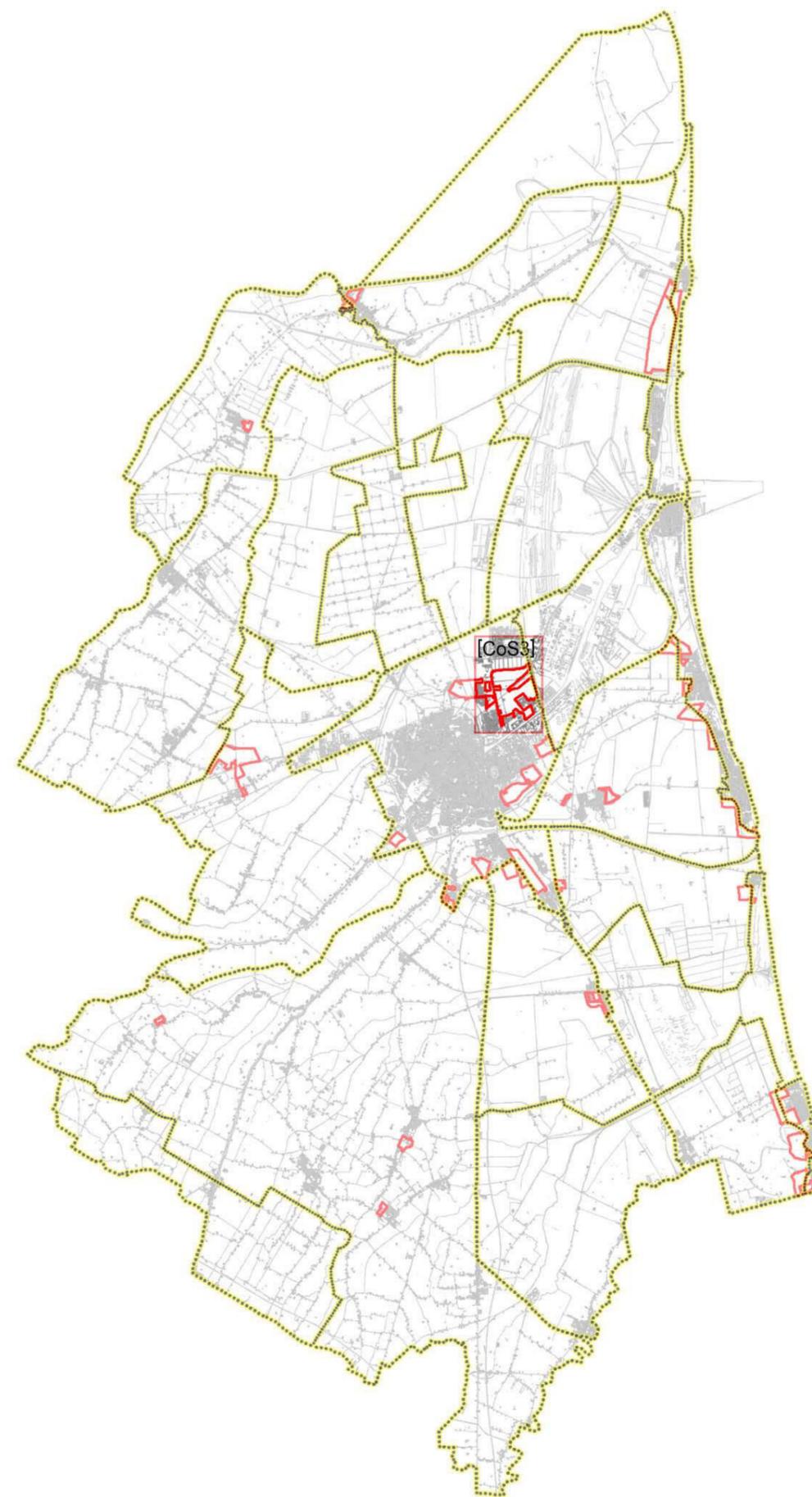


Ambito CoS3 – Logistica-Romea-Bassette



MISURE PER CAMPO DI ATTENZIONE PAESAGGISTICA ALLA SCALA TERRITORIALE

1. INDICAZIONI DERIVATE DAL PSC E DAL RUE



G2.2 Carta per la qualità del capoluogo

ELEMENTI DEL SISTEMA AMBIENTALE CON RUOLO PRIMARIO NELLA DEFINIZIONE DELLO SPAZIO URBANO: Canale Candiano; spazi verdi di rilevanza morfologico-paesaggistica alla scala urbana significativi per estensione, definizione morfologica e dotazioni per la fruizione e impianto vegetazionale: parchi e giardini urbani, bosco urbano della "Cintura verde"; spazi verdi di rilevanza morfologico-ambientale alla scala della parte di città: parchi e giardini attrezzati di quartiere.

EMERGENZE ARCHITETTONICHE E URBANE, MORFOLOGICHE, TIPOLOGICHE E FUNZIONALI: Edifici e/o complessi moderni o contemporanei: edifici e complessi di rilevante interesse architettonico, tipologico e documentario.

