

710C2



“Novello”, Concorso internazionale di idee per le aree lungo ferrovia e soprasecante

INTRODUZIONE

UN PROGETTO PER CESENA deve necessariamente prendere le mosse dai valori depositati nel corso del tempo sul suo territorio: in particolare sui valori *potenziali*, non ancora espressi, che questo territorio contiene. Un centro storico ricco di valori e perfettamente connesso alla collina è lì per ricordarci che il rapporto pianura-collina, teatro del percorso della Via Emilia da Bologna a Rimini, ha il suo tratto più significativo proprio fra Forlì e Cesena.

La pianura antropizzata dalla "centuriatio" romana, quasi che l'accentuazione geometrica potesse far meglio risaltare il suo rapporto con la collina.

Le rotture di questa geometria rigida originate dalla presenza di elementi morfologici naturali che non possono essere piegati al disegno voluto dall'uomo, come i corsi d'acqua.

E la nuova rottura dello schema originate da un nuovo percorso di attraversamento: la secante interrata che crea l'occasione del progetto.

Sono queste le **tracce da cui nasce il progetto**. Questo insieme di segni è il presupposto per nuova ricchezza ambientale a partire dal contrasto fra impianto geometrico degli antichi tracciati e vecchie e nuove rotture.

E poi, c'è la città: quella antica e quella nuova, ove il rapporto armonico sopravvissuto fino ad un secolo fa non è più tale e quindi necessita di un innesto di nuovi valori.

La domanda di concorso è la creazione di una nuova centralità urbana sulla collaudata scia della tradizione europea e di un parco sopra la Secante.

L'obiettivo del progetto è la creazione di una dialettica continua tra l'intera città e il parco, tra pieno e vuoto, tra la densità dell'edificato e la permeabilità dello spazio pubblico, tra la città mineralizzata e naturalizzata; tra l'abitare, il lavoro e il tempo libero.

In questa dialettica si costruisce la visione di un nuovo parco "assolutamente altro dagli spazi che la nostra quotidianità consuma consumandosi in essi" (come lo definì il filosofo Rosario Assunto). La natura dei parchi urbani spesso è completamente da inventare, costituendo il potenziale ideativo al quale si possono ancorare le prime riflessioni di tipo compositivo, ove il rapporto tra forma e contenuto assume particolare significato nell'architettura del paesaggio.

Da tempo ci si sta interrogando sui contenuti che meglio corrispondono alla mutazione della società postindustriale nella quale i parametri della convivenza sociale e del lavoro appaiono del tutto cambiati. I parchi di nuova generazione sono chiamati a dare una risposta al paradigma che avvolge il quotidiano rapporto dei cittadini con lo spazio pubblico urbano

Nel disegno urbanistico il parco assume un valore strategico, sia in termini ambientali che prestazionali, offrendo opportunità per la vita urbana che vengono tradotte in attività ricreative, ludiche, artistiche, culturali e sportive e si propone anche come spazio di mediazione tra interno ed esterno, tra città e natura, tra sviluppo e sostenibilità, tra realtà e sogno. Diventa la metafora di ciò che è diverso dal quotidiano urbano: la pausa, la contemplazione, la rigenerazione, l'isola e stimolo creativo per il suo fruitore.

Tutto questo è stato integrato in un unico disegno, per ottenere, anche alla luce del dibattito attuale sull'urbanistica, un risultato ambientale eco-compatibile e ricco di valori nuovi. Quei valori che la situazione attuale del territorio richiede per innovare l'identità del luogo, depositare sul territorio un nuovo chiaro segno di riferimento, capace di coniugarsi e dialogare con i valori tradizionali.

Ecco perché la "centuriatio" ha suggerito la geometria di riferimento del carattere insediativo della nuova centralità: per non abbandonare ed innovare i temi della memoria.

L'idea del nuovo insediamento è portatrice di un **processo erosivo** che via via si rinnova avvalendosi del nuovo ordine.

Così il sistema del verde e degli spazi aperti diviene la struttura portante delle trasformazioni all'interno dell'area di progetto e delle nuove relazioni che si costruiscono ed integrano con la città esistente, con le diverse morfologie di pieni e vuoti.

Il parco percola trasversalmente al tracciato ferroviario confluendo nei sottopassi ciclo-pedonali, allargandone l'imbocco, e si protende verso la via Emilia attraverso quello centrale. Così, al di là della cesura della strada ferrata la nuova Cesena ricuce i propri tessuti futuri, recenti e passati in un nuovo sistema chiaro e realizzabile senza traumi. Il nuovo parco in città,

Una **città sostenibile**: sia dal punto di vista ambientale, sia dal punto di vista funzionale ed economico, ma anche per rispondere alla domanda sociale di nuovi e ricchi spazi per il tempo libero, le attività sportive all'aperto, la bicicletta, il passeggio e la contemplazione. Spazi per tutti ed in particolare per chi ne ha maggiore bisogno: gli anziani, i bambini e i portatori di "handicap".

La continuità del sistema del verde garantisce la continuità dei corridoi ecologici di cui è possibile la realizzazione dal fiume fino all'estremità est della città.

La condizione dei nuovi spazi va a costituire un formidabile biglietto da visita per la città (si veda la nuova piazza della stazione) senza trascurare nulla di quanto richiesto dal bando, con minuzia e determinazione, per dare concretezza alla realizzabilità dell'insieme.

L'approfondimento dello studio delle **tipologie residenziali** è volta al superamento della domanda di case unifamiliari sparse, evitando al tempo stesso la tipologia del condominio tradizionale come unica alternativa possibile. La varietà dei nuovi alloggi proposti godrà dello spazio del parco, di nuove tecnologie atte ad evitare sprechi energetici, ma anche di spazi privati all'aperto godibili come giardini.

Ci fermiamo qui. Le figure che seguono illustreranno meglio delle parole quello che si è cercato di fare, utilizzando, appunto, il linguaggio del disegno.

I PRINCIPI GUIDA DEL MASTERPLAN "NOVELLO"

La strategia messa in atto nella porzione di territorio cesenate oggetto di concorso, è quella di definire un nuovo pezzo di città, dove convivano aspetti differenti e innovativi che riguardano le tematiche del paesaggio e dell'abitare.

Confronto con l'esistente

Ci si è confrontati con le successive tematiche dell'abitare sperimentate nei diversi decenni a Cesena, così come in altre città italiane, a partire dai quartieri urbani presenti ai margini dell'intervento.

Il quartiere Ina casa "Le Vigne", costruito negli anni '60-'70, coniuga il tema della concentrazione e della densità rispetto agli spazi aperti che, "spalmati" rispetto all'edificato contribuiscono a definire un quartiere a comparti densi ma con verde semipubblico "dedicato" a ciascun condominio.

A nord dell'intervento si concentrano invece i comparti produttivi, caratterizzati dalla forte presenza di capannoni, che vedono la scarsa presenza di verde pubblico, a favore della viabilità interna, dei piazzali, dei parcheggi e dei raccordi asfaltati.

Il tema dell'abitare nella trama agricola vede la presenza di unità abitative singole che antropizzano, in maniera debole e diffusa la campagna, con uno sviluppo che asseconda gli accessi dalle strade principali, storici cardì e decumani del sistema della centuria.

Una nuova porta per Cesena che comprende il Fiume Savio, gli interventi in testata dell'Ippodromo e del suo parco.

L'intervento del Novello offre l'occasione di connettere e mettere a sistema l'emergenza ambientale del fiume Savio (con il proprio ecosistema, i propri percorsi), il

Parco Ippodromo (che si sviluppa oltre il corso del fiume come ampliamento di questo ambito) e i giardini in prossimità della Facoltà di Architettura (limitrofi al fiume). Questo insieme ricco di naturalità, visto all'interno di una logica territoriale più estesa offre l'occasione di costituire una vera e propria porta di accesso alla città di Cesena. Accanto allo sviluppo della rete infrastrutturale, data dalla ferrovia e dalla secante, viene quindi individuato e valorizzato un sistema ambientale quale emergenza nel paesaggio.

Questo sistema diviene una vera e propria infrastruttura verde che se ripresa, estesa, fatta entrare in città, ha tutta la forza di ridefinire il nuovo carattere della città di Cesena.

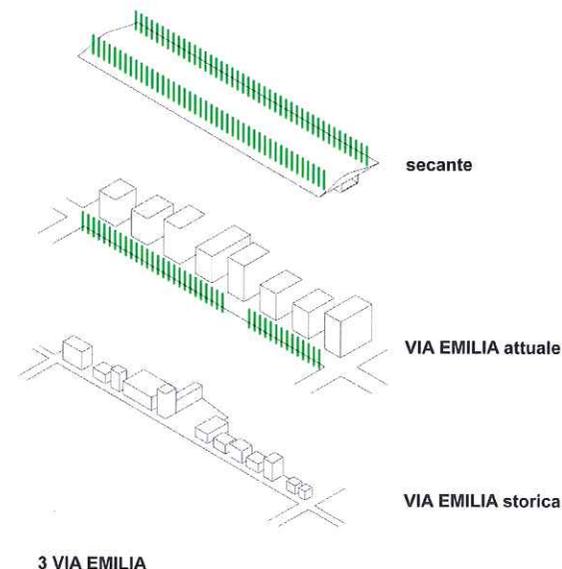
Il tema dell'infrastruttura: la ferrovia e la secante (3^a via Emilia)

L'infrastruttura è l'elemento che maggiormente connota all'oggi la parte di Cesena oggetto di concorso.

