Consiglio di Zona 1

Cervia Centro Malva Sud Bova

COMUNE DI CERVIA

....

E-mail: cdzcerviacentromalvasud@comunecervia.it
Facebook: Consiglio di Zona 1 2025 Cervia Centro Malva Sud Bova
Instagram: cdzcerviacentro
Whatsapp: Cdz1 2025 cdzcerviacentromalvasudbova@comunecervia.it

Tipologia incontro
Nucleo Operativo

Data • Orario	27.10.2026 – Dalle ore 18.00 alle ore 19.30 -
Luogo	Cervia – Via Venere 14
Oggetto	**Definizione priorità di lavori da eseguire nel quartiere**
N° incontro	**3**

Partecipanti n° 3	Nucleo Operativo Dallamotta Adele Fantini Alberto Ronchi Enrico Giacchini Emilio (Assente) Morelli Maurizio (Assente)	Gruppo di Collaboratori // // //	Comunità // // //

Ambito	Bilancio partecipato
Esigenze	Qualità urbana e ambientale
Proposte	Per la valutazione e programmazione di interventi futuri per il quartiere. L'incontro è organizzato a livello di nucleo ma recepisce le segnalazioni e le necessità pervenute attraverso l'ascolto dei cittadini. Le proposte che seguono, sono presentate con l'accordo unanime dei partecipanti.
Elenco priorità e valutazioni	***1*** **Manutenzioni Stradali. (Interventi Mirati)** ***Descrizione:*** L'intervento riguarda la manutenzione straordinaria del manto stradale e delle pertinenze delle vie Venere, Urano, Belfiore, Bova Nel dettaglio:

	- V.le Urano da V.le Italia a incrocio Viale Venere (Zona Pianeti) (*) - V.le Venere da V.le Milazzo a incrocio V.le Saturno (Zona pianeti) - V.le Belfiore da V.le Volturno a V.le Calatafimi (Zona Risorgimento) - Via Bracciano (Zona Malva Sud Bova). ***Motivazione e Criterio Progettuale***: Al fine di ottimizzare le risorse ed evitare interventi superficiali, si adotta la metodologia dell'intervento per "lotti funzionali". L'opera non verrà estesa linearmente all'intera lunghezza di ogni singola via, bensì focalizzata sui segmenti che presentano il maggior grado di degrado strutturale e di rischio per la circolazione. ***Equivalenza Economica***: La profondità e la qualità dell'intervento sui tratti individuati (fresatura, rifacimento sottofondo, posa del tappeto d'usura e messa in sicurezza dei pedoni) comportano una complessità tecnica e un quadro economico equivalente al costo teorico di una via intera. Tale scelta garantisce il massimo ritorno dell'investimento in termini di durabilità, sicurezza pubblica e risoluzione delle criticità prioritarie. (*) *Riguardo Viale Urano, proprio il tratto indicato per l'intervento, già ammalorato, in questi giorni, è particolarmente sotto stress. La demolizione e ricostruzione di un fabbricato al civico 4, ha già portato e porterà traffico pesante.* ***2*** **Istituzione della "Zona 30 Volturno/Milazzo/Pianeti" e interventi per la sicurezza e la vivibilità urbana.** ***Descrizione dell'intervento*** Si domanda l'avvio della pianificazione, dello studio di fattibilità e dei primi interventi funzionali per l'istituzione di una **Zona 30 nell'area residenziale dei "Pianeti"**, nello specifico nella porzione a sud del Viale Milazzo dell'intersezione con Viale Plutone e vie adiacenti tra cui Viale Italia. L'intervento si configura come un piano organico di rigenerazione della viabilità e dello spazio pubblico che comprende: **A) Istituzione del limite dei 30 km/h** in tutto il comparto residenziale tramite segnaletica verticale, orizzontale e urbanistica tattica. **B) Moderazione del traffico:** tra gli interventi richiesti si chiede una rivalutazione a livello urbanistico come la riduzione della larghezza delle corsie veicolari, eventuali rotonde ed eventuali rialzamenti pedonali o cuscini berlinesi e una riduzione degli angoli di curvatura presenti per rendere più sicuri gli spostamenti di qualsiasi mezzo nelle intersezioni stradali al momento più critiche. **C) Nuova circolazione e sensi unici:** Riorganizzazione dei flussi interni al quartiere per fluidificare il traffico e scoraggiare l'attraversamento veloce, prevedendo ad esempio l'istituzione di **sensi unici in Via Venere e Via Mercurio con senso di marcia verso Viale Milazzo**.