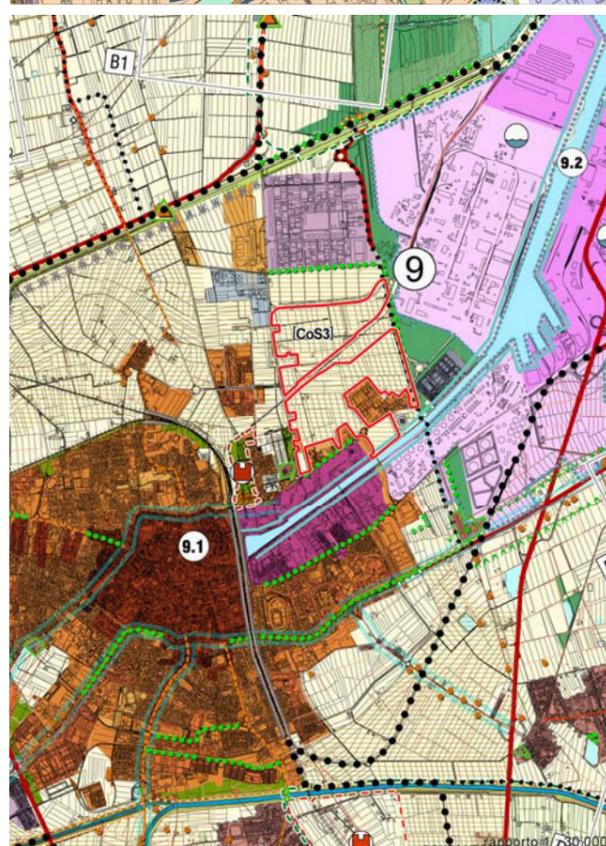
MORFOLOGIE DEGLI IMPIANTI URBANI: Morfologie degli impianti urbani moderni e contemporanei: tessuti o porzioni di tessuto caratterizzati dal rapporto tra tracciati, occupazione del suolo e/o qualità degli spazi aperti.

ELEMENTI DEL SISTEMA AMBIENTALE E DEGLI SPAZI APERTI DI VALORE POTENZIALE: Spazi verdi previsti di potenziale rilevanza morfologico-paesaggistica alla scala urbana significativi per estensione, definizione morfologica e dotazioni per la fruizione: "Parco Baronio", "Parco Cesarea", bosco urbano della "Cintura verde"; aree verdi previste di potenziale rilevanza morfologico-paesaggistica alla scala urbana significative per estensione, valore ecologico, inserimento paesistico di interventi programmati e mitigazione degli impatti visivi, acustici, atmosferici: bosco e verde ecologici, aree di filtro.

