Sarebbe stato un modo audace per dare una svolta al futuro di Cesenatico, realizzando un'opera in cui sarebbero stati salvaguardati al di sopra di tutto gli interessi pubblici, riducendo la valenza degli interessi privati in nome del bene comune, rappresentato in tal caso dall'apertura della città sul fronte mare, e dal suo rilancio turistico con "la città degli sport, su sabbia e su terra". Nel nuovo corso dell'amministrazione della città a fronte dell'intento di "portare avanti il progetto di Cucinella" (Brighi, 2012), si palesa irresistibile il desiderio di modificarlo,

mutando alcune piccole cose che avranno il potere di stravolgerlo. Dall'aumento degli indici di fabbricabilità al "raddoppio del numero dei posti auto, con la realizzazione di nuovi parcheggi a raso e sotterranei a carico di privati, dal raddoppio dei box annessi alle abitazioni di pregio al divieto di trasferimento del Bingo e del camping motel" in altre aree non strategiche per il ridisegno del fronte mare, si otterrà soltanto un miraggio via via più sbiadito della città verde e low-energy prefigurata da Cucinella. La sostituzione di parti del suo piano e di tutta l'architettura economico finanziaria della STU (una società in grado di governare un'operazione di complessivi 350 milioni di euro con un costante impegno di trenta persone al giorno per dieci anni) con un piano patchwork, sommatoria di tanti piccoli accordi tra Comune e privati, difficilmente potranno restituire il progetto di suolo tratteggiato dal masterplan Città delle Colonie. Il caso della STU "Città delle Colonie di Cesenatico" contribuirà da ora innanzi al dibattito futuro, per comprendere meglio le criticità del dispositivo, in vista degli aggiustamenti da apportare affinché gli enti locali possano farvi ricorso agevolmente, come "mezzo valido per la gestione di interventi complessi quali quelli di riqualificazione e trasformazione urbana" (Giacobazzi, 2011), valorizzando il ruolo di coordinamento dell'azione pubblica.

Figura 23. Porto Canale di Cesenatico



Figura 24. Porto Canale di Cesenatico



Riferimenti Bibliografici

Balzani, M., (2008), I progetti nelle città della costa : dal ridisegno del waterfront al piano spiaggia, Maggioli

Bonomi, A., (2000), Il distretto del piacere, Bollati Boringhieri

Brandon, P.S., Lombardi, P., (2005), Evaluating sustainable development in the built environment, Blackwell Publishing Ltd, Oxford

Caragliu, A., Del Bo, C., Nijkamp, P., (2009) Smart cities in Europe, Serie Research Memoranda 0048, VU University Amsterdam, Faculty of Economics, Business Administration and Econometrics

Carta, M., (2010), Governare l'evoluzione, Franco Angeli

Codecasa, G., (2010), Governare il partenariato. Pubblico e privato nei progetti urbani, Maggioli

Greco, N., (2009), La città e i suoi mari: il waterfront tra sostenibilità e governance, Franco Angeli

Hutchison, D., (2009), Ambient Assistive Health and Wellness Management in the Heart of the City : 7th International Conference on Smart Homes and Health Telematics, ICOST, Tours, France, July 1-3,2009.

Mario Cucinella Architects,(2010), Masterplan per Il Polo Turistico Citta' delle Colonie di Ponente Linee Guida

Mattia, S., (2007), Costruzione e valutazione della sostenibilità dei progetti, Franco Angeli

Mello, D., STU (2011), Quali, come, perché?, INU Edizioni

Mussinelli, E., Tartaglia, A., Gambaro, M., Tecnologia e progetto urbano, Maggioli

Orioli, V., (2008), Cesenatico : turismo e città balneare fra Otto e Novecento, Alinea

Savino, M., (2010), Waterfront d'Italia: piani, politiche, progetti, Franco Angeli

Soriani, S., (2002), Porti, città e territorio costiero , Il Mulino

Zardini, M., (2006), NoMare, Editrice Compositori

Fonti Internet

ASTUR: www.astur.biz

Mario Cucinella Architects: www.mcarchitects.it

STU Città del mare Cesenatico: www.comune.cesenatico.fc.it

Crediti fotografici

Courtesy Mario Cucinella Architects (MCA), STU Città delle Colonie di Cesenatico