



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Adriatico Centro Settentrionale

**APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA,
ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO
TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL
MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007
I FASE**

PROGETTO DEFINITIVO

OGGETTO

**RELAZIONE GENERALE
e documentazione sulla pianificazione comunale progressiva**

FILE

1114.URB.L1.A.doc

CODICE

URB.L1.A

SCALA

Rev.	Data	Causale
0	Set. 2014	Emissione
1	Set. 2015	Revisione
2		
3		

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL
MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
IL DIRETTORE TECNICO

(Ing. Fabio Maletti)



MINISTERO INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER
LE OPERE PUBBLICHE PER LA LOMBARDIA
E L'EMILIA ROMAGNA

IL RESPONSABILE DELLA REVISIONE
DELLA PROGETTAZIONE

(Ing. Francesco Caldani)

PROPRIETÀ

PROGETTAZIONE URBANISTICA

sapir_logo.jpg



Ing. Riccardo Arvedi

PROGETTO
CON ARCH. SIMONE MAZZOTTI ARCH. ELENA MINGOZZI ARCH. ENZO DE LEO
architettura urbanistica conservazione viale della lirica 49 48124 ravenna tel fax 0544 278118
analisi vegetazionale e studio paesaggistico Studio Verde s.r.l. dimensionamento reti fognaria bianca e nera acqua gas laminazione Ing. G. Minori



LUOGHIDELLA CITTÀ



**PORTO DI
RAVENNA**

INDICE

1 GENERALITÀ E OBIETTIVI.....	5
2 UBICAZIONE.....	5
3 INQUADRAMENTO CATASTALE	6
4 SERVITÙ - VINCOLI REALI E TERRITORIALI	7
5 IL RAPPORTO CON IL CONTESTO TERRITORIALE ED URBANO - VINCOLI TERRITORIALI – LETTURA MORFOLOGICA	7
5.1 Le funzioni portuali litrofe	7
5.2 La mobilità carrabile, ferroviaria, ciclopedonale	8
5.3 Le trame agricole, il verde, l'acqua.....	9
5.4 Evoluzione storico morfologica del sito.....	9
5.5 La lettura morfologica: i tessuti insediativi	10
5.7 Vincoli territoriali.....	Errore. Il segnalibro non è definito.
6 L'ANALISI VEGETAZIONALE, IL RILIEVO DENDROLOGICO	11
7 L'ANALISI DEL SITO.....	12
8 INQUADRAMENTO URBANISTICO.....	12
8.1 La pianificazione locale vigente	12
8.2 PTCP PSC POC tematico Logistica 2010-15.....	12
8.3 Il PTCP	12
8.4 Il PSC	14
8.5 Il POC tematico Logistica	15
8.6 Il Piano regolatore del porto	15

9 IL SISTEMA INSEDIATIVO IPOTESI PRELIMINARI E SCHEMA DEFINITIVO.....	24
10 IL SISTEMA DELLE FUNZIONI	25
10.1 Usi logistico produttivi	25
10.2 Usi per servizi e terziario	25
10.3 Flessibilità degli usi produttivi logistici	26
11 LO SCHEMA URBANISTICO E LA DEFINIZIONE DEI DUE STRALCI	26
11.1 Lo schema e i due stralci.....	26
12 L'ACCESSIBILITÀ E IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ PEDONALE, CICLABILE, VIARIA, FERROVIARIA, DELLA SOSTA	28
13 LA DOTAZIONE E LOCALIZZAZIONE DEGLI STANDARDS PUBBLICI: VERDE E PARCHEGGI30	
14 LA SOSTENIBILITÀ URBANA	31
14.1 Dall'analisi del sito alle azioni di sostenibilità ambientale urbana.....	31
14.2 Mitigazioni locali rispetto al contesto e agli edifici residenziali esistenti	32
15 LE RETI TECNOLOGICHE E LAMINAZIONE DELLE ACQUE METEORICHE	33
15.1 Laminazione delle acque, dimensionamento e localizzazione delle vasche	33
15.2 La rete di fognatura bianca.....	34
15.3 La rete di fognatura nera	35
15.4 La rete idrica civile e industriale	35
15.5 La rete di distribuzione gas.....	36
15.6 La rete di distribuzione energia elettrica.....	36
15.7 La rete delle telecomunicazioni.....	37
15.8 La rete dell'illuminazione pubblica.....	37
15.9 La rete fibre ottiche	Errore. Il segnalibro non è definito.
16 LA RISPONDEZZA PROGETTUALE AI CRITERI DI PROGETTAZIONE URBANISTICA ATTUATIVA DEL PIANO OPERATIVO COMUNALE 2010-15 (ART.13 NTA POC)	37
16.1 (Art. 13.2 nta del POC) sostenibilità degli insediamenti.....	38

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	2	56

16.2	(Art. 13.3) Misure per la progettazione delle aree di Nuovo impianto qualificata sotto il profilo urbanistico, della sostenibilità ambientale e sotto il profilo paesaggistico.....	41
16.3	(Art. 13.4) misure relative al progetto delle aree pubbliche e della relativa realizzazione da parte dei privati	45
16.4	(Art. 13.5) misure relative al progetto della viabilità e dei parcheggi pubblici e privati	45
16.5	(Art. 13.6) misure relative all'invarianza idraulica.....	46
16.6	(Art. 13.7) misure relative alla realizzazione di vasche di prima pioggia	46
16.7	(Art.13.8) identificazione e analisi della consistenza dei paleodossi	46
17	L'ATTUAZIONE DEL PIANO.....	47
17.1	Iter di attuazione del piano – tempi di attuazione – realizzazione per stralci	47
17.2	Proposta di stralcio delle aree marginali e loro usi, eventuale delocalizzazione delle residenze interne al comparto	48
17.3	Opere a soluzione delle criticità del POC logistica per l'attuazione del comparto	50
17.4	Il progetto dei movimenti terra per la realizzazione dei rilevati.....	51
18	TABELLE DELLE SUPERFICI TERRITORIALI, DELLE FUNZIONI E SUPERFICI UTILI, DEGLI STANDARDS PUBBLICI.....	54

ALLEGATO

DOCUMENTAZIONE SULLA PIANIFICAZIONE COMUNALE PREGRESSA

PRG 83 approvato 25/6/1985 aggiornato 5.4.1990

PRG 83 variante specifica zona portuale e idrovia adottata 1.04.93

PRG 93 approvato 12.07.1996

PRG 93 variante di adeguamento e razionalizzazione delle nta approvata 19.03.2002

PSC approvato 27.02.2007

RUE approvato 28.07.2009

POC tematico logistica approvato 21.02.2011

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	3	56



COMUNE DI RAVENNA

Sapir Spa Porto Intermodale Ravenna

Piano Operativo Comunale 2010-2015

Piano Urbanistico Attuativo

Comparto Logistica 1

Relazione Generale

Ravenna, Marzo 2016

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	4	56

1 GENERALITÀ E OBIETTIVI

Il Piano Operativo Comunale destinato alle attività logistiche portuali rappresenta un'opportunità di sviluppo per il porto di Ravenna, settore vitale dell'economia della città. Il POC tematico Logistica concretizza gli obiettivi individuati nel Piano Strutturale Comunale nei quali si era evidenziata la necessità di ampliare "l'offerta del territorio ravennate per le aree a prevalente destinazione logistica, ad integrazione della funzione portuale e per la logistica urbana della città", dotare il porto d'insediamenti logistici funzionali allo sviluppo dei traffici, tramite opportunità per forme di intermodalità, adeguando la rete infrastrutturale viaria, con attenzione a uno sviluppo sostenibile degli insediamenti e ad un inserimento compatibile col contesto paesaggistico.