RUE 7 Guida per l'inserimento paesaggistico degli interventi – Contesto paesistico locale "9.1 – Ravenna"

OBIETTIVI DI CONTESTO LOCALE

Valorizzazione dell'immagine complessiva dello Spazio urbano del Capoluogo e dei Centri di Frangia tramite l'inserimento e la caratterizzazione paesaggistica degli interventi ammessi nelle Zone agricole periurbane di connotazione prevalentemente naturalistica degli spazi di margine dell'insediamento, mirando a mediare efficacemente il graduale passaggio tra lo Spazio rurale e lo Spazio urbano; assicurare la continuità fisica e percettiva degli esiti degli interventi relativi alla realizzazione delle Aree di integrazione della rete ecologica nelle aree periurbane del Capoluogo, caratterizzandone l'assetto in termini paesaggistici e favorendone la fruizione; Potenziamento e valorizzazione dei caratteri paesaggistici e di percezione degli elementi di qualità (cfr. elab. G.3.2 "Carta per la qualità del Capoluogo") esistenti nella città; promozione della contestualizzazione paesaggistica degli interventi ammessi sulle componenti dello Spazio urbano rispetto al contesto e all'intorno paesaggistico insediativo di appartenenza; valorizzazione delle situazioni di percezione e fruizione paesaggistica delle diverse parti del Capoluogo e dei Centri di Frangia; fornire riferimenti utili alla caratterizzazione e qualificazione paesaggistica delle previsioni del PSC rimandate a POC.



1.1 Contributo dell'Ambito CoS3 alla definizione del disegno urbano complessivo

L'elevata complessità dei temi progettuali che interessano questo Ambito (riassetto infrastrutturale complessivo, riqualificazione dei margini dell'Ambito sulla Romea, interventi specifici di nuovo impianto di attività produttive, logistiche e scalo merci, spiccata caratterizzazione funzionale da integrare a caratteri di mixité urbana), la dimensione delle aree coinvolte dagli interventi, nonché la prossimità dell'Ambito ad aree in trasformazione strategiche per il riassetto del Centro Capoluogo lungo la Romea Nord (Ambito CoS2 Romea-Anic-Agraria, Pru Darsena, Ambiti ex Agip ed ex Enichem) comportano di concentrare l'attenzione progettuale sulla ricerca di soluzioni di inserimento degli interventi previsti finalizzate alla riconoscibilità e leggibilità delle relazioni da stabilire fra la parte di città coinvolta dalle trasformazioni dell'Ambito CoS3 ed i principali riferimenti urbani contigui all'Ambito. Tali relazioni devono essere assicurate tramite gli elementi 1.1a, 1.1b, 1.1c

1.1.a - "Spina verde infrastrutturale" - Assunzione dell'asse infrastrutturale di collegamento fra parti urbane che attraversa l'Ambito CoS3 da nord-ovest a sud-est, dalla Romea nord alla circoscrizione di via Monti-viale Europa come "spina verde" di filtro fra funzioni produttivo/logistiche e miste (residenziali, commerciali, servizi), nonché come elemento di strutturazione principale dell'Ambito, e come elemento di connessione fra le parti urbane in trasformazione del settore nord-orientale del Capoluogo. Essa dovrà caratterizzarsi come emergenza percettiva alla scala urbana che si interseca con i segni di rilevanza urbana del contesto urbano di riferimento (Canale Candiano e le porzioni della Cintura verde esterna lungo la Romea) e come elemento ordinatore rispetto al quale conformare la sequenza degli spazi pubblici e privati che compongono il sistema del verde; dovrà inoltre essere configurata, oltre che come elemento di caratterizzazione della parte di città, come elemento di connessione delle rete ecologica che insiste fra il Centro Capoluogo e il litorale.