	D) Regolamentazione della sosta per contrastare il parcheggio selvaggio, riorganizzando gli stalli, tutelando gli accessi dei residenti e gli attraversamenti pedonali aumentandone la visibilità tra pedoni e mezzi. **E) Sviluppo della mobilità dolce** attraverso il potenziamento e il collegamento della rete di piste ciclabili e la messa in sicurezza dei marciapiedi. Prevedere nei casi in cui non ci siano gli spazi per una ciclabile separata dal traffico veicolare, l'istituzione di strade a priorità ciclabile. Dati l'alto valore economico e l'estensione dell'opera, la proposta richiede l'inserimento a bilancio di un **capitolo pluriennale**: **Fase immediata (Breve termine):** Finanziamento dello studio di fattibilità complessivo e attuazione di primi interventi tattici di segnaletica e cantieristica leggera prima della prossima stagione estiva. **Fase strutturale (Medio-lungo termine):** Programmazione a lotti dei lavori strutturali di modifica geometrica delle strade e dei marciapiedi. **Motivazioni e Analisi del Contesto** La proposta nasce da un percorso di **ascolto attivo e forte partecipazione della cittadinanza residente**, la quale evidenzia una netta discrepanza tra la vocazione residenziale del quartiere e l'attuale pressione viaria. Le motivazioni cardine che giustificano la priorità politica ed economica dell'intervento sono: **Impatto delle nuove opere infrastrutturali:** Le recente urbanizzazione tra Via Plutone e Viale Titano a sud di Viale Volturno, la sua apertura e i futuri progetti che interesseranno senz'altro il lungomare, modificheranno sensibilmente i flussi di traffico. In particolare, si rileva già una pericolosa "strozzatura" di Viale Volturno nella transizione e immissione verso Viale Plutone. C'è il forte rischio che il quartiere residenziale dei Pianeti si trasformi in una valvola di sfogo del traffico di scorrimento veloce. **Emergenza vivibilità estiva:** Durante la stagione turistica, la pressione antropica e veicolare diventa insostenibile. I residenti subiscono livelli critici di inquinamento atmosferico e acustico. Inoltre la presenza di automezzi fuori dalle aree preposte alla sosta aumenta l'impossibilità di fruire in maniera sicura per pedoni e biciclette della strada stessa. **Sicurezza stradale e mobilità debole:** L'assenza di marciapiedi adeguati in alcune vie e la mancanza di percorsi ciclabili protetti isolano la mobilità pedonale e ciclistica, esponendo le fasce deboli (bambini, anziani, persone con mobilità ridotta) a gravi rischi. Tutto questo azzera la qualità della vita del comparto e contrasta con la visione prevista dal PUMS **Regolamentazione dello spazio pubblico:** La carenza di controlli e di una chiara disciplina della sosta genera fenomeni di parcheggio selvaggio che bloccano la visibilità agli incroci, ostacolano i mezzi di soccorso e deturpano il decoro urbano. Questo di conseguenza genera anche un aumento di richiesta di intervento delle forze dell'ordine che ad oggi dispongono di un organico e di mezzi insufficienti rispetto a quelle che sono le richieste di intervento giornaliere.

Recupero della pianificazione storica: L'intervento intende riprendere e attualizzare le linee guida di un precedente progetto di mobilità del quartiere (focalizzato su marciapiedi e ciclabili) rimasto finora inevaso, integrandolo con la moderna visione europea delle "Città 30".

Metodo di Lavoro e Partecipazione Attiva (Co-progettazione)

Considerando che l'Amministrazione Comunale potrebbe avere già in corso approfondimenti e studi tecnici su questo quadrante, la cittadinanza sottolinea l'importanza imprescindibile del **metodo partecipativo**.