Il progetto urbanistico dell'area assume gli obiettivi generali del progetto per l'espansione del porto commerciale di Ravenna, sviluppato quindi seguendo una logica urbanistica in relazione a:

- un assetto semplice e razionale per la prevalente destinazione logistico-produttiva dell'area, massimizzando e razionalizzando per quanto consente l'articolazione del sito le aree per gli stoccaggi;
- un assetto flessibile delle dotazioni pubbliche (standard a verde e parcheggio pubblici) per organizzare, preventivamente alle richieste di mercato, la piattaforma intermodale.

L'infrastrutturazione sarà funzionale:

- sia alla realizzazione di piattaforme logistiche il più possibile vaste ed unitarie,
- sia ad uno scenario di lotti per le stesse attività, anche per grandi dimensioni ed, eventualmente, con dimensioni anche più contenute,
- sia a possibili soluzioni intermedie e miste fra le due precedenti ipotesi insediative,

Gli schemi proposti sono solo rappresentativi, vista la possibile variabilità del mercato attuale.

2 UBICAZIONE

Il comparto è situato nella zona nord-est del capoluogo, ed a sud del canale portuale e interessa totalmente aree che prima della loro destinazione urbanistica per secoli hanno avuto destinazione agricola.

Il perimetro è completamente circoscritto da assi viari d'interesse pubblico.

Il lato nord è delimitato dal rilevato della Via Trieste, necessario per superare i binari ferroviari a servizio del porto sud e la strada statale n. 67 (Via Classicana) che è elemento di delimitazione ad ovest del comparto, anch'essa posta su rilevato. A sud è presente Via Canale Molinetto, strada di

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	5	56

collegamento per i lidi marittimi posti sulla costa, mentre a est è presente lo scalo merci a servizio di tutto il porto sud del Canale Candiano, realizzato negli anni '70 con possibilità di espansione non ancora utilizzate.

In posizione mediana è presente il Canale Consorziato Vitalaccia, elemento di scolo naturale per le aree agricole sin dalla sua origine, originariamente orientato con pendenze e punto di scarico nel Canale Candiano, poi, a seguito della realizzazione dello scalo merci, orientato con punto di recapito reindirizzato all'idrovora Rasponi posta tra gli abitati di Punta Marina e Lido Adriano.

Assetto urbanistico complessivo e individuazione comparti urbani

Il progetto conferma l'assetto urbanistico dato all'area dalla pianificazione locale dal Piano Strutturale Comunale e successivo Piano Operativo Comunale 2010-15 del Comune di Ravenna (scheda di ambito ad attuazione indiretta concertata art. 18 L.R.20/2000 POC Tematico – Logistica Log1 “Area di nuovo impianto per la logistica portuale”, annessa al PSC e POC).

Si confermano sostanzialmente, tranne lievi modifiche alla perimetrazione, (vedi tavole catastali delle proprietà di progetto) ambiti e parametri urbanistici della pianificazione comunale, confermando gli usi logistico, produttivi e terziario.

Le aree a filtro, come anche indicato nella scheda d'ambito, sono ubicate lungo il confine del comparto, al fine di mitigare l'impatto della nuova area logistica con il traffico da e verso il mare, allo stesso modo saranno preservate le abitazioni presenti nell'area, con ampi spazi di area verde a mitigazione e filtro (vedi tavola di progetto).

3 INQUADRAMENTO CATASTALE

I terreni compresi nello schema, sono distinti al catasto terreni del Comune di Ravenna, sezione Ravenna - Ravenna, ai fogli 53, 54 e 83, per i dati si rinvia all'elenco delle proprietà allegato al progetto generale.

Si allega al PUA copia della mappa catastale e relative visure.

Il rilievo strumentale dell'area è riportato nella tavola di progetto.

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	6	56

4 SERVITÙ - VINCOLI REALI E TERRITORIALI

Per una verifica completa e approfondita si rinvia al documento di Valsat e agli elaborati generali del progetto per il riporto di terreni di escavo.

Sempre rinviando a documenti più analitici si ricordano la presenza di dei vincoli derivanti dalla presenza di servitù reali, sostanzialmente costituite da reti tecnologiche, aeree o interrate, e da carraie a servizio di fabbricati interclusi.

Per quanto riguarda le reti tecnologiche, sono presenti:

- gasdotto Snam Rete Gas, nella zona nord del 1° Stralcio;
- l'oleodotto proveniente dal mare diretto ai serbatoi di stoccaggio, nella zona nord del 1° Stralcio;
- l'oleodotto Agip proveniente dal mare diretto ai serbatoi di stoccaggio, nella zona nord del 1° Stralcio ;
- una linea dell'acquedotto HERA parallela al canale Consorziiale Vitalaccia, lato 1° Stralcio;
- una linea del gas HERA parallela al canale Consorziiale Vitalaccia, lato 1° Stralcio;
- linee aeree Enel sia nel 1° che nel 2° Stralcio, sia in media che in bassa tensione;
- linee aeree Telecom sia nel 1° che nel 2° Stralcio, per il collegamento delle preesistenze.

Per quanto riguarda gli accessi a servizio di fabbricati interclusi, è presente:

- dalla Statale 67 (Via Classicana), un accesso delle ferrovie per consentire l'accesso di un'abitazione nel 1° Stralcio;
- dalla Via Baronessa una carraia, per consentire l'accesso ad un'abitazione posta nel 2° Stralcio.

Gli altri edifici presenti hanno diretto accesso dalla pubblica via.

5 IL RAPPORTO CON IL CONTESTO TERRITORIALE ED URBANO - VINCOLI TERRITORIALI – LETTURA MORFOLOGICA

Si riportano di seguito i principali elementi del contesto territoriale e urbano (vedi elaborato di progetto – Sintesi dell'analisi territoriale e urbana evoluzione storica).

5.1 LE FUNZIONI PORTUALI LIMITROFE VINCOLI TERRITORIALI

Adiacente all'area in oggetto si sviluppa l'insediamento portuale in destra canale dello scalo marittimo di Ravenna. Sviluppatisi all'inizio degli anni 70 del novecento con la realizzazione delle

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	7	56

banchine del porto San Vitale su iniziativa della stessa Sapir si è sviluppato negli anni successivi sino ad occupare l'intero ambito compreso fra il Canale Candiano, Via Trieste e la Pialassa Piomboni. L'intervento in oggetto, superando le barriere di Via Trieste si pone come naturale e funzionale sviluppo di tale importante insediamento.

5.2 LA MOBILITÀ CARRABILE, FERROVIARIA, CICLOPEDONALE

Come indicato in precedenza l'area logistica è delimitata dalla viabilità della rete principale e urbana che costituisce un buon sistema di approssimazione all'area oggetto di studio. L'area è collocata a nord-est del capoluogo ed è localizzata fra la Statale 67, la Via Trieste e la Via Canale Molinetto, consentendo di avere entrambe le direttrici, quella nord-sud che est-ovest sia per l'arrivo sia per la partenza delle merci presenti all'interno dell'area.

