



# PIANO DI RIQUALIFICAZIONE URBANA QUARTIERE ECONOVELLO - CESENA



Comune di Cesena

NOVELLO S.p.a.

Amministratore Unico  
Arch. Edoardo Preger

## PROGETTO

### CAPOGRUPPO

arch. Simona Gabrielli

### PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA E URBANISTICA

studio gap associati  
Piazza Scuole Pie 10/10  
16123 Genova  
tel +39 010 2480049  
fax +39 010 2481217  
p.iva 01323950996

studio GAP associati:  
arch. Simona Gabrielli  
arch. Maurizio Cazzulo  
arch. Marina Bassi  
arch. Federica Alcozer  
arch. Laura Cosimo

studio CAMERANA&PARTNERS  
arch. Benedetto Camerana  
arch. Hermann Kohlloffel

arch. Bruno Gabrielli  
arch. Pietro Cozzani

### SPAZI APERTI E OPERE A VERDE



LAND s.r.l.  
arch. Andreas Kipar

LAND s.r.l.  
via Hoepli, 3  
20121 Milano  
tel +39 02 8069111  
fax +39 02 80691130

arch. Leonardo Oprandi  
arch. Giuseppe Anastasi

### CONSULENZE

viabilità:  
T.T.A. Studio associato

impianti:  
Ing. Marco Taccini

# TAV. 33.2

# VAS-SINTESI NON TECNICA

CODICE ELABORATO :

80 · P R U · 0 · 0 · 0 · L · D · 3 3 2 0 · 0

SCALA

ESEGUITO:

DATA

29/11/2010

CONTROLLATO:

REV.

00

APPROVATO:

## **SINTESI NON TECNICA**

La normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica prevede la redazione di un "documento di sintesi non tecnica" capace di riassumere in un linguaggio il più possibile non tecnico e divulgativo, le descrizioni, le questioni, le valutazioni e le conclusioni esposte nel Rapporto Ambientale.

Premesso ciò si può affermare che tale sintesi assume grande importanza in quanto costituisce il principale strumento di informazione e comunicazione col pubblico; infatti la partecipazione dei cittadini risulta il principio guida dell'intera procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Relativamente alla proposta del Piano di Riqualificazione Urbana "Novello" è stato elaborato e redatto un Rapporto Ambientale, ai fini della Valutazione Ambientale Strategica.

Nel dettaglio sono state studiate per l'area in esame tematiche inerenti il quadro programmatico/pianificatorio, e il profilo territoriale-ambientale.

Lo studio ha concentrato così l'attenzione sui seguenti aspetti :

- inquadramento territoriale dell'area in cui si inserisce l'opera;
- analisi degli strumenti normativi, dei piani e dei programmi, a carattere urbanistico ed ambientale, insistenti all'interno dell'area oggetto d'intervento e verifica della congruenza dell'opera o delle eventuali discordanze presenti;
- analisi dello stato attuale delle varie componenti ambientali potenzialmente coinvolte dalla realizzazione del PRU;
- descrizione del PRU con riferimento alle caratteristiche tecnico dimensionali ed alla individuazione delle principali azioni di progetto;
- individuazione dei rapporti negativi e/o positivi esistenti tra intervento urbanistico ed ambiente e caratterizzazione delle eventuali criticità;
- individuazione, a livello di massima, di tutte le misure preventive, mitigative o compensative che possono essere adottate per diminuire l'entità delle interferenze o per valorizzare i benefici determinati dalla realizzazione del PRU.

Al fine di una migliore comprensione e al fine di sintetizzare gli impatti previsti a seguito della realizzazione del P.I.I. si è pensato, in questa occasione di confronto e concertazione all'interno del processo di V.A.S., di impiegare la seguente matrice di giudizio.

Questo strumento analizza, ancorché in maniera qualitativa, le relazioni intercorrenti fra le singole azioni impattanti ed i diversi comparti elementari con il metodo della matrice degli impatti giudicati più o meno intensi in una scala cromatica e di giudizio di valore (impatto negativo alto, medio, basso; impatto nullo; impatto positivo alto, medio, basso) a seconda dell'importanza relativa dell'interazione fra la singola azione impattante e la singola componente ambientale.