Il progetto finanziato a bilancio **non dovrà essere presentato come un pacchetto "blindato"** e immodificabile. Al contrario, la proposta prevede formalmente che:

Una volta approntato lo studio preliminare o il piano di fattibilità da parte dei tecnici, questo venga **condiviso e discusso apertamente con i residenti e con il Consiglio di Zona competente**.

L'iter decisionale rimanga flessibile e permeabile, per raccogliere osservazioni, varianti preventive, implementazioni e miglioramenti che solo chi vive quotidianamente il quartiere può suggerire.

Valutazione degli Impatti (Benefici attesi)

Sicurezza Stradale : La riduzione della velocità a 30 km/h abbatte i tempi di frenata e aumenta le possibilità di sopravvivenza delle vittime di incidente (pedoni e biciclette). L'introduzione dei sensi unici su Via Venere e Via Mercurio riduce i punti di conflitto frontale e ordina i flussi verso le arterie principali come Viale Milazzo.

Sostenibilità Ambientale: Meno picchi di accelerazione e stop-and-go riducono le emissioni di CO_2 e polveri sottili (PM10), migliorando la qualità dell'aria a beneficio dei residenti.

Inclusività e Vivibilità: Restituire spazio alle bici e ai pedoni significa favorire l'autonomia di movimento dei cittadini (soprattutto le fasce più deboli come bambini, anziani e persone con mobilità ridotta) e incrementare il valore del tessuto sociale del quartiere.

Consenso e Coesione Sociale: Un progetto co-progettato con il Consiglio di Zona riduce le frizioni e garantisce che le soluzioni finali rispondano ai reali bisogni della comunità.

Conclusioni

Cronoprogramma proposto

Stanziamento a Bilancio per il completamento dello studio e della progettazione della viabilità (Zona 30, **rotonde**, ciclabili, sensi unici Venere/Mercurio).
Confronto Pubblico: Presentazione della bozza progettuale ai cittadini e al **Consiglio di Zona** per modifiche e approvazione partecipata.
Primi interventi urgenti: Istituzione formale della Zona 30, nuova segnaletica per i sensi unici, urbanistica tattica nei punti più sensibili (incroci, curve), eventuali rotonde e correttivi alla strozzatura di Viale Volturno/Plutone e regolamentazione dei parcheggi prima del caos estivo. **Controlli assidui con più possibilità di rimozione forzata dei mezzi su tutta l'area.**

Opere strutturali: Avvio dei lavori per l'allargamento dei marciapiedi/piste ciclabili sui lotti prioritari.

3

Riqualificazione e messa in sicurezza della pista ciclabile e dell'asse viario di Viale Caduti della Libertà

Descrizione dell'intervento

Ripristino strutturale e la messa in sicurezza del tratto più degradato della pista ciclopedonale storica di Viale Caduti della Libertà, prendendo in carico la situazione della strada nel suo complesso.
Dall'intersezione con Via XXV Aprile fino alla Rotonda Giudice dove il marciapiede si collega alla ciclabile Milazzo. (*In seconda istanza da prendere in considerazione il tratto della ciclopedonale di Via Caduti che va dalla rotonda Giudice alla farmacia Madonna del Mare.*
Tratto in asfalto (intersezione XXV Aprile fino alla Pasticceria Le Armonie dove finisce l'asfalto e inizia la pavimentazione): Fresatura della pavimentazione ammalorata, ripristino del sottofondo stradale nei punti critici e stesura di un nuovo manto drenante e ad alta aderenza.
Tratto specifico (tratto finale) dove la pavimentazione con mattonelle è gravemente danneggiata dall'azione degli apparati radicali degli alberi, che hanno causato il sollevamento e il totale sommovimento delle mattonelle**.**
L'intervento prevede la rimozione controllata delle mattonelle mosse, il livellamento del sottofondo nel pieno rispetto della salute delle piante e il riposizionamento stabile (o sostituzione con materiale idoneo) degli elementi della pavimentazione.
Intervento complessivo sulla sede stradale: Monitoraggio e contestuale ripristino dei punti critici della carreggiata stradale adiacente, anch'essa penalizzata dai medesimi dissesti infrastrutturali. Localizzati principalmente lungo il tratto dove sono presenti i pini.
Criticità illuminazione: L'attuale altezza dei lampioni, unita alla fitta chioma dei pini, scherma il fascio luminoso rendendo il tracciato impraticabile nelle ore notturne. Si rende necessario un riposizionamento dei punti luce a un'altezza inferiore o, in alternativa, l'integrazione di un sistema di illuminazione intelligente a terra (segnapasso) per garantire la piena visibilità e sicurezza della ciclabile.