Notoriamente poi l'asse Statale 67, costituisce il collegamento prioritario per il trasferimento delle merci verso l'interno della nostra regione, utilizzando quindi la diramazione dell'A14 dir per raggiungere l'entroterra in tempi rapidi, allo stesso modo utilizzando la Via Trieste è possibile invece raggiungere l'asse Via Romea (SS 309) per il raggiungimento di tutte regioni poste a nord di Ravenna, utilizzando quindi il collegamento autostradale A57.

Attraverso Via Trieste a nord, la Via Canale Molinetto a sud e le connessioni urbane si raggiunge l'ambito urbano della darsena, la stazione e il centro storico.

Le previsioni di nuova viabilità vedono, inoltre, la futura realizzazione del by-pass fra Statale 67 e la zona industriale posta in sinistra Candiano, con tale intervento si potrebbe evitare l'utilizzo delle strade di traffico da e verso il mare per le merci dirette sia a nord sia ad est, evitando inutili intersezioni di traffico.

Nuovi nodi di connessione urbana rafforzeranno il sistema di accesso all'area, mediante un fornice, posto a nord per l'accesso diretto dalla zona portuale, al fine di consentire un'immediata fruizione delle aree e mediante la realizzazione di rotatorie, poste a sud del comparto al fine di consentire l'accesso e la futura eliminazione di attuali svincoli presenti sulla Statale 67, pericolosi per la circolazione. L'area inoltre sarà connessa al sistema ferroviario al fine di poter sfruttare il sistema trasportistico acqua-ferro, che porterebbe a ridurre il numero di veicoli pesanti sulla strada, in previsione specialmente di insediamenti di medie e grandi dimensioni dotate di intermodalità acqua – ferro – gomma.

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	8	56

L'area è collegata a sistema di pista ciclabile esistente, per tale motivo e in previsione della futura chiusura dello svincolo di Via Baronessa, l'accesso all'area Terziaria è previsto anche mediante una pista ciclabile utilizzando parte dell'attuale carraia di accesso ad una delle preesistenze.

5.3 LE TRAME AGRICOLE, IL VERDE, L'ACQUA

Il verde nelle sue diverse forme (agricolo, boscato, ecc.) e inseribile nel più ampio sistema della cintura verde del capoluogo e assume un ruolo paesaggistico e di mitigazione importante per il progetto.

Le previsioni degli strumenti urbanistici evidenziano la creazione di un vasto sistema di verde formato dalle aree di mitigazione/filtro per distinguere e proteggere i margini delle aree con funzioni urbane dalle aree produttive e logistiche.

L'ambito è caratterizzato da una rete di trame agricole che strutturano l'area e il contesto limitrofo. L'orditura principale del reticolo con le sue inclinazioni segue due direttrici principali est-ovest e nord-sud. Tali segni, seppur modificati dal sistema insediativo produttivo che circonda l'ambito introducendo una nuova orditura individuabile soprattutto nella viabilità urbana locale, rappresentano ancora un sistema di elementi di permanenza storica che può indirizzare e caratterizzare i margini verdi del comparto.

Acqua

L'area è attraversata dal Canale Vitalaccia che divide l'intero comparto in due, attraversandolo da ovest verso est, tale divisione rende naturale la possibilità di individuare l'area in due stralci attuativi distinti, a nord e a sud del Canale stesso.

5.4 EVOLUZIONE STORICO MORFOLOGICA DEL SITO

Le varie sezioni storiche recenti dedotte dalla cartografia catastale, IGM, dal servizio informativo territoriale del comune di Ravenna evidenziano un'edificazione molto recente dei margini dell'ambito urbano in oggetto. Il porto si è sviluppato a partire dai primi anni settanta del novecento con un progressivo sviluppo sino al quasi completamento dei tessuti, costituiti da tipi di edifici per stoccaggio e deposito e piazzali di stoccaggio.

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	9	56

5.5 LA LETTURA MORFOLOGICA: I TESSUTI INSEDIATIVI

L'ambito si trova in un contesto agricolo fortemente trasformato nel tempo, caratterizzato dalla prevalenza di aree limitrofe portuali a nord, industriali a ovest, agricole e con destinazione logistica a est, agricole e parzialmente con destinazione logistica a sud.

L'area produttiva Destra Canale Candiano, posta a nord, si caratterizza per la presenza di capannoni e edifici di tipo logistico (per l'arrivo delle merci via acqua, lo stoccaggio e la successiva partenza via gomma, e viceversa) per tutte le aree in fregio alle banchine portuali, sia sul Canale Candiano che sulla Pialassa del Piombone, edifici di tipo e uso artigianale nella zona della Lottizzazione Ovest e il Centro Direzionale Portuale come polo di servizi portuale.

Il polo industriale-portuale in destra canale si caratterizza per la presenza di grandi insediamenti logistici, è strutturato secondo una griglia abbastanza regolare, sviluppata per fasi successive e in un'area ordita su isolati ortogonali relativa alle più recente urbanizzazione realizzata nel ventennio 1980 - 2000.

Ai fini della progettazione urbanistica la lettura degli elementi caratterizzanti il contesto contribuisce a definire alcune regole del nuovo impianto insediativo.

5.7 VINCOLI TERRITORIALI

Si ricordano i principali vincoli di distanza per parallelismi e interferenze relativamente allo scolo consorziale Canale Vitalaccia.

Per i fossi di scolo consorziali vigono le servitù di passaggio, con il vincolo di distanza di m 10 per l'edificazione.

L'area del comparto è ricompresa fra tre vie di diversa classificazione, le aree poste in fregio alla Statale SS 67 (classificata tipo B extraurbana principale) sono inserite in fascia di rispetto stradale alla viabilità, con larghezza di m 40. A nord è presente la Via Trieste, a sud sono presenti lo svincolo di Via Baronessa e la Via Canale Molinetto (tutte classificate tipo C extraurbana secondaria) inserite in fascia di rispetto stradale alla viabilità, con larghezza di m 30.

La linea ferroviaria esistente in prossimità del limite di comparto, ma al di fuori dello stesso; è costituita dallo scalo merci in destra canale e dai suoi rami di accesso al porto.

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	10	56

L'area dello scalo merci può imporre la fascia di rispetto ferroviaria pari a metri 30, secondo norma vigente (il progetto propone di verificare successivamente, in accordo con l'ente gestore e considerata la stretta interconnessione funzionale con l'area logistica, la possibilità di deroga).

Le servitù ed i vincoli di distanza delle reti sono già citati nel precedente articolo 4.

Tali sono i vincoli e servitù sono presenti al momento e conosciuti, si rinvia a un'ulteriore verifica esecutiva, sulla base degli atti, la rilevazione di altri eventuali vincoli e servitù reali.

6 L'ANALISI VEGETAZIONALE, IL RILIEVO DENDROLOGICO

Il territorio preso in esame è localizzato a nord-est dell'area urbana di Ravenna, a poche centinaia di metri dal Naviglio Candiano e a meno di 4000 metri dalla costa. Le quote del terreno risultano quindi prossime al livello del mare, raggiungendo il metro solo nei punti più elevati. Il contesto eco-paesaggistico è fortemente alterato dalle massicce trasformazioni iniziate a metà del secolo scorso e tuttora in atto. La destinazione di queste aree, quando non urbanizzate, è prevalentemente agricola, con modalità di sfruttamento di tipo estensivo, a seminativo. La morfologia pianeggiante, la disponibilità idrica e la ricca dotazione viaria hanno consentito uno sfruttamento agricolo di tipo industriale. Questo tipo di agricoltura non concede nessuna forma di naturalità e, di fatto, contribuisce quasi come le urbanizzazioni al depauperamento massiccio degli elementi naturali del territorio, riducendo drasticamente la biodiversità. Il paesaggio di conseguenza appare piatto e monotono, con poche discontinuità, dovute per lo più a infrastrutture di vario genere. La poca vegetazione spontanea è relegata lungo i fossi di scolo e le scarpate stradali ed è ad habitus prevalentemente erbaceo. I pochi alberi sono localizzati presso le corti degli insediamenti agricoli. L'area in oggetto si distingue dal contesto descritto solo per un recente abbandono dell'attività agricola in buona parte della superficie, dove sono stati effettuati depositi di materiale proveniente dal dragaggio del Candiano. Questo ha consentito una modesta ripresa della biodiversità in ambito floristico, con specie in parte importate con il materiale abbancato. Un esempio è dato dal rinvenimento di *Arthrocnemum macrostachyum* (salicornia), una specie legata a suoli umidi e salmastri che spontaneamente difficilmente colonizzerebbe questi suoli.