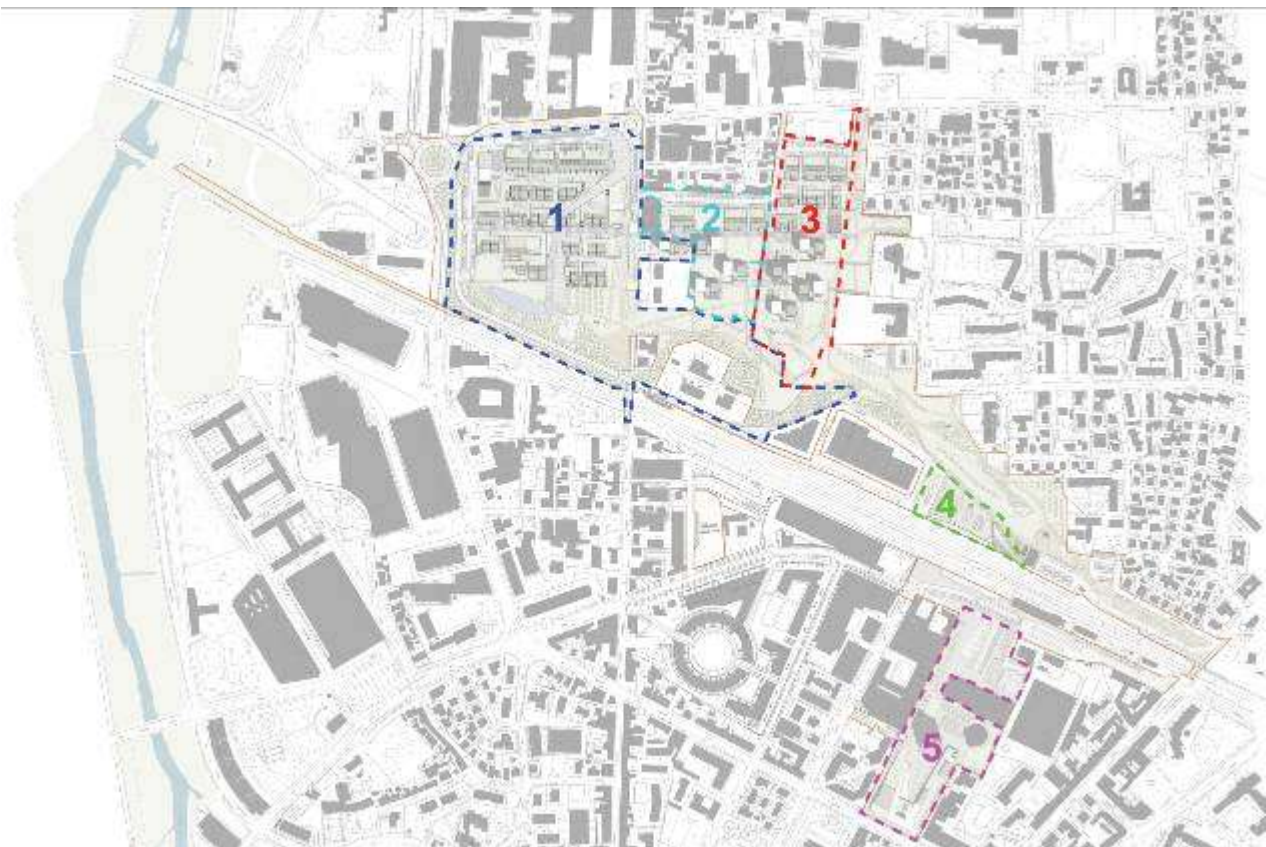
In generale, si può affermare che, nella realizzazione di un Piano, come quello finora studiato, gli impatti generati dall'intervento all'ambiente sono prevalentemente concentrati nel periodo di costruzione dell'opera e sono legati soprattutto alle attività di cantiere. Si tratta perciò generalmente di disturbi in gran parte temporanei e mitigabili, sia con idonei accorgimenti costruttivi, sia con mirate operazioni di ripristino (vegetazionale, morfologico).