La secante, interrata in prossimità di questo tratto, costituisce la terza linea di sviluppo, sorta di offset sul territorio, della storica Via Emilia, asse romano che ha segnato e definito la linea di sviluppo di gran parte delle città dell'Emilia Romagna.

Essa costituisce quell'asse importante che seca e fonda le città di Rimini, Forlì, Cesena, Faenza, Bologna, Modena, Reggio Emilia, Parma, Piacenza fino ad arrivare a Milano.

La secante assume dunque un significato simbolico molto importante (oltre a costituire l'attuale strada di accesso e di transito della mobilità pesante), è un segno all'interno del tessuto urbano che va valorizzato, ripreso e non cancellato. Costituisce di fatto la traccia di una cesura, di una pausa che può essere strategicamente riempita di verde, di spazi legati al tempo libero, al relax, alle passeggiate: un serbatoio di energia per la città e per la vita dei cittadini.



Il sistema del verde a scala urbana

Per ridare energia al territorio con un intervento localizzato ma in grado di rinnovare la città, attraverso l'utilizzo e la riformulazione dei suoi spazi pubblici, si è accuratamente disegnata una nuova rete di percorsi nel verde.

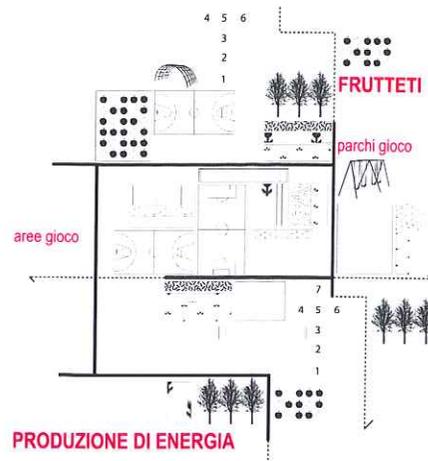
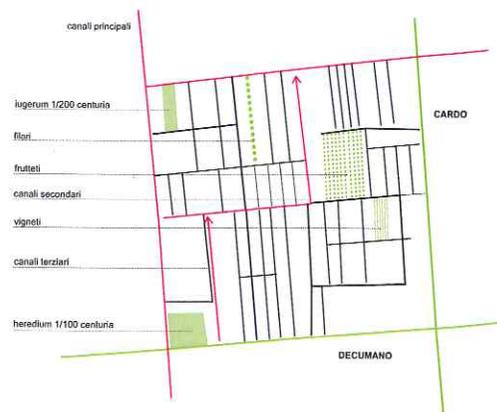
Le connessioni est-ovest si sono realizzate mediante un percorso che parte dal fiume Savio, passa attraverso il Parco della secante, che continua attraverso i parchi pubblici già esistenti (Parco Iqbal Masih, Parco Fornace Marzocchi, Area sportiva Giovanni Oreste Pieri, Area Montefiore) fino ad arrivare ai paesaggi agrari della centuriazione, leggibili ad est della città.

Le connessioni nord-sud si sono invece esplicitate riprendendo da nord le tracce dei filari alberati storici, provenienti dalla campagna, riprogettando una sequenza di sottopassi trasversali che bypassano la ferrovia per continuare nella città storica, andando a rafforzare i filari alberati già esistenti, fino ad arrivare alle colline: una presenza interna alla città che già ospita importanti emergenze architettoniche.



Dalla "centuriatio" alla griglia progettuale

La traccia della centuriazione ha profondamente disegnato il territorio cesenate: si individuano le tracce all'interno del tessuto agricolo ed urbano. Risulta quindi essere interessante riprenderne le regole e il disegno di urbanizzazione, per la definizione di una nuova parte di città, innovativa, che propone risposte concrete ai temi del vivere contemporaneo radicandosi ai tracciati storici del luogo.



Città/parco: un parco + una parte di città

Cesena: quali paesaggi?

a) Nord-Est: La Centuriatio quale trama agricola di riferimento

Il territorio segnato dall'orditura della centuriazione, risalente al 260 a.C, visibile a nord est della città, ha conservato una maglia agricola ortogonale definita da canali irrigui e strade. Composto da moduli quadrati di circa 710 m di lato, il territorio centuriato costituisce una testimonianza materiale di un intero sistema organizzativo, agricolo, economico, sociale, ed amministrativo oltre a mantenere la memoria fisica della bonifica romana. Le campagne, con i fossati che fiancheggiano le strade e qualche filare di alberi che si accompagna ai fossati, di linearità e regolarità straordinarie, costituiscono un interessante esempio di paesaggio archeologico.

La trama della centuriazione ha infatti costituito la cornice entro la quale si è organizzata la coltura a seminativo e la coltivazione ortofrutticola dell'intero ambito, arricchita da una fitta rete irrigua che circonda ogni campo. Lo sviluppo insediativo, la costruzione della linea ferroviaria avvenuta nel '900, la realizzazione dell'A14, il canale emiliano romagnolo, e l'espansione urbana lungo i principali assi viari della Cervese, sono tracce che si sono via via sovrapposte al suolo della centuriazione, ma non ne hanno intaccato il carattere, che anche all'interno dei tessuti urbani cittadini riaffiora per parti.

b) Sud: il centro storico

Il centro storico di Cesena si è strutturato, nei secoli, attorno al colle Garampo, ultima propaggine dell'Appennino, che si incunea nella città fino al cuore del centro abitato, dove oggi è ben visibile la Rocca Malatestiana.

Tutta la città è circondata dal caratteristico giro di mura chiamato a "scorpione" ed attraversato longitudinalmente dalla via Emilia. Le maggiori trasformazioni della città murata, avvenute durante gli ultimi due secoli sono, quindi, fortemente legate alla necessità di adattare il centro al suo nuovo ruolo di

polo direzionale e alla possibilità di collegarlo agli insediamenti urbani periferici.

Rimane comunque ben evidente la viabilità storica, che connette Cesena con tutti i piccoli centri ed i borghi antichi posti nelle vicinanze.

c) Sud-Est/Ovest: Le colline

L'Appennino cesenate, forma una serie di crinali e valli che correndo da sud a nord terminano con propaggini sul fronte cittadino. Su due promontori, sorgono i punti di riferimento più importanti della città: la Rocca Malatestiana e la Madonna del Monte.

L'area collinare risulta interamente a carattere agricolo costellata di vigneti e di frutteti con la presenza di piccoli nuclei insediativi. Di notevole importanza sono le colture di olivi, viti e ciliegi. Rimangono ancora presenti tracce di boschi relitti che, in passato, coprivano l'intera area visibili nell'Area di Riequilibrio Ecologico dei Boschi di Carpineta, area sita a Sud Est della città di Cesena, nei pressi del centro abitato di Carpineta.

d) Ovest: Il Fiume Savio

Il Fiume Savio nasce col nome di Fiume Grosso in prossimità di Monte Castelvecchio (1060 m. s.l.m.) e da una serie di bocche distribuite su di un'area compresa fra Monte Coronaro e Monte Fumaiolo. Il suo bacino, ha un'estensione complessiva di circa 660 kmq e si estende per l'88% nella Provincia di Forlì-Cesena. L'idrografia superficiale è caratterizzata da intensi interventi di sistemazione e regimazione. Il suo percorso presenta evidenti fenomeni di meandrazione, parzialmente regimati e rettificati, fino allo sbocco in mare in prossimità dell'abitato di Lido di Savio.

Il Savio lungo il suo percorso passa tangente alla città fungendo da unico elemento di naturalità. Infatti esso conserva, relativamente integro, il suo corso naturale arricchito da boschi igrofili di pioppi (*Populus nigra*, *Populus alba*) e salici (*Salix spp.*) ed aree golenali di particolare pregio faunistico.

Esso, viene considerato dal PTCP il maggiore attore per la formazione della rete ecologica del territorio

- Il ring dei paesaggi: un percorso connettivo.

I paesaggi che caratterizzano il territorio fanno di Cesena una città con molte facce: queste immagini differenti possono costituire un nuovo modo di vivere la città per settori, comparti in comunicazione, attraversabili a piedi e in bicicletta.

Il progetto propone la costruzione di un "Ring di paesaggi"; anello connettivo di situazioni ambientali differenti all'interno del quale muoversi e compiere attività.

Il Parco Novello costituisce un tassello di questo ring andandone a interpretare i caratteri attraverso evocazioni di cambi di quota del terreno (avvallamenti e rilievi), specchi d'acqua e vegetazione fluviale (il fiume), percorsi rigidi (la maglia della centuriazione), presenza di frutteti ornamentali (la campagna agricola).