La vegetazione rilevata, anche nelle tipologie peculiari come i gruppi alofili a *Arthrocnemum macrostachyum* non hanno nessun interesse naturalistico ne tantomeno conservazionistico. Si tratta di

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	11	56

vegetazione fortemente condizionata da rimaneggiamenti antropici. Anche dal punto di vista vincolistico non ci sono tipologie floristico-vegetazionali da tutelare.

Per un quadro analitico si rinvia agli specifici allegati di analisi vegetazionale (vedi tavola di progetto).

7 L'ANALISI DEL SITO

Per l'analisi del sito si rinvia a specifico elaborato.

8 INQUADRAMENTO URBANISTICO

8.1 LA PIANIFICAZIONE LOCALE VIGENTE

L'area oggetto di PUA, è stata individuata nel tempo come luogo destinato all'espansione del porto in Destra Canale Candiano, sin dall'origine è stata inserita negli strumenti urbanistici:

- PRG '83: zone F2 "Zone Ferroviarie";
- PRG '83: zone F3 "Pubbliche e di Uso pubblico per servizi e attrezzature" – IM : "Intermodali";
- PRG '93: zone F7 "Pubbliche e di Uso pubblico per servizi e attrezzature in ambito portuale" – IM : "Intermodali";
- PSC - RUE: "Aree di nuovo impianto per la logistica portuale";
- POC – Tematico Logistica 2010.

Mediante il POC Tematico Logistica si è dato quindi corso a quanto ipotizzato già con il PRG '83, nel quale si era ipotizzato uno sviluppo dell'area e soprattutto la sua connessione con il porto.

9 PTCP PSC POC TEMATICO LOGISTICA 2010-15

La successione dei vari livelli di pianificazione presenti sull'area ha comportato l'individuazione delle prescrizioni complessive sull'area oggetto di studio e di pianificazione attuativa.

9.1 IL PTCP

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

- La tavola delle unità di paesaggio (tavola di progetto 1b) inserisce l'area nell'unità n. 5 Unità del porto della città;
- La tavola dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico culturali (tavola di progetto 2.9) riporta il perimetro del Piano Regolatore del porto che comprende l'ambito nel lembo a sud-est;

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	12	56

- La tavola della *tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee* (tavola 3.9) inserisce l'ambito in zona delle risorse idriche sotterranee costiere (Artt. 5.3; 5.7; 5.11 delle nta);
- La tavola delle *zone non idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero di rifiuti urbani, speciali e speciali pericolosi* (tav. 4.9) inserisce parzialmente l'ambito nelle stesse zone non idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero di rifiuti urbani, speciali e speciali pericolosi;
- La tavola *dell'assetto strategico della mobilità, poli funzionali, ambiti produttivi di rilievo sovracomunale, articolazione del territorio rurale* (tav. 5.9) inserisce l'area negli ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale;
- La tavola *progetto reti ecologiche* (tav. 6) inserisce l'ambito:
 - o nella rete ecologica di secondo livello esistente entro cui potenziare o riqualificare gangli della rete ecologica;
 - o nella rete ecologica di secondo livello di progetto fasce territoriali entro cui realizzare corridoi ecologici complementari;
 - o negli elementi antropici e punti di conflitto:
 - ambiti specializzati per attività produttive;
 - viabilità secondaria di rilievo provinciale.
- La *carta forestale*, allegata al PTCP individua all'interno dell'area una zona destinata ad area forestale, esternamente l'area prospiciente l'ingresso del 1° Stralcio (ove è previsto il fornice di accesso all'area) e nella zona ricompresa nello svincolo di proprietà del Comune di Ravenna è anch'essa inserita in area forestale.

Modalità attuative in ambiti soggetti a vincoli alla pianificazione locale PTCP

Per le scelte indicate nel PTCP e in particolar modo ad alcuni elementi di pianificazione che implicano vincoli di tipo progettuale e procedurale, si individuano quelli oggetto di specifiche modalità attuative:

ad area boscata per la realizzazione del fornice di ingresso nell'interno comparto (indicato anche nella scheda d'ambito al punto F come infrastruttura di progetto), l'opera assolve alla necessità di consentire il collegamento alla viabilità pubblica proveniente da nord dall'accesso di Via Classicana e alla zona proveniente direttamente dai piazzali operativi dell'area portuale San Vitale con un doppio parallelo collegamento e sottopasso di Via Trieste.

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	13	56

Tale opera sarà realizzata nel rispetto delle procedure ai sensi di quanto previsto all'art. 10 comma 9 del PTPR come modificato della delibera G.R. 1109/2007, dell'art. 3.10 comma 7 delle n.t.a del PTCP della Provincia di Ravenna .

L'intervento sarà accompagnato da autorizzazione ambientale ai sensi del D.Lgl. 42.2004 e da calcolo compensativo ai sensi dell'art 4 D.Lgs 227/2001 nel rispetto dei criteri della Delibera di Giunta Regionale 549/2012.

Alla classificazione operante dal piano relativa alle zone ed elementi di interesse paesaggistico ambientale *"Paleodossi fluviali particolarmente pronunciati"* (art. 3.20 a) e *"Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentale paesistica"* (art. 3.20 d) presenti nella tavola 2.9, l'area oggetto di PUA era inserita, come meglio evidenziata nei paragrafi precedenti, sin dal PRG '83 e dal PRG '93, quindi ben prima dell'adozione di detti vincoli era già stata destinata ad area per l'espansione portuale,

si ritengono in questo caso fatte salve le previsioni pregresse e non cogenti e applicabili le tutele successivamente introdotte dal PTCP.

Si considerano perciò tali aree a tutti gli effetti classificabili per le attività logistico produttive, per attività terziarie e servizi e relative infrastrutture e le dotazioni pubbliche come previste dal presente PUA

Alla classificazione operata dal Piano Provinciale Gestione Rifiuti vigente, e recepito nella tavola delle *zone non idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero di rifiuti urbani, speciali e speciali pericolosi* (tav. 4.9) che inserisce l'ambito nelle stesse zone non idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero di rifiuti urbani, speciali e speciali pericolosi.

In tali aree non sono possibili insediamenti di impianti di trattamento rifiuti né il riporto di terreni classificati rifiuto dalla normativa vigente.

9.2 IL PSC

Il PSC, strumento di pianificazione Pubblicato sul BUR n. 57/2007 del 26 marzo 2007, indica l'area oggetto di PUA, all'art. 88, come *"Prestazioni delle Aree di nuovo impianto per la logistica portuale"*.