1.1.b - Rete ecologica interna all'Ambito CoS3 come compensazione e mitigazione dell'impatto ambientale degli impianti logistico produttivi - Qualificazione e caratterizzazione della parte di città sulla quale insiste l'Ambito CoS3, come un insediamento logistico-produttivo (ampliamento e integrazione degli insediamenti produttivi e commerciali delle Bassette e degli impianti logistici esistenti) strutturato dagli elementi di mitigazione-compensazione ambientale degli interventi previsti; tale insediamento, pur soggetto all'adozione di misure diverse di mitigazione e compensazione degli impatti prodotti dagli interventi stessi (in termini di dimensioni, forma e prestazioni in funzione dei differenti tipi di attività produttiva e logistica da localizzare), deve essere strutturato dal complesso di detti elementi di mitigazione e compensazione ambientale costituenti la rete ecologica locale, sia nella configurazione dei tessuti produttivi, sia che nell'assetto infrastrutturale previsti.

1.1.c - Fronti urbani sulla Romea - I margini dell'insediamento produttivo/logistico insieme agli snodi di accesso alle altre parti urbane che insistono sulla Romea costituiscono un fronte urbano da progettare unitariamente ai fini della caratterizzazione della Romea che, nel tratto interessato dall'Ambito CoS3 e dall'Ambito CoS2, deve passare da viabilità di scorrimento extraurbana prossima all'insediamento ad asse di strutturazione urbana (riqualificazione dell'ingresso alla città e dell'asse Romea con usi ricettivi/espositivi). AMBITO CoS1a.

MISURE PER CAMPO DI ATTENZIONE PAESAGGISTICA E COMPONENTE PROGETTUALE ALLA SCALA LOCALE/URBANA/PUA

2. RELAZIONE AMBITO/RIFERIMENTI URBANI PRINCIPALI

Ambito CoS3/Cintura verde, Canale Candiano, Darsena di città, Porto e aree produttive/commerciali delle Bassette

2.1 - Connessioni verdi in continuità con la rete del verde prevista per l'Ambito del PRU Darsena

2.2 Disegno della rete degli spazi pubblici, degli spazi di mitigazione della viabilità di distribuzione dell'Ambito e degli elementi di suddivisione interni

a) Disegno della rete degli spazi pubblici (aree verdi e luoghi di relazione) e configurazione delle aree verdi di pertinenza degli edifici dei subcomparti misti da configurare in continuità con gli elementi della rete ecologica interni all'Ambito (fasce verdi di filtro della mobilità, spina verde centrale, altri elementi di mitigazione degli impianti)

b) Disegno della rete di distribuzione interna e degli elementi di suddivisione delle differenti aree di pertinenza dei manufatti produttivi e degli impianti logistici in continuità con gli elementi della rete ecologica interni all'Ambito (fasce verdi di filtro della mobilità, spina verde centrale, altri elementi di mitigazione degli impianti).

2.3 - Connessioni fisico-funzionali lungo l'asse della Romea

Stabilire relazioni di continuità fisico-funzionali tra i due margini della Romea caratterizzati dalle fasce di ambientazione della mobilità (esistente e di progetto).

- Opportuna previsione di elementi di raccordo dei percorsi ciclopedonali inseriti in tali fasce (punti di sosta in corrispondenza di fasce verdi di ambientazione di eventuali percorsi pedonali e parcheggi di servizio alle nuove attività miste dell'Ambito CoS3).
- Rafforzamento degli elementi di arredo stradale su ambo i lati della strada in corrispondenza di eventuali accessi principali alle attività miste lungo la Romea previste per l'Ambito CoS3 e le nuove funzioni previste per l'Ambito CoS2, al fine qualificare la Romea come elemento centrale della parte di città sulla quale insiste.