Le tipologie del verde: un verde con tante qualità

Il disegno del parco, come anticipato, costituisce l'occasione per ridefinire una strategia a più ampia scala che riprende i fili e le trame del paesaggio, per ricucire e ristabilire relazioni con e tra le due parti di città divise dalla ferrovia. Il parco inoltre propone alla città un nuovo immaginario sentimentale, poetico e contemplativo, grazie alla ripresa di masse morbide, modellazioni del suolo, presenze d'acqua, appartenenti ai repertori dei parchi romantici e contemporaneamente alle logiche fluviali.

Il parco vuole inserirsi in maniera spontanea nel territorio andando a costituirne un paesaggio domestico e innovativo pensato per le nuove residenze e i nuovi servizi che prendono vita nel nuovo quartiere "Econovello".

Il parco è disegnato attraverso una trama di percorsi:

- **L'Argine:** un percorso ciclopedonale sopraelevato che corre parallelamente alla ferrovia, a partire dal fiume fino all'area Montefiore. E' il percorso più rapido, che permette di raggiungere il lato est e ovest della città, e contemporaneamente la stazione, baricentrica all'intervento.
- **La banda attiva:** una rete di percorsi ciclopedonali a velocità più rallentata, che permette di raggiungere e

polo direzionale e alla possibilità di collegarlo agli insediamenti urbani periferici.

Rimane comunque ben evidente la viabilità storica, che connette Cesena con tutte i piccoli centri ed i borghi antichi posti nelle vicinanze.

c) Sud-Est/Ovest: Le colline

L'Appennino cesenate, forma una serie di crinali e valli che correndo da sud a nord terminano con propaggini sul fronte cittadino. Su due promontori, sorgono i punti di riferimento più importanti della città: la Rocca Malatestiana e la Madonna del Monte.

L'area collinare risulta interamente a carattere agricolo costellata di vigneti e di frutteti con la presenza di piccoli nuclei insediativi. Di notevole importanza sono le colture di olivi, viti e ciliegi. Rimangono ancora presenti tracce di boschi relitti che, in passato, coprivano l'intera area visibili nell'Area di Riequilibrio Ecologico dei Boschi di Carpineta, area sita a Sud Est della città di Cesena, nei pressi del centro abitato di Carpineta.

d) Ovest: Il Fiume Savio

Il Fiume Savio nasce col nome di Fiume Grosso in prossimità di Monte Castelvecchio (1060 m. s.l.m.) e da una serie di bocche distribuite su di un'area compresa fra Monte Coronaro e Monte Fumaiolo. Il suo bacino, ha un'estensione complessiva di circa 660 kmq e si estende per l'88% nella Provincia di Forlì-Cesena. L'idrografia superficiale è caratterizzata da intensi interventi di sistemazione e regimazione. Il suo percorso presenta evidenti fenomeni di meandrazione, parzialmente regimati e rettificati, fino allo sbocco in mare in prossimità dell'abitato di Lido di Savio.

Il Savio lungo il suo percorso passa tangente alla città fungendo da unico elemento di naturalità. Infatti esso conserva, relativamente integro, il suo corso naturale arricchito da boschi igrofili di pioppi (*Populus nigra*, *Populus alba*) e salici (*Salix spp.*) ed aree golenali di particolare pregio faunistico.

Esso, viene considerato dal PTCP il maggiore attore per la formazione della rete ecologica del territorio

- Il ring dei paesaggi: un percorso connettivo.

I paesaggi che caratterizzano il territorio fanno di Cesena una città con molte facce: queste immagini differenti possono costituire un nuovo modo di vivere la città per settori, comparti in comunicazione, attraversabili a piedi e in bicicletta.

Il progetto propone la costruzione di un "Ring di paesaggi", anello connettivo di situazioni ambientali differenti all'interno del quale muoversi e compiere attività.

Il Parco Novello costituisce un tassello di questo ring andandone a interpretare i caratteri attraverso evocazioni di cambi di quota del terreno (avvallamenti e rilievi), specchi d'acqua e vegetazione fluviale (il fiume), percorsi rigidi (la maglia della centuriazione), presenza di frutteti ornamentali (la campagna agricola).



Le tipologie del verde: un verde con tante qualità

Il disegno del parco, come anticipato, costituisce l'occasione per ridefinire una strategia a più ampia scala che riprende i fili e le trame del paesaggio, per ricucire e ristabilire relazioni con e tra le due parti di città divise dalla ferrovia. Il parco inoltre propone alla città un nuovo immaginario sentimentale, poetico e contemplativo, grazie alla ripresa di masse morbide, modellazioni del suolo, presenze d'acqua, appartenenti ai repertori dei parchi romantici e contemporaneamente alle logiche fluviali.

Il parco vuole inserirsi in maniera spontanea nel territorio andando a costituirne un paesaggio domestico e innovativo pensato per le nuove residenze e i nuovi servizi che prendono vita nel nuovo quartiere "Econovello".

Il parco è disegnato attraverso una trama di percorsi:

- **L'Argine:** un percorso ciclopedonale sopraelevato che corre parallelamente alla ferrovia, a partire dal fiume fino all'area Montefiore. E' il percorso più rapido, che permette di raggiungere il lato est e ovest della città, e contemporaneamente la stazione, baricentrica all'intervento.
- **La banda attiva:** una rete di percorsi ciclopedonali a velocità più rallentata, che permette di raggiungere e

affacciarsi su "bolle", quali giardini disegnati da movimenti di terra. Si tratta di un percorso lungo il quale hanno luogo attività per il tempo libero: spazi gioco per bambini, campi sportivi per adulti e ragazzi e campi bocce per anziani. Si è previsto questo mix nell'ottica di mescolare utenze e fruizioni diverse: diventa così lo spazio privilegiato dell'aggregazione e della comunicazione.

I giardini: la rete dei percorsi della banda attiva va via via inserendosi, fino a disgregarsi, nella continuità della "nuova centuriatio" proposta dall'intervento architettonico. Tali percorsi definiscono così giardini, più o meno introversi, popolati da fiori, alberi da frutto, vasche d'acqua, sedute, che vogliono comporre spazi piacevoli e pi urbani dove soffermarsi, incontrarsi e transitare. Si tratta di spazi quasi domestici, dove è piacevole perdersi, sedersi a chiacchierare o leggere il giornale, andando a velocità lentissima e dimenticandosi quindi delle velocità infrastrutturali presenti nel contesto.

Si tratta quindi di un parco che nasce dalla sovrapposizione di diversi livelli di lettura e uso, per i molteplici potenziali fruitori di questo spazio.

Spazio che si presenta in maniera semplice, che ripropone gli immaginari domestici della città di Cesena e che offre l'occasione per guardare la città da punti di vista diversi, sia in termini orografici-morfologici, sia culturali ed emotivi.

Una strategia per fasi di sviluppo

- L'agroenergia come strategia di sviluppo di pre-verdissement.

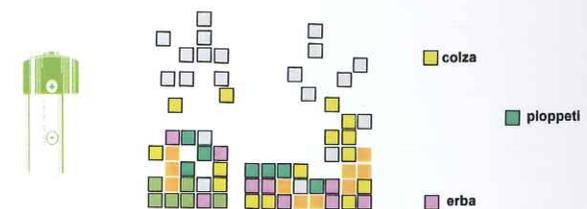
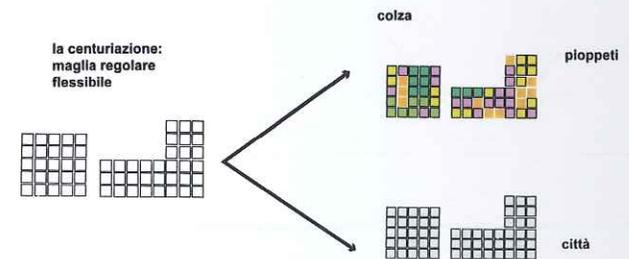
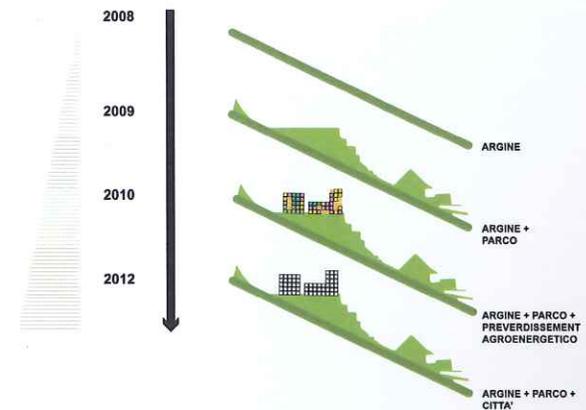
Si è ipotizzato che questa nuova parte di città possa essere costruito per fasi riuscendo, nei tempi di attesa dello sviluppo, a diventare uno spazio verde flessibile e strategico per la città.

La logica del pre-verdissement prevede la realizzazione di una griglia di percorsi che inquadra spazi verdi e piantumabili.

Questi spazi possono essere occupati da specie vegetali che appartengono al repertorio agroenergetico in grado di produrre biomasse (pioppi e colza).