Le "aree per logistica" funzionali allo spazio portuale sono ubicate, una in destra del canale portuale, direttamente connessa con l'ambito portuale e l'area merci ferroviaria, l'altra in sinistra del porto, in un ambito a programmazione unitaria e concertata,

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	14	56

direttamente connessa con il nuovo scalo ferroviario: entrambe sono quindi destinate alla logistica anche intermodale ed all'insediamento di attività produttive e terziarie ad essa funzionali. In tali aree gli interventi sono disciplinati dal POC. In sede di POC, per l'area logistica in destra del porto, dovranno essere verificati ambito e dimensionamento in relazione al sistema della viabilità ed alle necessità funzionali. Per l'area in sinistra del porto, ricadente nell'ambito a programmazione unitaria e/o concertata, l'attuazione sarà regolamentata o da accordo specifico ai sensi dell'art. 18 della L.R. 20/2000, e/o mediante la costituzione di una Società (STU o altro) a partecipazione pubblica. Fino all'approvazione del POC trovano attuazione le previsioni dei Progetti Unitari già approvati e/o le previsioni del PRG 93 (art. IX.8 – zone F7), salvo quanto eventualmente previsto dal RUE. Fino all'adozione del RUE e del POC, per le abitazioni agricole esistenti si applica la normativa della zona agricola in cui ricadono per PRG 93.

Tali aree sono state quindi subordinate all'adozione del RUE e POC, per il quale è stato redatto un piano tematico specifico.

9.3 IL POC TEMATICO LOGISTICA

PRG 2003/POC 2010-15 POC Tematico Logistica scheda d'ambito Comparto 1

Come da normativa vigente il progetto POC Tematico Logistica, costituisce strumento di pianificazione locale vigente e supportato dai precedenti Piani Regolatori Generali l'area oggetto di studio è inserita in tale concetto di sviluppo già da molti anni, soli le complessi vicissitudini economiche e la necessità di sviluppo del porto di Ravenna hanno richiesto tempo per far sì che quest'area avesse l'opportunità di essere inserita nei piani di sviluppo societari.

Si riportano di seguito i principali contenuti della specifica scheda del Piano Operativo Comunale 2010-15 (Log01) e successivamente si evidenziano quali elementi sono recepiti nel presente.

Come già riportato la pianificazione locale vigente, rispetto alla quale dal Piano Strutturale Comunale e successivo Piano Operativo Comunale 2010-15 del Comune di Ravenna (vedi scheda di ambito ad attuazione indiretta concertata art. 18 L.R.20/2000 Log01, annessa al PSC e POC e allegata).

La scheda di POC, limitandosi alle sole aree di interesse del presente progetto, quelle logistico-produttive, (vedi tavola di progetto e allegata scheda) prevede:

Obiettivi

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	15	56

1. Intermodalità ferro gomma acqua;
2. Disponibilità di aree logistiche di retro porto per:
 - terminal intermodali con ribalte ferro-gomma e gomma-gomma;
 - aree coperte e scoperte per stoccaggio merci e contenitori anche con tempi di attesa lunghi;
 - aree coperte e scoperte per prima lavorazione, semilavorazione e assemblaggio di materiali e componenti;
 - magazzini gomma-gomma e gomma-ferro;
 - servizi alle aziende, persone, mezzi;
 - aree per imprese di spedizioni e corrieri;
3. Possibile collegamento diretto in area portuale;
4. Connessione diretta alla rete di viabilità primaria;
5. Aree disponibili per centro logistico e attività logistiche e produttive autonome di dimensioni medie e medio grandi;
6. Centro direzionale e uffici doganali già esistenti.

Usi e dati quantitativi

Sono ammessi e compatibili i seguenti usi:

- LOGISTICI minimo 80 % della Suc;
- PRODUTTIVI massimo 20 % della Suc;
- TERZIARI / SERVIZIO / COMMERCIALE massimo 1 % della Suc.

Il PUA può definire tali percentuali con un'alea del 10% senza che ciò costituisca variante al POC. I rapporti percentuali sono da definirsi in sede di PUA.

Le aree produttivo logistiche, al netto dei pochi edifici esistenti, hanno un indice di utilizzazione territoriale complessiva rappresentata nelle tavole di progetto.

Criticità

- A. Riorganizzazione del sistema infrastrutturale viario, è prevista la riorganizzazione viaria, come meglio specificato nei paragrafi successivi e nelle tavole di progetto;
- B. Capacità di recepimento del canale Vitalaccia, per lo scolo delle acque meteoriche, in concerto con il Consorzio di Bonifica è stata valutata la possibilità di scaricare le acque meteoriche nel canale consorziale e saranno realizzate le vasche di laminazione al fine di contemplare la portata di scarico;

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	16	56

- C. Realizzazione del collegamento alla rete di fognatura nera urbana ed eventuale adeguamento degli impianti di depurazione, sarà collegato l'area all'impianto di depurazione cittadina secondo le portate richieste dall'Ente Gestore del Servizio.

Prescrizioni generali e specifiche

- A. Infrastrutturali: il comparto può essere attuato, anche per stralci funzionali, solo contemporaneamente alla previsione di realizzazione delle principali infrastrutture viarie esterne ed interne, secondo quanto definito anche in termini di impegni nell'ambito della convenzione attuativa di PUA, ed in particolare:
- Per l'attuazione del comparto 1 è necessario prevedere, in sede di PUA, le condizioni per l'attuazione delle seguenti infrastrutture per la mobilità, individuate dallo specifico studio preliminare, anche separatamente in relazione ai singoli stralci attuativi (per la numerazione vedi grafico allegato):
 - A - B (nodi di svincolo su Via Canale Molinetto);
 - H (passaggio e risistemazione strada di collegamento).
 - Per l'attuazione di entrambi i comparti 1 e 2 è da realizzare anche l'intervento F;
 - Lo svincolo esistente fra S.S.67 Classicana e Via Molinetto, in sede di PUA, può essere dismesso, depotenziato o riutilizzato per l'uso locale e/o a servizio del comparto solo dopo l'attuazione degli interventi A e B e perché sia garantita l'accessibilità agli edifici esistenti.
- B. Smaltimento acque meteoriche: il comparto potrà essere realizzato contestualmente all'esecuzione delle opere necessarie al corretto smaltimento delle acque meteoriche. In sede di PUA, dovrà essere indicato un contributo da parte dei lottizzanti al fine del superamento della predetta criticità; tale contributo dovrà essere garantito da apposita garanzia fideiussoria, da esplicitarsi nella relativa convenzione;
- C. Smaltimento acque nere: il comparto potrà essere realizzato contestualmente all'esecuzione delle opere necessarie al corretto smaltimento delle acque nere. In sede di PUA, dovrà essere indicato un contributo da parte dei lottizzanti al fine del superamento della predetta relativa criticità; tale contributo dovrà essere garantito da apposita garanzia fideiussoria, da esplicitarsi nella relativa convenzione.

Misure per l'inserimento paesaggistico degli interventi

La scheda evidenzia il contributo del comparto Logistica Log01 alla definizione del nuovo disegno portuale e non solo, visto che questo andrà ad interagire con il sistema viario circostante che negli ultimi decenni ha visto incrementare il traffico di merci e quindi di mezzi pensati senza mutare lo stato

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	17	56

dei luoghi. L'elevata complessità dei temi progettuali che interessano questo Ambito (riassetto infrastrutturale complessivo, riqualificazione dei margini Via Canale Molinetto, Via Baronessa e Via Trieste, interventi specifici di nuovo impianto di attività produttive, logistiche e scalo merci, spiccata caratterizzazione funzionale da integrare a caratteri di mix urbana), la dimensione delle aree coinvolte dagli interventi, nonché la prossimità dell'Ambito ad aree in trasformazione strategiche per il riassetto portuale, 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 l'area già insediata e l'area oggetto di intervento, quindi coinvolta dalle trasformazioni di progetto.