L'impatto per il sistema antropico ed antropizzato nel complesso risulta essere positivo, sia perché l'intervento si inserisce in un contesto già urbanizzato, sia perché la realizzazione del PRU comporterà un afflusso di reddito

nell'economia locale: durante la fase di costruzione, l'impiego di una discreta quantità di manodopera e durante la fase di esercizio il miglioramento sostanziale della realtà produttiva-ricettiva. In tal senso si garantirebbe un'adeguata risposta alla domanda di riorganizzazione e centralizzazione del Comune rispetto alle prospettive di sviluppo socio economiche.

Il Programma di Riqualificazione Urbana dell'area Novello inserita nel disegno del PRG 2000 individua un vasto ambito a cavallo della ferrovia in prossimità del centro che comprende a nord lo spazio aperto libero al di sopra della Secante e aree produttive dismesse o in via di dismissione e a sud l'area antistante la stazione ferroviaria e una sequenza di spazi aperti interessati dalla presenza di strutture universitarie.

Il quartiere Novello rappresenta la sfida più importante dei prossimi dieci anni, per la sua grande dimensione (circa 26 ettari), per la sua collocazione attorno alla stazione, per il rapporto diretto con le maggiori infrastrutture (secante, ferrovia, via Emilia), di fatto nasce sopra ad una nuova infrastruttura urbana. E' il più grande progetto urbano di Cesena (85.000 mq. di SUL previsti) e costituisce un tentativo di forte innovazione sul versante della sostenibilità urbana, dell'integrazione sociale e della sicurezza urbana.