Si vanno così a costituire boschetti e aree verdi che possono essere comunque fruite dalla cittadinanza e che sono in grado di fornire energia, in termini materiali ed economici, alla città.

Immaginando di edificare la città in tempi differenti, nelle varie fasi il sistema proposto diventa: suolo produttivo, parco produttivo, paesaggio in movimento apportatore di energia e di sostenibilità ambientale.



UN'EDIFICAZIONE COMPATIBILE

La nuova secante diventa l'occasione per proporre un nuovo modo di abitare, sull'esempio di collaudate esperienze europee (Bed Zed a Londra, Rieselfeld e Vauban a Friburgo ecc.) il nuovo quartiere dovrà funzionare il più possibile come sistema ecologico "autosufficiente" in grado di massimizzare lo sfruttamento delle risorse esistenti in loco e provenienti dall'esterno e di minimizzare rifiuti, emissioni, scarichi e calore, riducendo in modo significativo la sua impronta ecologica sull'ambiente e migliorando quella sociale.

La tutela delle risorse:

L'aria: la concentrazione e l'integrazione delle funzioni dell'abitare, il lavorare, il tempo libero e gli acquisti con i servizi già esistenti in zona, permette di minimizzare gli spostamenti riducendo le emissioni e preservando la qualità dell'aria. La varietà e molteplicità dei percorsi pedonali e ciclabili in tutta l'area di progetto promuove una nuova mobilità sostenibile sia all'interno del nuovo quartiere che di attraversamento e collegamento con altre zone della città e il centro. L'accesso carrabile è ai parcheggi è limitato ai margini del quartiere. L'integrazione del quartiere con il verde in tutte le sue declinazioni consente l'abbattimento dell'inquinamento atmosferico e favorisce il raffrescamento dell'aria e la qualità del microclima urbano.

Il suolo: la ricerca di un equilibrio tra la compattezza del costruito e la qualità dell'abitare trova risposta in una varietà tipologica che contempla per le abitazioni alta densità con altezza limitata e per gli edifici direzionali/ricettivi altezze maggiori che limitano

il consumo del suolo permettendo un rapporto equilibrato tra costruito e spazi liberi e integrando gli spazi urbanizzati con il suolo permeabile del verde pubblico e dei giardini.

L'acqua: la disponibilità e la qualità dell'acqua è preservata già in fase di progetto attraverso la corretta gestione del suo ciclo ecologico in loco. I giardini privati e pubblici, le vasche d'acqua negli spazi pubblici vengono alimentati attraverso la raccolta e il riciclo dell'acqua piovana. L'estesa introduzione di tetti verdi compensa la riduzione di suolo permeabile e il conseguente carico dei sistemi pubblici di drenaggio.

L'energia: la città sostenibile, produce gran parte dell'energia attraverso il risparmio energetico che si concretizza nel corretto modo di costruire la città stessa.

La trama della centuriazione nord sud ci offre il migliore orientamento possibile per un progetto ecosostenibile. La distanza degli edifici tiene conto dell'altezza solare invernale di Cesena salvaguardando il diritto al sole nelle abitazioni e ottimizzando il guadagno solare passivo.

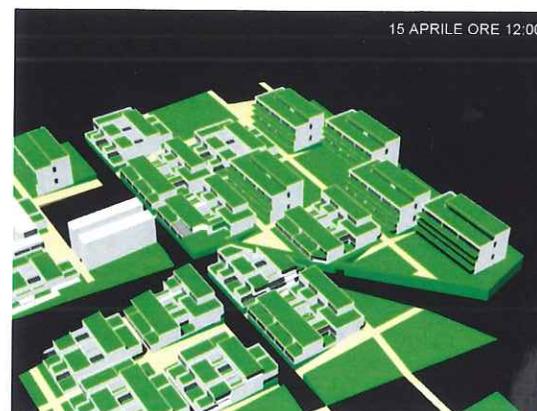
Le tipologie prevedono schermature solari e sporti calcolati in modo da impedire l'irraggiamento estivo e quindi la diffusione di energivori sistemi di condizionamento.

Le tipologie abitative sono compatibili con sistemi di costruzione ecologiche che usano materiali rinnovabili come il legno.

Le superfici dedicate al commercio, all'artigianato e al direzionale diffuso sono ricavati negli spazi semi-ipogei derivati dalle deformazioni del suolo riducendo le superfici disperdenti riducendo i consumi energetici.

Parte dell'energia consumata nel quartiere sarà prodotta attraverso l'integrazione sulle coperture più alte degli edifici, di pannelli solari termici per

la produzione di acqua calda sanitaria e per i sistemi di riscaldamento a bassa temperatura. Energia elettrica pulita sarà invece prodotta attraverso il rivestimento fotovoltaico delle torri di ventilazione della strada secante che si trasformano in **torre energetica** e della grande superficie esposta a sud dell'edificio direzionale del comparto 4.



IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ: PORTE ACCESSIBILITÀ VIABILITÀ PARCHEGGI

Lo schema generale della viabilità dell'area è caratterizzato da un *anello esterno* che costituisce la *viabilità principale di distribuzione* attraverso via Madonna dello Schioppo, via Cavalcavia, via Giovanni Bovio, via De Gasperi, viadotto John Fitzgerald Kennedy, via Assano e via Cervese.

Dall'anello esterno si penetra verso l'area in esame attraverso una fitta rete di *strade secondarie interquartiere*, che consentono ai veicoli di raggiungere i principali *poli attrattori* costituiti dai vari *parcheggi di attestamento* per la stazione ferroviaria ed il centro storico e le principali localizzazioni commerciali e residenziali esistenti e previste.

La filosofia alla base dello schema viario mira a garantire la continuità dei collegamenti *riducendo progressivamente la velocità e la portata delle strade* via via che si penetra all'interno dell'area e si raggiungono le zone più "protette".

In accordo con quanto previsto dal Piano Regolatore Integrato della Mobilità comunale (PRIM), si prevede la realizzazione di una rotatoria in prossimità dell'attuale intersezione tra via Cavalcavia e via Togliatti, su cui si innesta il nuovo raccordo stradale che, sviluppandosi parallelamente al cavalcavia ed ai binari ferroviari, si collega a via Montecatini. Tale asse, alternativo a quello previsto dal Masterplan, è in grado di assolvere la funzione di collegamento tra la viabilità principale, l'area a prevalente destinazione commerciale / direzionale / terziaria ed i nuovi parcheggi di attestamento della stazione ferroviaria, senza interferire con la continuità del parco. Inoltre, la nuova rotatoria in progetto risulta adeguatamente dimensionata per assorbire i flussi di traffico generati dai nuovi flussi indotti senza creare quei fenomeni di congestionamento che si potrebbero verificare in

prossimità dell'intersezione tra via Cervese e via Madonna dello Schioppo.

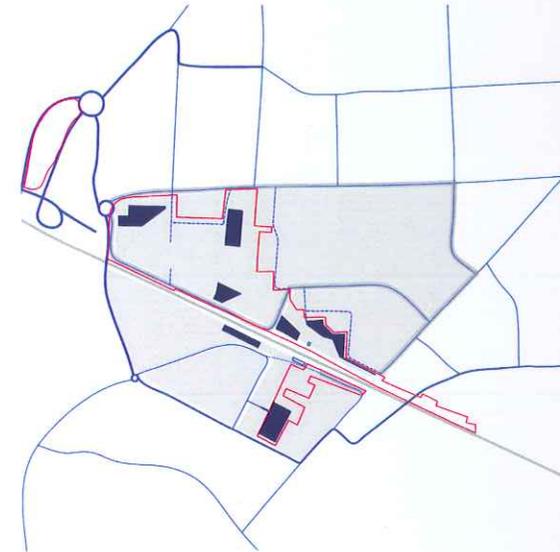
In prossimità del comparto 3, la connessione con i quartieri a nord è assicurata da un collegamento tra via Montecatini e via 25 Aprile, che attraverserà il parco in parziale trincea per non interferire con i percorsi ciclo,pedonali. La viabilità principale, pur garantendo una idonea sezione, deve essere *riqualificata*, al fine di migliorare la *sicurezza stradale* e garantire la *protezione delle utenze vulnerabili* (pedoni, ciclisti, ecc.); tali interventi verranno dettagliatamente individuati: di tipo lineare per le tratte stradali e puntuali per le intersezioni.

All'interno dell'intera area oggetto del concorso si propone di individuare e realizzare una serie di "Zone 30" (estendibili poi con il medesimo criterio anche ai quartieri limitrofi) perimetrate dalla viabilità di distribuzione sopra individuata. Le "Zone 30" verranno realizzate secondo il "modello Zurigo", con interventi di moderazione del traffico così programmati:

- 1 una *prima fase* (misure "soft"), da realizzare subito e in modo diffuso su tutta l'area, costituita da *interventi di semplice ed economica realizzazione*:
 - porte di ingresso alla "Zona 30";
 - segnaletica orizzontale;
 - "pastiglie" ai principali incroci;
 - eventuali piste ciclabili delimitate dalla sola segnaletica orizzontale;
 - protezione dei principali passaggi pedonali.
- 2 una *seconda fase* (interventi definitivi), da realizzare progressivamente dove necessario e caratterizzati da *modelli costruttivi più strutturati*:
 - cordoli e marciapiedi rialzati;
 - passaggi pedonali rialzati;
 - chicane e parcheggi sfalsati;
 - pavimentazioni con differenti colori e diversi materiali;

- mini-rotatorie ed intersezioni rialzate;
- illuminazione ed arredo urbano;
- cuscini berlinesi ed altri elementi fissi di moderazione della velocità.