Per le prescrizioni specifiche si rimanda alla scheda di inserimento paesaggistico.

Le scelte del progetto Logistica Log01 - le possibili variazioni al PSC/POC 2010-15

Obiettivi

Si confermano gli obiettivi della scheda del POC

- il riassetto del sistema infrastrutturale complessivo;
- la realizzazione di verde di filtro fra aree produttive logistiche;
- lo sviluppo delle aree produttive logistiche.

Usi e dati quantitativi

Si confermano anche le potenzialità complessive: le aree produttive logistiche hanno un indice di utilizzazione fondiaria complessiva pari a $U_t = 0,55$.

Criticità

Gli schemi di realizzazione delle reti infrastrutturali tengono conto delle prescrizioni e delle criticità indicate.

Prescrizioni generali

Si conferma:

- si confermano, come già riportato i principali parametri edilizi e le prestazioni paesaggistiche;
- le vasche sono collocate all'interno dei comparti;

Prescrizioni specifiche

anche per le prescrizioni specifiche si assumono tutte quelle relative alle aree interessate:

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	18	56

- verifica delle possibili connessioni con scalo merci;
- il comparto sarà sviluppato in più stralci attuativi;
- adeguamento viabilità principale e secondaria;
- cessione gratuita delle aree necessarie al sistema infrastrutturale;

Scheda d'ambito urbanistico dell'area Log 01

8.6 IL PIANO REGOLATORE DEL PORTO

PIANO REGOLATORE PORTUALE 2007 DEL PORTO DI RAVENNA (PRP 2007)

Il procedimento approvativo del "Piano Regolatore Portuale 2007" del porto di Ravenna è terminato nel febbraio 2010; il PRP 2007 è divenuto quindi a tutti gli effetti il piano regolatore portuale vigente. L'iter di approvazione del PRP 2007 si è articolato nelle seguenti principali fasi autorizzative:

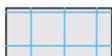
- acquisizione del parere del Provveditorato Interregionale per le opere Pubbliche Emilia Romagna e Marche, Ufficio Tecnico del Genio Civile di Ravenna, espresso con nota n. 186 del 24.02.2007;
- acquisizione parere del Ministero dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Ravenna espresso con nota n. 3827 del 01.03.2007; AUTORITA' PORTUALE DI RAVENNA Progetto Generale delle Opere di approfondimento dei fondali previste nel Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna Raggruppamento: Modimar (capogruppo) – Seacon Titolo elaborato: S.I.A. – Sintesi non Tecnica Data: Febbraio 2010 AA 10 R 001 0 AA_10_R_001_0_sintesison tecnica.doc Pagina 28;
- delibera n. 9 del 09.03.2007 del Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Ravenna con la quale è stato adottato il nuovo Piano Regolatore Portuale 2007;
- delibera di Giunta n. 97561/422 del 16.10.2007 con la quale il Comune di Ravenna ha dichiarato che "le previsioni del Piano Regolatore Portuale 2007 sono conformi agli strumenti urbanistici generali vigenti (PRG 93 – PSC)" e considerato "conclusa l'intesa prevista dall'art. 5, c.3 della L. 84/94 relativa al Piano Regolatore Portuale 2007";
- acquisizione del parere favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP., reso con voto n. 129/08 del 29.10.2008;
- delibera di Giunta n. 14796 del 12.10.2009 con la quale la Regione Emilia Romagna ha rilasciato parere motivato positivo in esito alla Valutazione Ambientale Strategica del nuovo Piano Regolatore Portuale 2007;
- delibera della Giunta Provinciale n. 20 del 03.02.2010 con cui la Provincia di Ravenna ha approvato il nuovo Piano Regolatore Portuale 2007.

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	19	56

Le Opere di approfondimento dei fondali previste nel progetto generale cui si riferisce il presente Studio di Impatto Ambientale riguardano i tre interventi di grande scala che caratterizzano il PRP 2007:

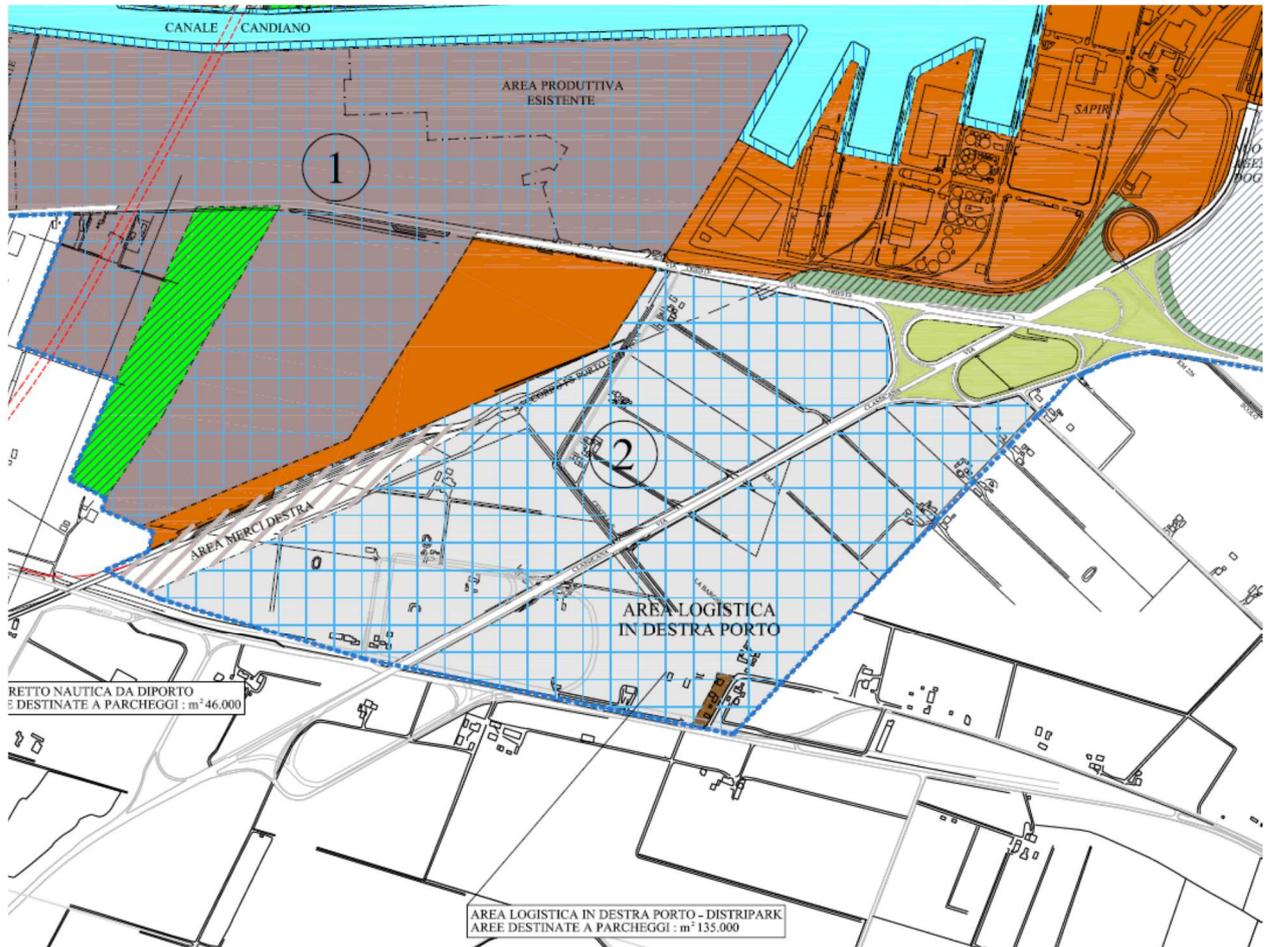
- la modifica delle opere esterne di difesa;
- l'approfondimento dei fondali;
- la realizzazione di un terminal specializzato nel traffico di contenitori. Oltre ai sopra indicati tre interventi di grande scala, le Opere progettate includono altri interventi di minore portata ma di grande valenza:
- il potenziamento e la razionalizzazione del collegamento Porto Corsini – Marina di Ravenna;
- l'approfondimento dei fondali presso l'angolo Ovest della Pialassa del Piombone;
- la realizzazione di un nuovo profilo di canale presso la darsena San Vitale.