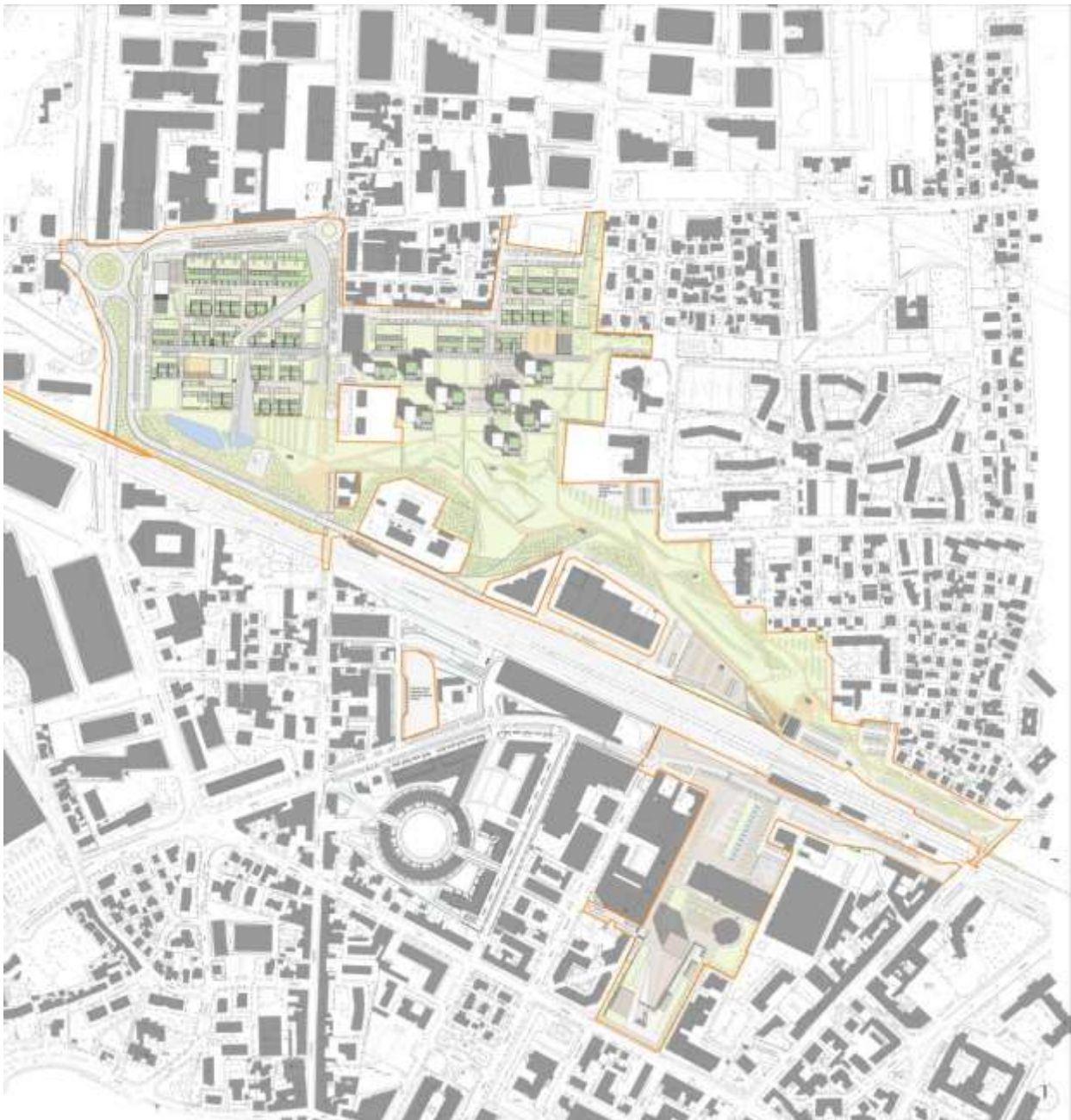
Comparti oggetto d'interesse

- Comparto 1 – Area dell'ex Mercato Ortofrutticolo
- Comparti 2 e 3 – Aree SAIS e VICO (ex Agrifrut)
- Comparto 4 – Area del parcheggio nord
- Comparto 5 – Area del campus scolastico (ex Arrigoni)



Il progetto dal livello urbanistico a quello architettonico persegue il migliore equilibrio urbano tra spazio pubblico e sistema edificato. Il filo conduttore è il rapporto tra il tema del parco e quello della città partendo dal progetto del "vuoto", dello spazio aperto attraverso l'idea di una modellazione di suoli, ove l'operazione di "riporto" consente di ospitare funzioni e quella di "scavo" di sottopassare l'infrastruttura ferroviaria e di rendere più fluidi i percorsi ciclopedonali.

Il parco lineare sopra-secante e gli spazi riqualificati davanti alla stazione e nel campus scolastico, costituiscono il cuore del progetto. In corrispondenza degli attuali sottopassi pedonali della ferrovia, il parco si inclina con due ampi inviti per facilitare l'attraversamento. In questo modo si vuole creare una continuità ciclo-pedonale per collegare il nuovo quartiere fino alla via Emilia verso il centro.



Planimetria di progetto

A seguito dell'analisi dei principali impatti dell'opera in progetto sul territorio, è possibile riepilogare schematicamente le differenti ricadute sull'ambiente al fine di focalizzare l'attenzione sulle componenti biotiche ed abiotiche sensibili e pertanto necessitanti di adeguate operazioni di mitigazione o salvaguardia.

Nella tabella sottostante vengono riassunti, in modo sintetico, gli eventuali impatti e le relative misure di mitigazione che garantiscono la compatibilità urbanistica ed ambientale del PRU oggetto di studio.