3. INSERIMENTO NUOVA VIABILITÀ

Nuova viabilità della "spina infrastrutturale" e relativi snodi; viabilità di distribuzione interna all'Ambito e mitigazione viabilità esistente e di progetto ai margini dell'Ambito

3.1.a Caratterizzazione di snodo viabilistico di connessione fra Ambiti e sub-Ambiti su asse di strutturazione urbana

L'accesso all'Ambito CoS3 sulla Romea deve costituire uno snodo di raccordo fra gli Ambiti CoS3 ed CoS2, intesi quali parti di città che concorrono a caratterizzare la Romea in questo tratto come nuovo asse di strutturazione urbana; tale snodo viabilistico è da valorizzare e caratterizzare morfologicamente e funzionalmente, per quanto riguarda la porzione coinvolta dalle trasformazioni dell'Ambito CoS3, in riferimento alla consistente presenza della vegetazione di filtro della "spina verde infrastrutturale" (cfr. 1.1.a).

3.1.b Caratterizzazione di snodo viabilistico con funzione di connessione fra tessuti di nuovo impianto

L'intersezione della viabilità interna dell'Ambito con la Romea in corrispondenza dei subcomparti misti di riordino e riqualificazione del fronte urbano sulla Romea è da valorizzare e caratterizzare morfologicamente e funzionalmente come luogo di accesso alla parte urbana ed alle funzioni che insistono su di esso.

3.2 - Mitigazione di fascio infrastrutturale

Mitigare il fascio infrastrutturale conformandolo come corridoio di connessione della rete ecologica, attraverso la realizzazione di adeguate fasce arboree/arbustive continue in adiacenza ai diversi tracciati presenti e utilizzando le consistenti aree residuali fra i tracciati stessi come elementi verdi di compensazione degli impatti prodotti. Gli interventi finalizzati alla mitigazione delle infrastrutture contribuiscono in tal modo alla realizzazione di un nuovo elemento longitudinale di connessione della rete ecologica di rilevanza paesaggistico-ambientale alle spalle del litorale.

3.3 - Fasce di ambientazione della mobilità lungo la Romea e lungo la nuova viabilità interna all'Ambito

Sistemazione del verde di arredo stradale in continuità con il verde di arredo degli spazi pubblici che eventualmente si attestano su di esso, nonché delle pertinenze degli edifici per servizi misti e attività commerciali.

4. ASSETTO PLANIVOLUMETRICO DEI SUBCOMPARTI

Tessuti di nuovo impianto lungo l'asse centrale e tessuti interni all'Ambito CoS1a

4.1 Caratterizzazione di fronti e margini dei subcomparti misti

Densificare lungo l'asse della Romea e ai margini della "spina verde infrastrutturale" i volumi edificati che definiscono il margine dei subcomparti, al fine di rafforzarne il ruolo di assi di strutturazione urbana (previsione di altezze maggiori rispetto a quelle raggiunte nelle parti interne dei subcomparti, anche mediante adozione di tipologie edilizie a densità medio-alta)

a) Localizzazione di attività commerciali ad integrazione di quelle presenti al fine di attribuire caratteri "urbani" all'asse viabilistico (cfr. 1.1.c).

b) Localizzazione di un fronte di servizi misti (servizi alla residenza e servizi locali), attività commerciali, ecc. da coordinare con quelli presenti sulla via Romea nord.

4.2 - Conformazione dei margini dei subcomparti misti adiacenti a spazi di discontinuità insediativa

Conformare il margine dei subcomparti misti rivolti verso i tessuti residenziali di via delle Industrie attraverso una fascia verde di discontinuità insediativa da valorizzare come "giardino di quartiere".

5.1 - Integrazione della "spina verde infrastrutturale" con attrezzature e spazi di servizio alla mobilità (deposito Atm)

Adeguate mitigazione delle aree a parcheggio all'interno della fascia verde di filtro.

10. CARATTERIZZAZIONE ECOLOGICO/ENERGETICA DI EDIFICI E IMPIANTI TECNOLOGICI

Ad integrazione degli esiti di compatibilità ambientale e paesaggistica raggiunti attraverso le misure che riguardano la rete delle aree verdi interne all'Ambito e la connessione alla rete ecologica locale, prevedere modalità di realizzazione degli interventi secondo i principi di sostenibilità ambientale, attraverso: la distribuzione dei percorsi ciclopedonali alberati; l'organizzazione delle aree di pertinenza degli edifici; il trattamento delle superfici libere (aree permeabili e impermeabili); l'utilizzo di materiali per la realizzazione degli edifici ecocompatibili.