Nelle allegate schede tecniche e nella tavola IU_06_T_0010 – “*Planimetria delle aree funzionali e destinazioni d'uso*” sono illustrate le indicazioni di Piano relative ai sottoambiti, soggetti alla disciplina ed alle modalità attuative degli strumenti urbanistici vigenti.



- ② : DISTRIPARK
- stoccaggio e lavorazione mezzi e servizi
- servizi amministrativi, commerciali e tecnici connessi all'attività portuale

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	20	56



Stralcio di PRP - Tav IU_06_T_0010 - Planimetria delle aree funzionali e destinazioni d'uso

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	21	56

Il PRP individua il Progetto Unitario 2 "Distripark"; di seguito si riporta la relativa scheda tecnica:

PROGETTO UNITARIO 2 : DISTRIPARK

LOCALIZZAZIONE:

l'area destinata al distripark è ubicata in destra del canale portuale, direttamente connessa con l'ambito portuale e l'area merci ferroviaria, in prossimità dell'accesso SUD (SS67 -via Trieste).

OBIETTIVI E CRITERI: *obiettivo essenziale del Piano è dotare il porto di Ravenna di un sistema di due aree, una in destra ed una in sinistra canale, destinato ad intermodalità e logistica, di facile collegamento sia alle aree portuali sia alla grande viabilità, per consentire al porto di configurarsi come il baricentro di una Vera piattaforma logistica. Lo sviluppo degli interventi sarà attuato attraverso l'individuazione: delle vocazioni merceologiche e di attività ,in riferimento alla contiguità con le aree portuali, alla potenzialità di bacini economici circostanti, ai progetti di logistica in essere ed allo studio; della tipologia dei possibili soggetti promotori, attuatori e gestori e degli strumenti di acquisizione o conferimento delle aree e di reperimento delle risorse; della configurazione delle infrastrutture stradali e ferroviarie e dei collegamenti con le direttrici principali.*

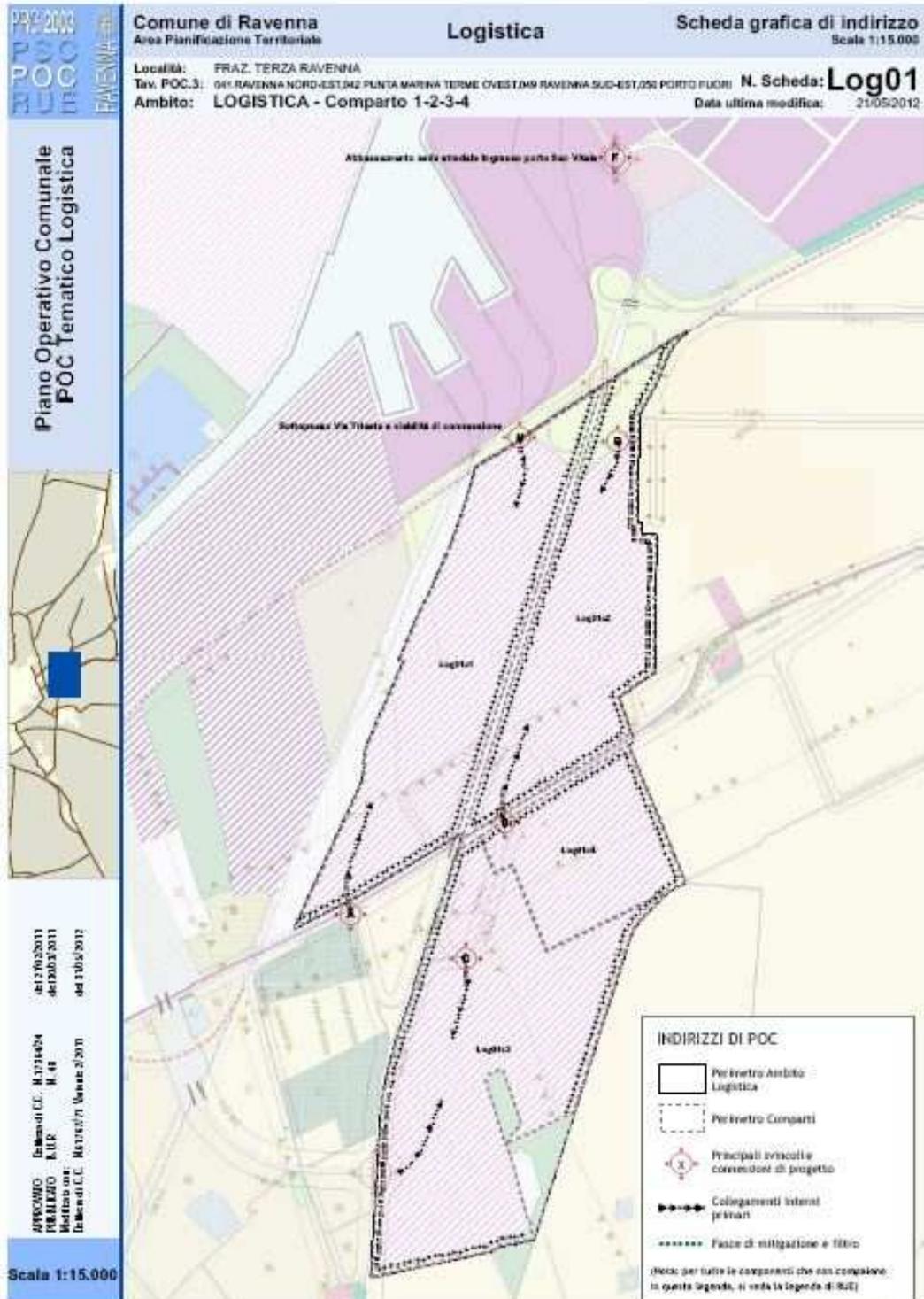
COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE:

- IA2 stoccaggio e lavorazione mezzi e servizi
- SD servizi amministrativi, commerciali e tecnici connessi all'attività portuale

SUPERFICIE COMPLESSIVA DELL'AMBITO: 1.025.000 m2 di cui aree destinate a parcheggi 135.000 m2