Motivazione e Obiettivi.

Questa proposta risponde a un'esigenza urgente di incolumità pubblica, accessibilità e decoro urbano per una delle porte d'ingresso principali di Cervia:
Eliminazione dei pericoli occulti: Nell'ultimo tratto, le mattonelle disconnesse e instabili oscillano al passaggio dei mezzi, rappresentando una vera e propria trappola e causando un rischio altissimo di cadute rovinose per ciclisti e pedoni.
Da annoverare che in diversi punti della ciclopedonale a fronte anche di scarse precipitazioni si formano pozzanghere di dimensioni

ragguardevoli, queste diventano un ostacolo vero e proprio per i pedoni, soprattutto per persone anziane, con scarsa mobilità ma anche per passeggini e carrozzine che si trovano a dover utilizzare la corsia veicolare di via Caduti per aggirare l'ostacolo.

Risoluzione del conflitto strada-alberi: Il dissesto è causato principalmente dalla crescita delle radici degli alberi del viale. È necessario un intervento tecnico specializzato (con eventuale parere agronomico) che sappia coniugare la salvaguardia del patrimonio verde con il diritto alla sicurezza dei cittadini.

Visione globale della carreggiata: Il degrado non si limita alla pista ciclopedonale, ma compromette l'assetto dell'intera sede stradale. Intervenire in modo organico sull'intero asse viario (carreggiata + ciclopedonale) garantisce un lavoro duraturo ed evita un inutile spreco di risorse in continui e inefficienti interventi "tampone".

Promozione della mobilità debole: Viale Caduti della Libertà è un asse strategico utilizzato tutto l'anno da residenti (lavoro, scuole) e turisti. Restituire una ciclopedonale sicura significa incentivare concretamente l'uso della bicicletta e alleggerire il traffico veicolare.

A tal proposito ci sono i tratti degli attraversamenti con le intersezioni con via Monte Cimone e via Monte Amiata da rendere più sicuri con interventi di urbanistica tattica per evitare la sosta irregolare degli automezzi, in via monte Cimone soprattutto si segnala la presenza di cassonetti della differenziata a ridosso delle strisce pedonali che assieme alla sosta irregolare delle automobili creano un ostacolo alla visibilità delle persone che vogliono attraversare.

Sicurezza scuola Gervasi: si assiste quotidianamente in entrata ed uscita degli studenti dalla scuola un assembramento ingiustificato degli automezzi lungo la via Caduti per l'accompagnamento degli alunni stessi. Questi comportamenti tollerati dalla polizia municipale portano ad un aumento del rischio di incidenti, dovuti a restringimento della carreggiata causato dalle auto in sosta;

un aumento del rischio per chi vuole attraversare la strada in quanto le auto in sosta riducono la visibilità delle persone che approcciano all'attraversamento;

Riducono gli spazi di manovra per i mezzi pubblici come autobus che devono entrare ed uscire dal piazzale di competenza;

Questa situazione inoltre porta un senso di insicurezza maggiore e disincentiva i bambini o gli utenti che intendono raggiungere la scuola o attraversare quel tratto di strada in bicicletta.

Si richiede di obbligare la sosta degli automezzi nella parte retrostante la scuola, tra via Amiata e via Cimone.

<u>Conclusioni</u>

Cronoprogramma proposto

Stanziamento a Bilancio per lo studio agronomico e la progettazione esecutiva della strada e della ciclopedonale (Tratto Via Saffi – Via Villafranca).