<b>Componente</b>	<b>Tipologie d'intervento</b>
<b>Suolo</b> <b>Sottosuolo</b>	<p>Gli interventi previsti dal PRU possono essere considerati complessivamente migliorativi contribuendo in modo significativo al risanamento dei luoghi. La realizzazione delle aree a verde consentirà di ricostituire la matrice suolo attualmente assente nell'area.</p> <p>Il progetto prevede un incremento sostanziale della superficie permeabile e semipermeabile che passa da un valore di circa 89.075 mq a un valore di circa 98.087 mq con una diminuzione dell'indice di impermeabilità Imp del comparto dal 68,1% al 65,5%.</p>
<b>Acque superficiali</b> <b>Acque sotterranee</b>	<p>Non sono ipotizzabili impatti negativi sulla componente idrica.</p> <p>Si precisa che le reti di raccolta delle acque bianche e meteoriche provenienti dai tetti/coperture e dai piazzali/strade dei comparti sono state completamente separate dalle nere ed interrato ad una profondità di scavo generalmente non inferiore a 0,90 metri per ovviare ai problemi di congelamento e di sollecitazioni meccaniche dei carichi stradali. Le acque reflue così raccolte confluiranno per gravità nella rete mista esistente. Le pendenze non dovranno risultare in nessun caso inferiori 0,3%. Le acque meteoriche saranno raccolte in collettori fognari esistenti che corrono lungo via Cavalcavia e Via Ravennate (comparto 1), Via Ravennate e Via Russi (comparto 2), Via Russi (comparto 3), Via Peticara e Via Montecatini (comparto 4), Via Europa (comparto 5).</p>
<b>Viabilità</b> <b>Traffico</b>	<p>Organizzazione di ingressi/uscite in modo da minimizzare l'impatto veicolare e di assicurare la corretta separazione tra i flussi automobilistici e i percorsi ciclo-pedonali.</p>
<b>Aria</b>	<p>Non emerge la necessità di prevedere interventi correttivi particolari.</p> <p>Lo scenario della qualità dell'aria di progetto risulta pressoché inalterato rispetto a quello esistente. Da un confronto quali-quantitativo si ricava che i valori previsti in prossimità dei ricettori sono inferiori ai valori limite stabiliti dal D.M 60/2002 per gli inquinanti presi in esame.</p>
<b>Rumore</b>	<p>Le uniche sorgenti sonore significative sono date dai flussi di traffico e dall'infrastruttura ferroviaria.</p> <p>Il nuovo assetto della viabilità, nonostante l'incremento naturale dei flussi di traffico origine/destinazione sui comparti allo stato di progetto, produrrà una diminuzione dei livelli di immissione in corrispondenza dei ricettori, grazie alla riqualificazione dell'area che pone particolare attenzione all'aspetto intermodale dell'intervento.</p> <p>La proposta ed altresì migliorativa rispetto all'attuale assetto territoriale in ordine</p>

	<p>all'esposizione al rumore della popolazione.</p> <p>Pertanto, alla luce delle trasformazioni territoriali previste, non sono necessarie opere di mitigazione acustica nei confronti dei futuri ricettori, oltre alla progettazione dei requisiti acustici passivi degli edifici, nel rispetto del DPCM 05/12/97.</p>
<b>Vegetazione</b>	<p>Incremento del patrimonio arboreo-arbustivo con specie autoctone e conseguente miglioramento della biodiversità, tramite l'ampliamento di circa 100.000 mq di superficie a Parco.</p>
<b>Paesaggio e sistema insediativo</b>	<p>Incremento del sistema del verde della porzione nord della ferrovia.</p> <p>Realizzazione di un'ampia fascia boscata posta ai margini della ferrovia, con funzione di mascheramento e di barriera acustica oltre che di protezione visiva.</p> <p>Realizzazione di zone alberate con funzioni di continuità tra i diversi spazi del parco e di trait d'union per gli edifici residenziali insieme con le aree a parcheggio.</p> <p>Realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili quali elementi che garantiscono continuità oltre la barriera ferroviaria, che attualmente spacca in due l'intero ambito cittadino, apportando facilitazioni nello spostamento per tutti gli abitanti e fruitori.</p>

Eccezion fatta per la fase di cantiere, non si registrano particolari impatti generati dal PRU sulle diverse componenti ambientali indagate e analizzate.

È necessario inoltre puntualizzare che il progetto di PRU, essendo corredato da un piano delle opere di sistemazione delle aree a verde, concepito in modo integrato con le soluzioni architettonico-compositive dell'insediamento stesso, adotta soluzioni progettuali di qualità, al fine anche di contenere al minimo i potenziali impatti sul paesaggio. Le misure di mitigazione renderanno nel loro insieme compatibile la realizzazione del nuovo insediamento con il contesto urbano circostante e contribuiranno alla complessiva riqualificazione e valorizzazione dell'assetto urbanistico-ambientale di tale ambito di territorio.

Infine il PRU adotta soluzioni progettuali di sviluppo sostenibile per quanto riguarda aspetti prettamente energetici e di gestione dei rifiuti. Il nuovo quartiere funzionerà il più possibile come sistema ecologico in grado di massimizzare lo sfruttamento delle risorse energetiche esistenti in loco e minimizzare rifiuti, emissioni di scarichi e calore, riducendo al massimo l'impatto ambientale e favorendo uno stile di vita degli abitanti ecologico e sostenibile.

Per concludere per controllare gli effetti ambientali significativi dell'attuazione del PRU si prevedono azioni di monitoraggio, così da individuare tempestivamente effetti negativi imprevisti, e dunque essere in grado di adottare le misure correttive più opportune.