Particolare attenzione è stata poi posta alla realizzazione dell'*accesso alla stazione ferroviaria* che è stato limitato ai soli veicoli privati che devono prelevare/lasciare i passeggeri (*Kiss & Ride*); il particolare disegno dell'asse stradale di corso Roma consente la *continuità del percorso dei mezzi pubblici* su sede riservata e l'adozione di apposita viabilità secondaria affiancata dalla zona di fermata temporanea per il Kiss & Ride e da un anello di inversione di marcia che *impedisce l'attraversamento* di piazza Sanguinetti.

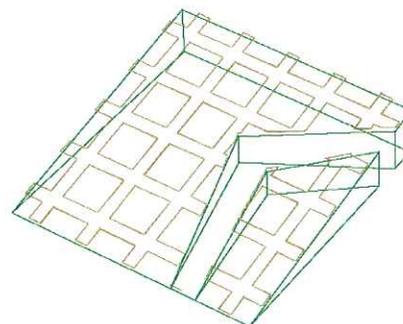
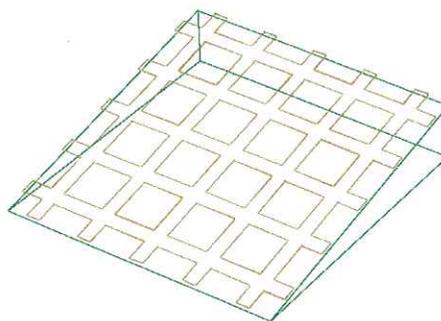
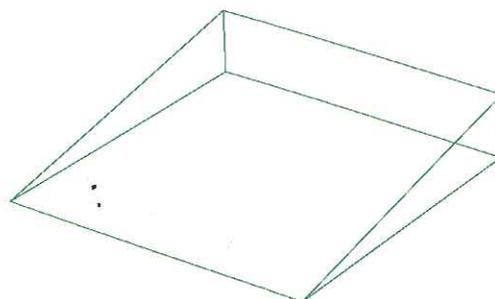


Comparto 1 – cittàparco

La concezione del sistema insediativo di questa parte di città non è che una declinazione della dialettica tra città e parco che il progetto vuol porre in essere. Il progetto si fonda su un processo di deformazione del suolo: un piano inclinato, una zolla di terreno continua, la cui superficie si solleva lungo il margine viario a nord per accogliere le funzioni artigianali lungo strada, rivela così il carattere di edificio, mentre degradando verso sud nel parco mostra una natura di spazio aperto.

Alla superficie del piano si va a sovrapporre un'orditura geometrica quadrangolare (35x35 m.), memoria scalare della trama della centuriatio agricola, che diviene logica insediativa e a cui rispondono tracciati, spazi aperti ed edifici. Questo sistema offre una grande flessibilità, sia rispetto alla tipologia dell'edificato che è possibile insediarsi, sia rispetto alle fasi di occupazione del suolo e la libertà di ricavarvi spazi verdi a diversa vocazione, secondo la già citata strategia di sviluppo del *pre-verdissement*.

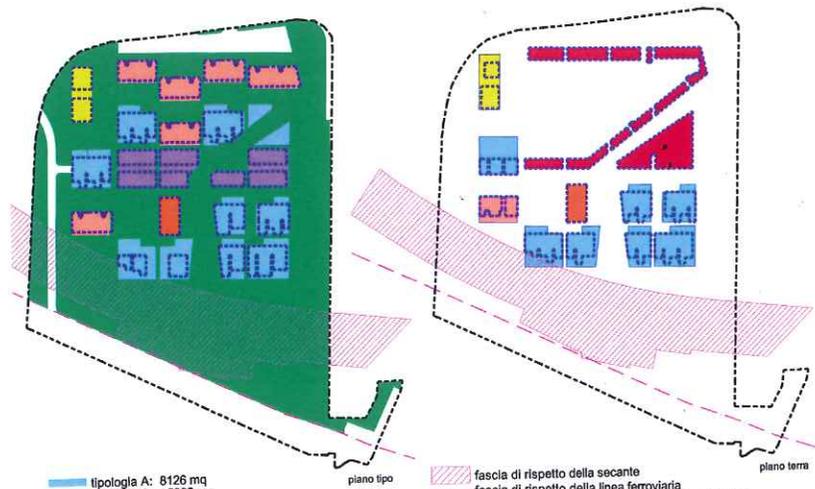
Una faglia crepa irregolarmente il piano inclinato è dà origine ad un percorso che dalla via Ravennate conduce, attraverso il parco, a sotto passare la ferrovia in un vallo verde, percolando verso la città consolidata. Una sorta di cretto, che svela però un ventre abitato e ripropone lo spazio di relazione di una strada urbana, seppure concepita in una sorta di scavo nel terreno. Gli spazi si articolano così in un gioco continuo di sovrapposizioni e cambi di ruoli che alternano caratteri urbani e rinaturalizzati.



La logica è sempre quella della interrelazione e sovrapposizione dialettica tra città e parco che ha valenza interscalare, dal territorio alla scala urbana, a quella di vicinato, alla concezione di diverse unità abitative integrate con lo spazio aperto e con caratteristiche di ecosostenibilità. L'attacco a terra risponde ad un rapporto armonico di mixité funzionale e di equilibrio tra spazi pubblici e privati. Le residenze assecondano il declivio, affacciandosi a sud verso il parco e traggono la collina e la rocca Malatestiana.

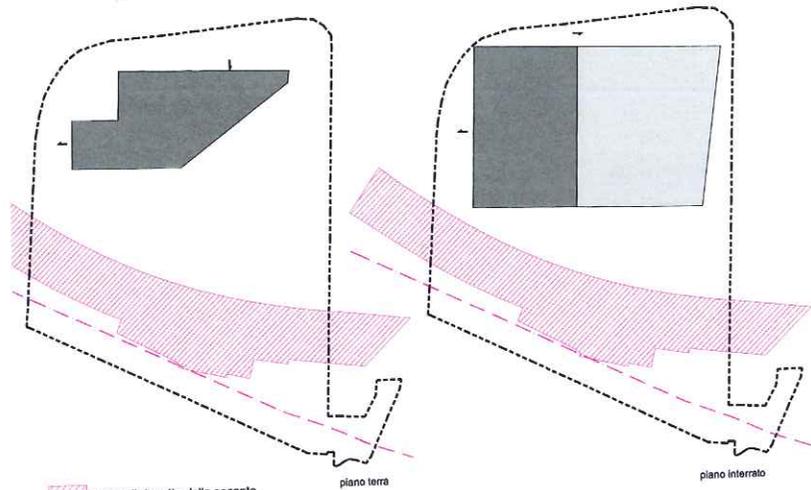
La ricerca di una nuova idea di abitare è corredata dallo studio di una discreta varietà di tipologica che interpreta il rapporto con lo spazio aperto privato e di relazione. Due sono le tipologie principali, con alcune varianti. L'una, tipologia A, A+, è mista, giustappone e sovrappone elementi a schiera, a corte, spazi passanti in successione per tutto lo spessore del lotto, garantendo ad ogni unità abitativa un affaccio a sud e un giardino privato. La seconda, tipologia B, occupa il sedime di circa la metà del lotto, conta quattro piani + attico, ed è composta da duplex passanti, alternati a appartamenti in linea verso sud.

Vi sono poi due eccezioni, due edifici a carattere speciale: la quota di residenze universitarie in un edificio di quattro livelli che prospetta sulla piazza, lungo l'asse trasversale principale che connette i due comparti e l'edificio direzionale/terziario ricettivo, che "morde" il margine nord-ovest del piano inclinato e "poggia" il piede a terra su strada. Unico che si eleva in altezza, si pone trasversalmente, come una lama, rispetto all'orientamento delle residenze e diviene elemento segnale nello skyline urbano e del paesaggio delle infrastrutture per chi entra in città da ovest.