Cantiere prioritario nel tratto finale verso collegamento con ciclabile Milazzo. Rimozione delle mattonelle, sistemazione del fondo e fissaggio in sicurezza della pavimentazione a incastro.
Sistemazione illuminazione pubblica nel tratto Saffi/Villafranca

Rifacimento dei tratti in asfalto della ciclabile e ripristino dei punti critici della carreggiata stradale complessiva.

4

Sicurezza e illuminazione speciale dei passaggi pedonali critici.

Descrizione dell'intervento

Il progetto prevede la messa in sicurezza, il potenziamento visivo e l'illuminazione intelligente di alcuni passaggi pedonali di Via Ospedale, nello specifico nel tratto che va dall'angolo con Via Sacchetti fino al passaggio a livello di Via Bova (verso la rotonda con Malva Sud).
L'intervento prevede azioni mirate e puntuali:
Ridisegno della segnaletica: Rifacimento ad alta visibilità della segnaletica orizzontale a terra e di quella verticale.
Illuminazione di sicurezza (sistema "Salva-Pedone"): Installazione di sistemi di illuminazione dedicati e focalizzati sul pedone per i passaggi più critici del tratto. L'obiettivo è replicare i modelli tecnologici virtuosi già presenti sul territorio di Cervia, valutando la fattibilità tecnica degli allacci elettrici per ognuno. Nello specifico si propongono soluzioni come:
Il sistema con placchette retroilluminate a terra (modello Piazza Andrea Costa).
L'illuminazione d'accento ad alta visibilità (modelli di Viale G. Di Vittorio/Marche-Fantini, del Ponte San Giorgio o di fronte alle Scuole Gervasi Su Via Caduti per la Liberta').

Motivazioni e Benefici

Criticità del tratto viario: Via Ospedale e Via Bova sono arterie ad alto flusso di traffico ma con una carreggiata stretta. Molti automobilisti la percorrono a velocità elevate, ignorando sistematicamente il limite esistente dei 30 km/h. Adottare dei cuscini berlinesi rallenterebbe la velocità dei veicoli privati senza impattare sui mezzi di soccorso.
Invisibilità nelle ore buie: Al crepuscolo, nelle prime ore serali e durante la notte, i passaggi pedonali attuali diventano quasi invisibili a causa della scarsa illuminazione stradale generica. I residenti segnalano enormi difficoltà e una costante sensazione di pericolo nell'attraversare la strada per tornare a casa.
Prevenzione degli incidenti: Illuminare direttamente la persona che attraversa (e la segnaletica a terra) costringe gli automobilisti a rallentare tempestivamente, azzerando il rischio di investimenti serali e notturni. Rendere inaccessibile alla sosta delle auto i tratti adiacenti agli attraversamenti per migliorare la visibilità di chi approccia l'attraversamento.