MISURE in riferimento agli obiettivi di qualità paesaggistica e ambientale di PSC e RUE alla scala urbana/territoriale



1.1 - Contributo dell'Ambito CoS3 alla definizione del disegno urbano complessivo - L'elevata complessità dei temi progettuali che interessano l'Ambito CoS3 (riassetto infrastrutturale complessivo, riqualificazione dei margini dell'Ambito sulla Romea, interventi di nuovo impianto di attività produttive, logistiche e scalo merci, spiccata caratterizzazione funzionale da integrare a caratteri di mixité urbana), la dimensione delle aree coinvolte dagli interventi, nonché la prossimità dell'Ambito ad aree in trasformazione strategiche per il riassetto del Centro Capoluogo lungo la Romea Nord (Ambito CoS2 Romea-Anic-Agraria, Pru Darsena, Ambiti ex Agip ed ex Enichem) comportano di concentrare l'attenzione progettuale sulla ricerca di soluzioni di inserimento degli interventi previsti finalizzate alla riconoscibilità e leggibilità delle relazioni da stabilire fra la parte di città coinvolta dalle trasformazioni dell'Ambito CoS3 ed i principali riferimenti urbani contigui all'Ambito. Tali relazioni devono essere assicurate tramite gli elementi 1.1.a, 1.1.b, 1.1.c.



1.1.a - "Spina verde infrastrutturale" - Assunzione dell'asse infrastrutturale di collegamento fra parti urbane che attraversa l'Ambito CoS3 da nord-ovest a sud-est, dalla Romea nord alla circosollazione di via Monti-viale Europa, come "spina verde" di filtro fra funzioni produttivo/logistiche e miste (residenziali, commerciali, servizi), nonché come elemento di strutturazione principale dell'Ambito, e come elemento di connessione fra le parti urbane in trasformazione del settore nord-orientale del Capoluogo. Essa dovrà caratterizzarsi come emergenza percettiva alla scala urbana che si interseca con i segni di rilevanza urbana del contesto urbano di riferimento (Canale Candiano e le porzioni della Cintura verde esterna lungo la Romea) e come elemento ordinatore rispetto al quale conformare la sequenza degli spazi pubblici e privati che compongono il sistema del verde; dovrà inoltre essere configurata, oltre che come elemento di caratterizzazione della parte di città, come elemento di connessione delle rete ecologica che insiste fra il Centro Capoluogo e il litorale.



1.1.b - Rete ecologica interna all'Ambito CoS3 come compensazione e mitigazione dell'impatto ambientale degli impianti logistico produttivi - Qualificazione e caratterizzazione della parte di città sulla quale insiste l'Ambito CoS3 come un insediamento logistico-produttivo (ampliamento e integrazione degli insediamenti produttivi e commerciali delle Bassette e degli impianti logistici esistenti), strutturato dagli elementi di mitigazione-compensazione ambientale degli interventi previsti; tale insediamento, pur soggetto all'adozione di misure diverse di mitigazione e compensazione degli impatti prodotti dagli interventi stessi (in termini di dimensioni, forma e prestazioni in funzione dei differenti tipi di attività produttiva e logistica da localizzare), deve essere strutturato dal complesso di detti elementi di mitigazione e compensazione ambientale costituenti la rete ecologica locale, sia nella configurazione dei tessuti produttivi che nell'assetto infrastrutturale previsti.