- tipologia A: 8126 mq
- tipologia A+: 6962 mq
- tipologia B: 15572 mq
- terziario/direzionale: 8000 mq
- residenza speciale: 1920 mq
- commerciale: 3920 mq

- fascia di rispetto della secante
- fascia di rispetto della linea ferroviaria
- area di progetto (Superficie Territoriale): 70054 mq
- superficie utile lorda (SUL): 44500 mq
- verde pubblico e spazi aperti: 42305 mq



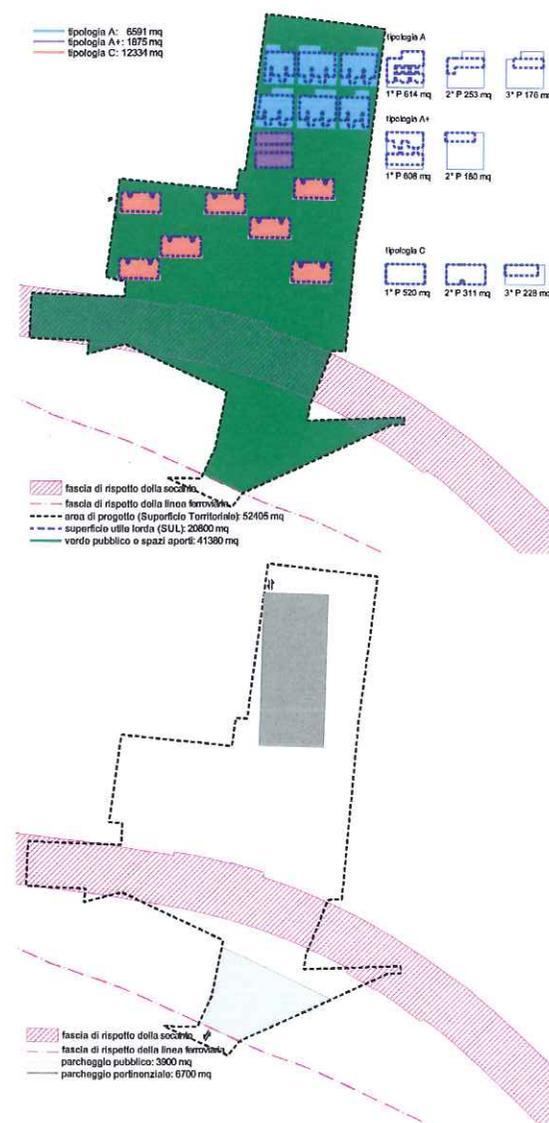
- fascia di rispetto della secante
- fascia di rispetto della ferrovia
- parcheggio pubblico 14150 mq
- parcheggio pertinenziale 19000 mq

Comparto 2 – parco città

Questo comparto, rispetto al precedente, ancor più a carattere prettamente residenziale, ha una minore densità insediativa e, per intanto, non arriva ad affacciarsi direttamente su via Madonna dello Schioppo (un "edificio di testa" a conclusione del sistema è comunque previsto nell'ambito A) ed è informato da un'idea di continuità e attraversamento trasversale rispetto alla longitudinalità dell'estensione del parco e dell'infrastruttura ferroviaria.

La trama della centuriato disegna in continuità con il comparto 1 (e con l'Ambito B) la superficie del terreno, secondo i principi prima descritti. Le due tipologie residenziali A (la stessa con varianti descritta nel Comparto 1) e C, sospesa su pilotis che occupa il sedime di circa la metà del lotto si compone di tre piani + attico ed è formata prevalentemente da duplex passanti. Entrambe riverberano, ad una lettura zenitale, i caratteri morfologico - insediativi di tessuti residenziali limitrofi, la grana più minuta delle residenze unifamiliari a nord-est e quella lineare del quartiere INA casa "Le Vigne" a sud-est.

Il tracciato di attraversamento pedonale longitudinale, asse portante del sistema, è linea di discriminazione tra le due diverse tipologie, elemento di soglia e di passaggio tra città e parco, ove la densità dell'edificato si va via via rarefacendo nel sistema del verde e garantisce la continuità di attraversamento e permeabilità dello spazio aperto. Il parco, con i suoi percorsi a carattere organico, lambisce i piedi degli edifici su pilotis mentre il tracciato regolare della centuriato sfuma e si perde in esso. E i due sistemi si compenetrano.



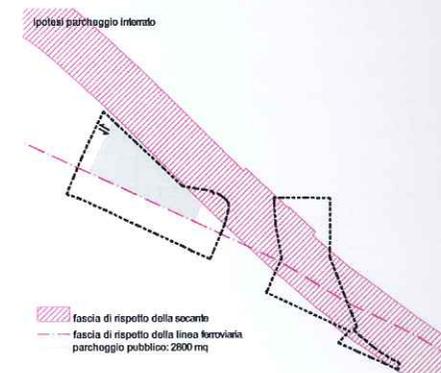
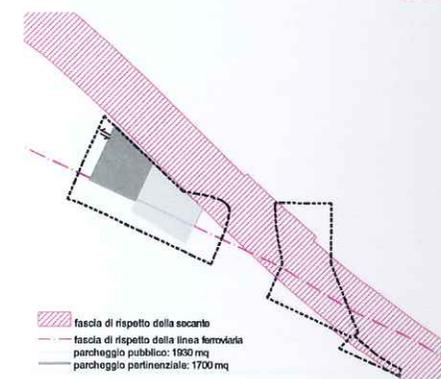
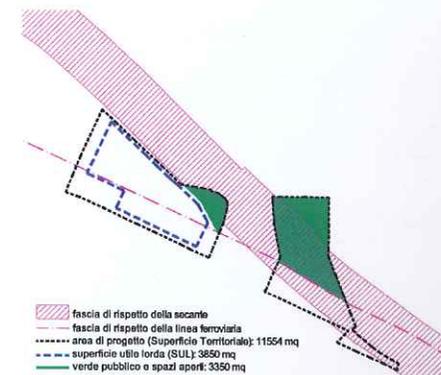
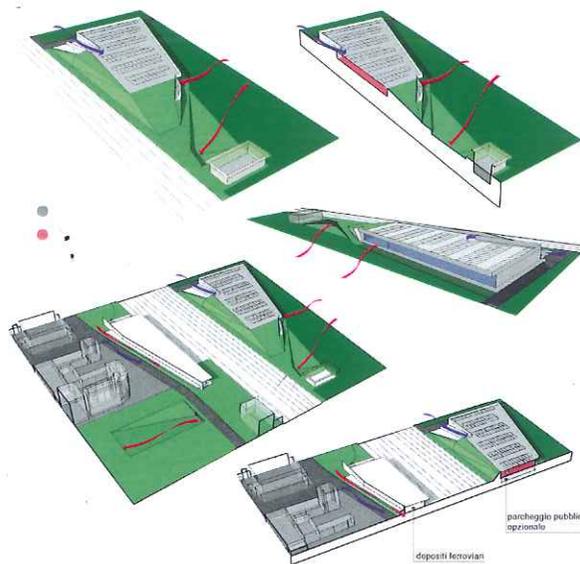
COMPARTO 3 - tra parco e città

Uno degli obiettivi prioritari del progetto è la realizzazione di una continuità verde tra i quartieri a nord e la stazione ferroviaria, fino al centro storico della città.

Il nuovo accesso alla stazione avviene quindi da un ampio sottopassaggio ciclopedonale connesso e integrato a quello già esistente che si apre a ventaglio sul parco della Secante e, verso sud, sulla piazza Sanguinetti.

Il progetto prevede la pedonalizzazione del piazzale antistante la stazione, eccezione fatta per il transito dei mezzi pubblici. Per consentire la sosta delle autovetture private che giungono da nord, si prevede la realizzazione di un parcheggio posto sulla copertura dell'edificio commerciale localizzato nel comparto 3. I parcheggi che non possono essere collocati sopra il centro commerciale vengono disposti a raso, perfettamente integrati nel parco della Secante. Nell'eventualità che la necessità di posteggio a servizio della stazione aumenti si è ipotizzata la realizzazione di un parcheggio interrato sotto l'edificio commerciale.

Il progetto prevede, inoltre, la sostituzione del fabbricato esistente con un nuovo edificio commerciale, formato da un blocco "minerale" che attraverso una serie di rampe e piani inclinati che si alzano dal terreno diventa parte integrante del parco. I lembi di prato che salgono fino alla copertura-parcheggio della costruzione, inoltre, permettono a coloro che si trovano presso la stazione, di percepire la presenza del parco al di là dei binari ferroviari.



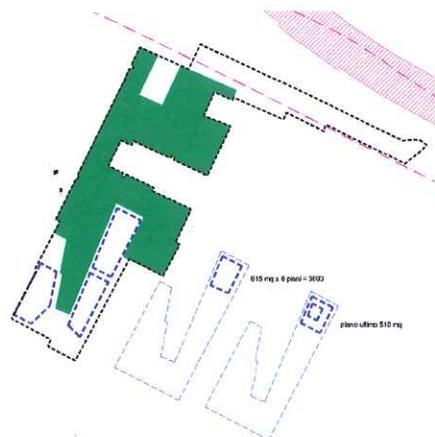
COMPARTO 4 – parco in città

L'intervento si propone come scopo quello di rafforzare il carattere strategico e centrale di questa area, cerniera tra la città storica a sud e la stazione a Nord.