	Intervento diffuso nel centro: Questa mappatura su Via Ospedale può fungere da progetto-pilota per estendere progressivamente la tecnologia ad altri attraversamenti oscuri del centro urbano. **<u>Conclusioni.</u>** Cronoprogramma proposto
	Fase 1: Censimento tecnico di tutti i passaggi pedonali del tratto (Angolo Sacchetti - Via Bova) e verifica dei punti di allaccio alla rete elettrica.
	Fase 2: Intervento di ridisegno della segnaletica a terra **con vernici rifrangenti ad alta visibilità**
	Fase 3: Installazione dei corpi illuminanti dedicati (Placchette a terra o fari d'accento dall'alto) partendo dai punti a maggior rischio.
	<u>*5*</u> **<u>Completamento controllo ZTL Quadrilatero: telecamere in uscita contro la sosta abusiva.</u>** *<u>Motivazione</u>* L'attuale sistema di controllo della ZTL del Quadrilatero monitora solo gli accessi in entrata e non le uscite. Questa mancanza permette a molti veicoli con permessi temporanei di carico/scarico (di 30/60 minuti) di sostare abusivamente nel centro storico per ore o interi giorni. Il fenomeno toglie parcheggi ai residenti e agli aventi diritto, danneggia le attività commerciali e compromette il decoro e la vivibilità di un'area chiave per il turismo e la comunità. *<u>Descrizione dell'intervento.</u>* Si richiede l'installazione di telecamere di controllo anche sui varchi di uscita del Quadrilatero est/ovest, collegandole al sistema elettronico già esistente. L'obiettivo è incrociare i dati di ingresso e uscita per verificare i reali tempi di permanenza, sanzionare chi supera i limiti orari consentiti e garantire il rispetto delle regole e la corretta rotazione dei parcheggi. E' a disposizione ampio materiale fotografico. **<u>***</u>** In conclusione, per assicurare la massima efficacia e durata nel tempo degli interventi proposti, riteniamo importante dedicare una particolare attenzione alla fase di verifica dei lavori. Poiché a volte si riscontrano esecuzioni non perfettamente ottimali o l'impiego di materiali meno durevoli, sarebbe auspicabile che il Comune potesse prevedere un attento monitoraggio tecnico in corso d'opera. Questo accorgimento permetterebbe di accertare sia la qualità dei materiali utilizzati sia la corretta esecuzione, preservando il valore delle opere a beneficio di tutta la comunità.

Nota Integrativa	**INTEGRAZIONE A CURA DEL VICEPRESIDENTE DOTT. ARCH. ALBERTO FANTINI** Le cinque priorità sopra esposte, elaborate dalla Presidente Adele Dallamotta e dal consigliere e Tesoriere Enrico Ronchi , sono pienamente condivise sia nel merito sia nell'ordine proposto. Le integrazioni che seguono non intendono modificarle, ma affiancare alle manutenzioni puntuali e certe alcuni temi di visione di medio termine che riteniamo doveroso portare comunque all'attenzione dell'Amministrazione: non chiediamo che vengano tutti finanziati in questo esercizio, ma che vengano messi agli atti, avviati come percorsi di studio e condivisi con il Consiglio di Zona. ***6*** **Riorganizzazione della viabilità carrabile e ciclopedonale di Piazza Andrea Costa.** **Descrizione dell'intervento** Si richiede l'avvio di un percorso in due tempi: (1) un piano di intenti condiviso tra Amministrazione e Consiglio di Zona che fissi obiettivi e vincoli; (2) una meta-progettazione partecipata che ridisegni l'assetto della piazza separando con chiarezza i diversi flussi che oggi vi si sovrappongono. **Motivazione** Piazza Andrea Costa è oggi uno degli spazi più pericolosi e disfunzionali del quartiere, in inverno e soprattutto in estate, quando il flusso turistico si somma a quello dei residenti. Il problema è noto da decenni ed è sempre rimasto inevaso. La criticità nasce dalla sovrapposizione di linguaggi diversi nello stesso spazio: - la viabilità carrabile di attraversamento della città si mescola con la viabilità interna del parcheggio, senza una gerarchia leggibile; - su questo si innestano i percorsi ciclopedonali da Viale Roma verso la Torre San Michele e quelli del Porto Canale, usati massivamente dai turisti che si avvicinano al centro storico; - la piazza ospita inoltre il mercato del giovedì, i mercatini e numerosi eventi e manifestazioni, che richiedono flessibilità d'uso e sicurezza delle aree pedonali. Siamo consapevoli della delicatezza del tema e del fatto che non si tratta di un intervento realizzabile nel breve periodo. Proprio per questo riteniamo necessario iniziare ora a ragionarci in modo strutturato, inserendo la piazza tra i temi di cui il Consiglio di Zona chiede di essere parte attiva. ***7*** **Riqualificazione dell'area verde di Circonvallazione Sacchetti (fronte Vaniglia Caffè) come area giochi e spazio per le famiglie.** **Descrizione dell'intervento**

Si propone di destinare risorse alla cura e all'attrezzatura dell'area verde situata lungo la Circonvallazione Sacchetti, di fronte al Vaniglia Caffè: sistemazione del verde, inserimento di giochi per bambini, sedute e illuminazione, con una manutenzione programmata.