1.1.c - Fronti urbani sulla Romea - I margini dell'insediamento produttivo/logistico, insieme agli snodi di accesso alle altre parti urbane che insistono sulla Romea, costituiscono un fronte urbano da progettare unitariamente ai fini della caratterizzazione della Romea che, nel tratto interessato dall'Ambito CoS3 e dall'Ambito CoS2, deve passare da viabilità di scorrimento extraurbana prossima all'insediamento ad asse di strutturazione urbana (riqualificazione dell'ingresso alla città e dell'asse Romea con usi ricettivi/espositivi).

MISURE per componenti progettuali alla scala urbana/PUA



2.1 - Connessioni verdi in continuità con la rete del verde prevista per l'Ambito del PRU Darsena



2.2.a - Disegno della rete degli spazi pubblici (aree verdi e luoghi di relazione) e configurazione delle aree verdi di pertinenza degli edifici dei subcomparti misti da configurare in continuità con gli elementi della rete ecologica interni all'Ambito (fasce verdi di filtro della mobilità, spina verde centrale, altri elementi di mitigazione degli impianti)



2.2.b - Disegno della rete di distribuzione interna e degli elementi di suddivisione delle differenti aree di pertinenza dei manufatti produttivi e degli impianti logistici in continuità con gli elementi della rete ecologica interni all'Ambito (fasce verdi di filtro della mobilità, spina verde centrale, altri elementi di mitigazione degli impianti)



2.3 - Connessioni morfologico funzionali lungo l'asse delle Romea



3.1.a - Caratterizzazione di snodo viabilistico di connessione fra Ambiti e sub-Ambiti su asse di strutturazione urbana; l'accesso all'Ambito CoS3 sulla Romea deve costituire uno snodo di raccordo fra gli Ambiti CoS3 ed CoS2, intesi quali parti di città che concorrono a caratterizzare la Romea in questo tratto come nuovo asse di strutturazione urbana; tale snodo viabilistico è da valorizzare e caratterizzare morfologicamente e funzionalmente, per quanto riguarda la porzione coinvolta dalle trasformazioni dell'Ambito CoS3, in riferimento alla consistente presenza della vegetazione di filtro della "spina verde infrastrutturale" (cfr. 1.1.a)



3.1.b - Caratterizzazione di snodo viabilistico con funzione di connessione fra tessuti di nuovo impianto; l'intersezione della viabilità interna dell'Ambito con la Romea in corrispondenza dei subcomparti misti di riordino e riqualificazione del fronte urbano sulla Romea è da valorizzare e caratterizzare morfologicamente e funzionalmente come luogo di accesso alla parte urbana ed alle funzioni che insistono su di esso



3.2 - Mitigazione di fascio infrastrutturale



3.3 - Fasce di ambientazione della mobilità lungo la Romea e lungo la nuova viabilità interna all'Ambito

4.1 - Caratterizzazione di fronti e margini dei subcomparti misti; densificare lungo l'asse della Romea e ai margini della "spina verde infrastrutturale" i volumi edificati che definiscono il margine dei subcomparti, al fine di rafforzarne il ruolo di assi di strutturazione urbana (previsione di altezze maggiori rispetto a quelle raggiunte nelle parti interne dei subcomparti, anche mediante adozione di tipologie edilizie a densità medio-alta)



4.1.a - Localizzazione di attività commerciali ad integrazione di quelle presenti al fine di attribuire caratteri "urbani" all'asse viabilistico (cfr. 1.1.c)



4.1.b - Localizzazione di un fronte di servizi misti (servizi alla residenza e servizi locali), attività commerciali, ecc da coordinare con quelli presenti sulla via Romea nord



4.2 - Conformazione dei margini dei subcomparti misti adiacenti a spazi di discontinuità insediativa; conformare il margine dei subcomparti misti rivolti verso i tessuti residenziali di via delle Industrie attraverso una fascia verde di discontinuità insediativa da valorizzare come "giardino di quartiere"



5.1 - Integrazione della "spina verde infrastrutturale" con attrezzature e spazi di servizio alla mobilità (deposito Atm); adeguata mitigazione delle aree a parcheggio all'interno della fascia verde di filtro