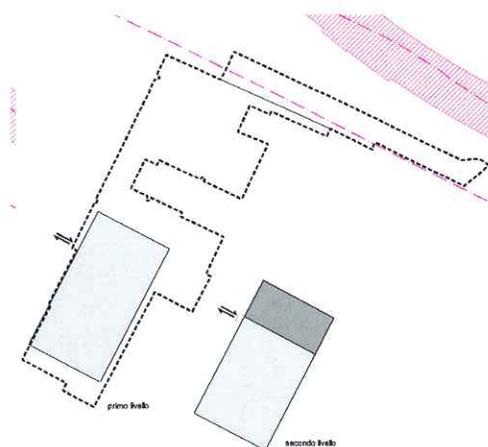
La presenza del polo scolastico inoltre suggeriva una proposta che mirasse a rivalutare gli spazi aperti come contenitore di attività di svago e ricreazione. Allo scopo è stata ridefinita la viabilità carrabile dell'area confinandola al perimetro esterno. Si è rafforzata in tal modo la viabilità ciclopeditone dell'area sottolineandone la funzione di grande spazio aperto al servizio del cittadino, secondo un'idea di "campus aperto", prevedendo spazi protetti al di sopra della copertura del nuovo edificio. Nella stessa ottica è stato concepito il monovolume che contiene gli spazi da destinare al Terziario diffuso ed al Direzionale. Questo infatti, attraverso una modellazione del suolo, si apre sul fronte urbano di via Bovio e consente l'accessibilità pedonale con spazi pubblici alle diverse quote. La continuità di flussi tra centro storico e nuova area migliorerà l'accesso alla stazione e al parco attraverso una ampia rampa in continuità con il disegno della piazza che, non modificando il sottopasso esistente, ha lo scopo di facilitare la connessione pubblica tra il comparto 3 e 4.

L'intervento si integra all'interno del tessuto urbano esistente senza pregiudicare gli affacci degli edifici esistenti a destinazione residenziali.

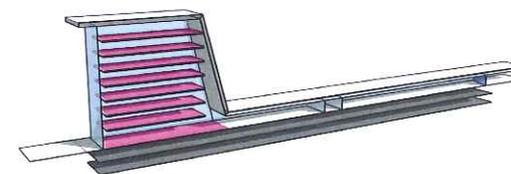
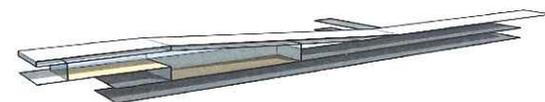
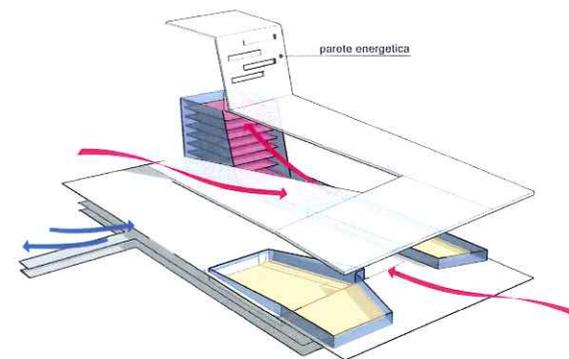
Infine il sistema del verde in continuità con le aree verdi esistenti ai margini del comparto, si articolano secondo un disegno che orienta i flussi pedonali in relazione alle strutture esistenti e che valorizza gli elementi rappresentativi come la ciminiera della ex Arrigoni.



- fascia di rispetto della stazione
 - fascia di rispetto della linea ferroviaria
 - area di progetto (Superficie Territoriale): 23368 mq
 - superficie utile lorda (SUL): 6000 mq
 - verde pubblico e spazi aperti: 10301 mq



- fascia di rispetto della stazione
 - fascia di rispetto della linea ferroviaria
 - parcheeggio pubblico: 19420 mq (di cui 9125 mq parcheggio pubblico esistente + 7310 mq nuovo parcheggio pubblico)
 - parcheeggio pertinenziale: 2600 mq

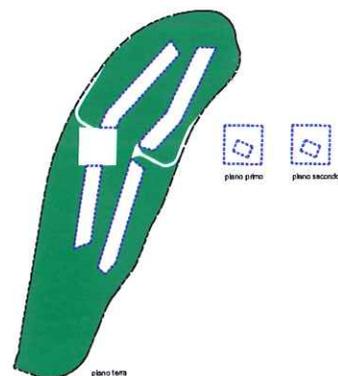
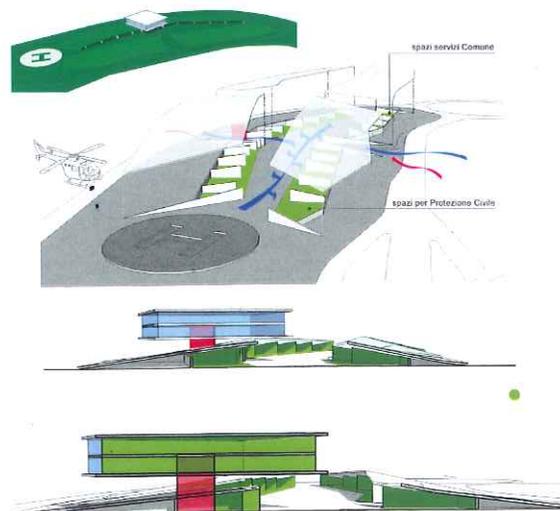


COMPARTO 5 – parco fuori città

Il progetto nasce nella continuità del territorio. I movimenti impressi a quest'isola verde circondata flussi di strade ad alto scorrimento lasciano apparire solo con brevi scorci l'importanza delle volumetrie progettate.

Le colline artificiali inverdite nascondono gli spazi adibiti a magazzino, officine e deposito; risulta invece evidente il blocco uffici. Questo elemento, unico segnale emergente dell'attività svolta sul sito, si adagia sui movimenti artificiali del terreno. Le attività prevalenti richieste sono forti consumatrici di territorio poiché sono da collocare principalmente in aree accessibili al piano terra. Il sistema di distribuzioni degli spazi è sviluppato lungo un'asse longitudinale all'area; i magazzini-depositi si affacciano su di esso rendendo le attività completamente introvertite.

Il sistema di coperture è intervallato da varchi e spaccature che permettono l'accessibilità veicolare e pedonale. I percorsi ciclopedonali sono sviluppati su percorsi che non attraversano trasversalmente l'area ma la percorrono sul perimetro.



----- area di progetto (Superficie Territoriale): 33823 mq
 - - - - superficie utile lorda (SUL): 6000 mq
 — verde pubblico o spazi aperti: 42305 mq

GLI AMBITI

Per queste porzioni di tessuto esistente sono state condotte delle verifiche progettuali che hanno portato a definire delle regole di coerenza rispetto all'insieme delle aree oggetto del concorso. In sostanza le regole che ne definiscono le trasformazioni, in un tempo più lontano, successivo agli altri interventi, sono coerenti con il tutto proposto (parco e città). Ma al contempo sono pienamente autonome, per essere applicate anche attraverso interventi singoli, e per non limitare in alcun modo l'attuazione delle aree immediatamente trasformabili dei 5 comparti di intervento e del parco.

Ambito A

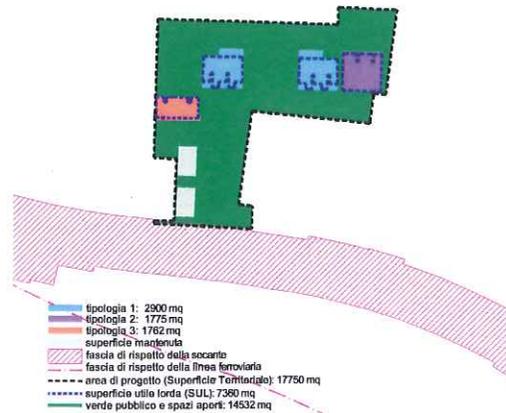
Si prevede la demolizione e ricostruzione, con aumento di SUL rispetto alle superfici esistenti, con destinazioni d'uso commerciali e terziarie. La sua posizione lungo la Via Madonna dello Schioppo rappresenta la testa a nord dell'intervento e, come Comparti limitrofi propone una nuova relazione con la città esistente attraverso una modellazione dello spazio verde e pubblico, in modo da garantire al permeabilità verso il parco.



- fascia di rispetto della scarpata
- fascia di rispetto della linea ferroviaria
- area di progetto (Superficie Territoriale): 3500 mq
- superficie utile lorda (SUL): 1095 mq
- verde pubblico e spazi aperti: 2308 mq

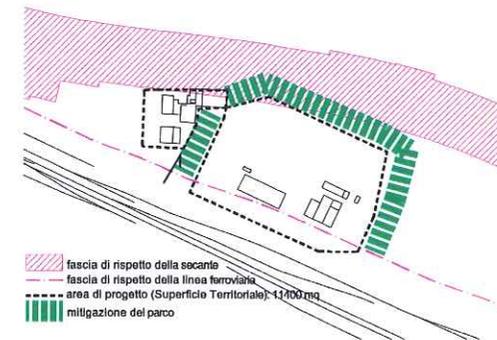
Ambito B

Si prevede la demolizione e ricostruzione di tutte le volumetrie ad eccezione delle palazzine residenziali, per le quale viene previsto un restyling delle facciate secondo un linguaggio più coerente con il nuovo quartiere. La funzione residenziale prevista dovrebbe ulteriormente garantire la continuità con i comparti 1 e 2.