Motivazione

Nel quartiere di Cervia Centro i parchi e le aree verdi realmente fruibili da bambini e famiglie sono pochissimi. L'area in oggetto è oggi praticamente incustodita e priva di funzione: una piccola area verde mal tenuta che non restituisce nulla al quartiere. Con un investimento contenuto potrebbe diventare un presidio di prossimità per le famiglie del centro e un elemento di decoro lungo uno degli assi più frequentati della città.

8

Ridisegno del Lungomare Grazia Deledda: condivisione della meta-progettazione in corso.

Descrizione della richiesta

Si richiede all'Amministrazione di presentare al Consiglio di Zona lo stato della meta-progettazione del Lungomare Grazia Deledda, della quale si parla da anni e che dovrebbe essere già in corso, ma che il Consiglio non ha ancora avuto modo di visionare.

Motivazione

Il lungomare è l'opera di maggiore impatto sul quartiere nel medio termine. Il Consiglio di Zona chiede di poterla esaminare per esprimere un proprio parere e punto di vista prima che le scelte si consolidino, coerentemente con il metodo di co-progettazione richiamato al punto 2.

9

Coinvolgimento del Consiglio di Zona nell'analisi del Piano dell'Arenile.

Descrizione della richiesta

Si richiede di conoscere se sia in corso, o in programma, un'analisi o una revisione del Piano dell'Arenile e, in tal caso, di prevedere un momento di confronto con il Consiglio di Zona affinché il quartiere possa portare il proprio punto di vista su un lavoro che ne determina direttamente la qualità urbana e la stagione turistica.

NOTE TECNICHE DI COORDINAMENTO TRA LE PRIORITÀ

A integrazione dei punti 1–4, si segnalano alcune attenzioni tecniche da valutare in fase di programmazione, con l'obiettivo di non spendere due volte sugli stessi tratti e di rendere gli interventi più duraturi:

- Coordinamento tra punto 1 e punto 2: V.le Venere e V.le Urano compaiono sia tra le manutenzioni del manto sia tra le vie oggetto di modifica geometrica e di senso unico nella Zona 30. Si chiede che il rifacimento dell'asfalto sia già coerente con l'assetto futuro (larghezza

	corsie, stalli, attraversamenti), oppure che i due interventi vengano programmati in sequenza, evitando di rifare il manto per poi demolirlo. - Punto 1, V.le Urano: in presenza del cantiere al civico 4, valutare che il rifacimento definitivo avvenga a fine cantiere, con addebito dei ripristini al titolare dell'intervento edilizio ove previsto dalla concessione di occupazione. - Punto 3, illuminazione sotto i pini: i segnapasso a terra sotto alberature ad alto fogliame tendono a coprirsi di aghi e a sollevarsi con le radici. Si suggerisce di valutare in alternativa paletti luminosi a bassa altezza (80–100 cm) posti sotto la chioma, più facili da mantenere e meno esposti al dissesto. - Punto 3, pavimentazione radicata: nel tratto finale, in luogo della semplice riposa delle mattonelle, valutare pavimentazioni permeabili o flessibili (autobloccanti su letto di sabbia, conglomerati drenanti) capaci di assorbire i movimenti radicali futuri, previo parere agronomico. - Punto 3, scuola Gervasi: oltre all'obbligo di sosta nel retro tra Via Amiata e Via Cimone, valutare l'istituzione di una "zona scolastica" ai sensi del Codice della Strada, con limitazione del transito negli orari di entrata e uscita, strumento già adottato in molti comuni e a costo quasi nullo. - Punto 4, Via Ospedale: i cuscini berlinesi vanno collocati a distanza adeguata dagli attraversamenti per non sovrapporsi all'illuminazione dedicata; in alternativa si possono valutare attraversamenti rialzati, che uniscono rallentamento e visibilità del pedone in un unico elemento.
	L’incontro si conclude alle ore 19.30. Cervia, 27 ottobre 2026 Per il Cdz1 Cervia Centro - Malva Sud - Bova La Presidente Adele Dallamotta