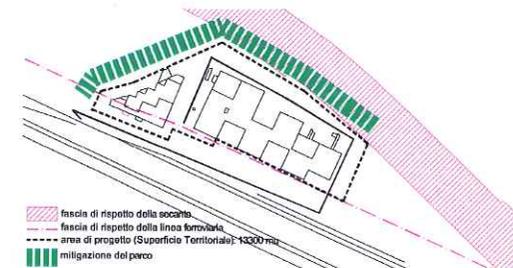
Ambito C

L'ipotesi progettuale mantiene le attività e le strutture esistenti, ma prevede una mitigazione dell'edificio attraverso una modellazione del terreno e la sistemazione delle alberature lungo il suo perimetro. Per aumentare la qualità delle aree verdi intorno, si ritiene necessario interrare i cavidotti elettrici, anche nella logica di una riduzione dell'inquinamento elettromagnetico in ambito urbano.



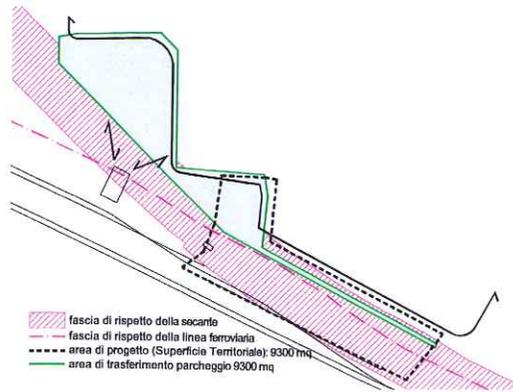
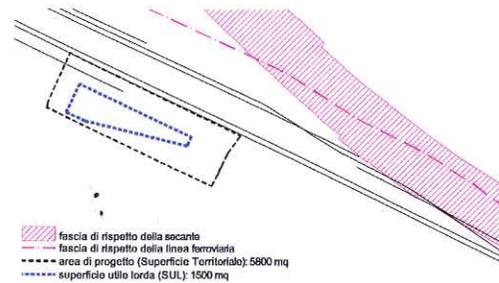
Ambito D

Come per l'ambito C, l'ipotesi progettuale mantiene le strutture esistenti, integrandole con il nuovo parco attraverso la modellazione del terreno e la sistemazione delle alberature lungo il suo perimetro. Viene confermata la viabilità esistente di accesso.



Ambito E

L'area viene confermata a funzione di parcheggio, ma la sua posizione rischia di interrompere la continuità tra il parco e la città, nell'intersezione con la via Cervese. Al fine di garantire la massima relazione la proposta prevede il parziale trasferimento di una quota di archeggi nelle aree di proprietà delle ferrovie, in una area ottimale perché più prossima al sottopasso ciclo-pedonale e più prossima all'edificato.

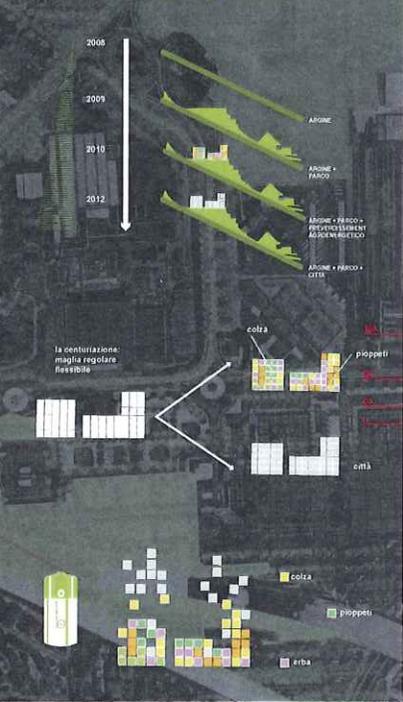


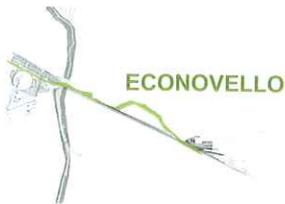
Ambito F

Si prevede la demolizione e ricostruzione dell'edificio dei depositi ferroviaria esistenti al fine di garantire una connessione diretta pedonale tra la stazione delle autocorriere e la stazione ferroviaria. L'obiettivo del progetto d'ambito è quello di proporre un intervento unitario e coerente con la nuova stazione delle autocorriere, scegliendo una soluzione capace di garantire la coerenza con il nuovo parco Novello ma anche il dialogo con la nuova stazione, attraverso l'impianto urbano, l'uso dei materiali e il linguaggio architettonico.

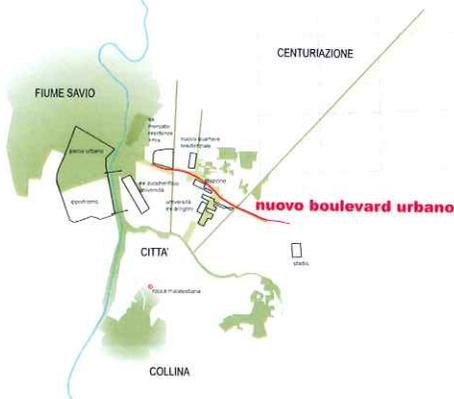


ECONOVELLO





ECONOVELLO



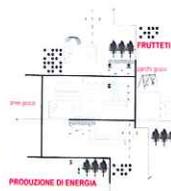
CENTURIAZIONE

nuovo boulevard urbano

COLLINA



PROIEZIONE SPERIMENTALE
REPERIBILITÀ SUCCESSIONALE
PERICOLI SISMICI
PERICOLI SISMICI



PRODUZIONE DI ENERGIA

- TERZIARIO RICETTIVO
- TERZIARIO DIFFUSO
- COMMERCIALE
- COMMERCIALE E ALIMENTARE
- ARTIGIANALE
- RESIDENZIALE
- RESIDENZE SPECIALI
- DIREZIONALE
- SERVIZI
- SERVIZI PUBBLICI SPECIALI
- SERVIZI AL PARCO
- POSTEGGI

- ZONA 30 KM/H
- INTERVENTI LINEARI DI TRAFFIC CALMING
- VIABILITÀ PRINCIPALE
- VIABILITÀ SECONDARIA
- VIABILITÀ LOCALE
- SOLO MEZZI PUBBLICI
- PARCHEGGI

710C2



+ livello
+ velocità
argine

+/- livello
+/- velocità
banda attiva

- livello
- velocità
giardinfi

filari



Quercus pubescens
Brevifolia
altezza: 10-15 m
dimensioni: 35 x 15 m



Acer monspeliense
Fornici
altezza: 10-15 m
dimensioni: 5 x 6 m



Ulmus laetifolia
Vittoria
altezza: 10-15 m
dimensioni: 2 x 2 m



Cornus mas
Cornus
altezza: 10-15 m
dimensioni: 2 x 2 m



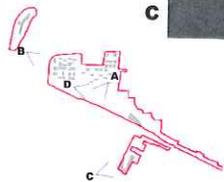
Cercis siliquastrum
Albero di Giuda
altezza: 10-15 m
dimensioni: 10 m



Pinus cembra
Pino cembra
altezza: 10-15 m
dimensioni: 7 m



Pinus pinaster
Pino domestico
altezza: 10-15 m
dimensioni: 12 m



ATTRAVERSAMENTI

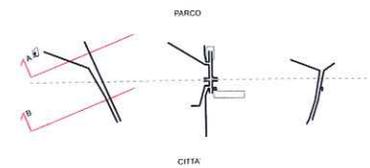
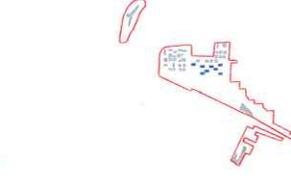
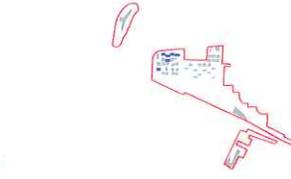
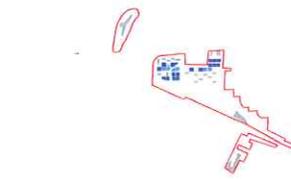
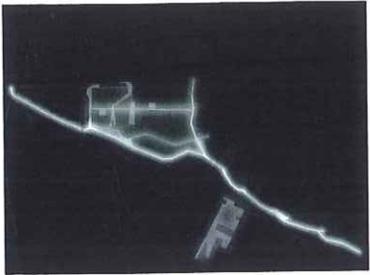
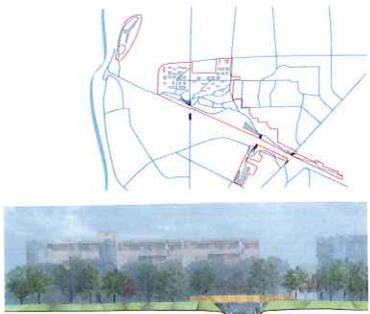
LUCE E' SICUREZZA

TIPOLOGIA A, A+

TIPOLOGIA B

TIPOLOGIA C

EDIFICI PUBBLICI



QUARTIERE ECONEVELLO