OPERE A TERRA *La disciplina, le modalità attuative e gli interventi saranno definiti attraverso Progetto Unitario, verificando ambito e dimensionamento in relazione al sistema della viabilità ed alle necessita funzionali. Il Comitato Portuale, previa intesa con il Comune di Ravenna, potrà approvare quindi ambiti e dimensionamenti anche maggiori di quelli rappresentati nonché diverse destinazioni, coerenti e compatibili con le attività portuali previste dal presente Piano.*

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	22	56



Data	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	23	56
15/03/2016			;

10 IL SISTEMA INSEDIATIVO IPOTESI PRELIMINARI E SCHEMA DEFINITIVO

In fase preliminare sono state vagliate una serie di ipotesi progettuali tutte relative al miglior utilizzo delle aree disponibili per le funzioni logistico –produttive in rapporto alla mitigazione delle preesistenze abitative in nuclei sparsi, alle principali infrastrutture esistenti al contorno e ai tessuti urbani e agricoli del contesto. Sostanzialmente le varianti prevedevano possibilità di collocazione della strada interna più al margine verso Via Classicana, per lasciare maggiore ampiezza alle aree adiacenti lo scalo merci, e al disegno del raccordo con Via Molinetto nell’ambito del secondo stralcio.

Nello schema definitivo individuato le grandi aree industriali e i tessuti prevalentemente residenziali al contorno, con i loro orientamenti, l’asse di Via Classicana, il verde nelle sue diverse forme di massa boscata o di vuoto agricolo, le connessioni che determinano l’accessibilità, concorrono a definire la struttura e il disegno dell’area, a connotarne la forma e la collocazione delle funzioni previste per l’ambito.

Nello specifico le preesistenze condizionano significativamente lo schema che si ordisce nel primo stralcio parallelamente a via Classicana. Si opta per una posizione mediana, nell’area di comparto, della strada principale interna, fra Via Classicana e lo scalo merci, per consentire una dimensione sufficiente delle aree per la logistica ferro-gomma, e, comunque, conservare una fascia autonoma, posta sul fronte di Via Classicana, per la logistica gomma-gomma.

Nel secondo stralcio la strada di principale interna e i relativi tessuti insediativi, risentono delle preesistenze, orientandosi, in un primo tratto, parallelamente a Via Baronessa e raccordandosi successivamente alla rotatoria di accesso prevista su Via Molinetto:

La strada nel tratto terminale di raccordo alla rotatoria di Via Molinetto si mantiene sufficientemente distante dallo scalo ferroviario per consentire l’insediamento di attività logistiche, ampliabile in futuro, se sarà modificato il perimetro dello stesso ambito, e sempre in proprietà Sapir, verso lo scalo, per utilizzare al meglio tutto il fronte ferroviario per gli usi logistici.

Le aree verdi, i parcheggi pubblici, il piccolo lotto destinato a servizi sono organizzati in modo tale da accorpate in nuclei il più possibile compatti e regolari al fine di razionalizzare il disegno delle aree per logistica e, contestualmente, mitigare ,con un sistema di verde a disegno semplice e razionale, il rapporto fra i nuclei residenziali sparsi e le aree logistico-produttive.

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	24	56

11 IL SISTEMA DELLE FUNZIONI

11.1 USI LOGISTICO PRODUTTIVI

Si assume come prioritaria la funzione logistica, tendenzialmente per medio gradi piattaforme unitarie, si rende però compatibile, preventivamente, lo schema anche per suddivisioni in lotti medi o medio piccoli, per la vendita, affitto o diritto di superficie.

Il progetto prevede anche la funzione produttiva, in misura non prioritaria.

Gli strumenti di pianificazione locale hanno già verificato la sostenibilità sino ad un rapporto di usi pari ad un minimo dell'80 % di logistica e un massimo del 20 % di usi produttivi, come indicato nella Scheda d'Ambito presente nel POC Tematico Logistica Log 01.

La localizzazione dei due usi è gestita in modo flessibile, per meglio rispondere alla domanda diversificata nel tempo, tramite le prescrizioni attuative delle norme tecniche di attuazione del presente PUA.

Si rinvia comunque alla allegata Valsat e agli specifici studi sul traffico per gli aspetti più analitici.

11.2 USI PER SERVIZI E TERZIARIO

Per quanto concerne alle necessità dei singoli usi di servizi e terziario, soprattutto dell'area Ovest, sono demandati al Centro Direzionale Portuale presente già nelle vicinanze all'area oggetto di Piano, dove sono già presenti usi direzionali (spedizionieri, assicurativi, sportello bancario, postale, mensa e bar). Per l'area Est, vendibile, affittabile o da cedere in diritto di superficie, sono ipotizzabili servizi comuni d'area quali: commerciali specializzati, pubblici esercizi, artigianali specializzati (officina meccanica, gommista, elettrauto...), altri usi in relazione all'offerta già presente.

La flessibilità organizzativa sulle destinazioni dello schema urbanistico, considerate:

- le prescrizioni ambientali circa l'idoneità dei terreni di riporto classificati in tabella B dell'allegato alla parte IV Titolo V del Dlgs 152/06 per tutti i servizi sopracitati che rendono meno rigida e più flessibile, in continuità con le aree destinate ad usi logistico produttivi, la dotazione di servizi;
- la modesta domanda ipotizzabile generata dal contesto, basti pensare che molta domanda è già soddisfatta dall'attuale presenza del Centro Direzionale Portuale, facilmente raggiungibile dalla Statale 67 (Via Classicana);
- la flessibilità di organizzazione, unitaria o meno, ipotizzata dallo stesso progetto, può tendere a ridurre i servizi esterni a favore di quelli interni alle piattaforme logistiche;

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	25	56

attesta il progetto su un'individuazione di aree per servizi minimale, rinviando a fasi più vicine all'attuazione, e quindi meglio verificabili, eventuali espansioni di tali aree a favore di servizi comuni.

11.3 FLESSIBILITÀ DEGLI USI PRODUTTIVI LOGISTICI

La flessibilità di localizzazione degli usi Produttivi e Logistici, deriva dalla possibilità e intercambiabilità dei due usi all'interno di un piano a così ampio respiro. Alla luce di uno studio a lunga prospettiva appare necessario mantenere una flessibilità localizzativa, nel rispetto dei limiti stabiliti dal POC, su un'area di ampie dimensioni, con un collegamento diretto al porto e con un collegamento diretto alla ferrovia. Solo durante lo sviluppo del progetto in fase esecutiva sarà possibile valutare le esatte dimensioni e localizzazioni degli usi nell'area, rispettando i limiti indicati dalla Scheda d'Ambito per l'intero Comparto, ciò comporta anche la possibilità di localizzare uno specifico uso anche in un solo stralcio attuativo del PUA, sarà quindi facoltà del lottizzante definire ubicazione e dimensionamento degli usi produttivi e logistici..

12 LO SCHEMA URBANISTICO E LA DEFINIZIONE DEI DUE STRALCI

12.1 LO SCHEMA E I DUE STRALCI

Come premesso dopo aver analizzato alcuni schemi preliminari di possibili soluzioni progettuali è stato individuato uno schema urbanistico che ne sintetizza gli elementi riportati precedentemente. Sostanzialmente lo schema assumendo gli obiettivi generali del progetto stesso formula un assetto semplice e razionale per la prevalente destinazione logistico-produttiva e della viabilità di accesso all'ambito, una organizzazione funzionale e compatta delle dotazioni pubbliche (standards a verde e parcheggio pubblici) per poter organizzare, preventivamente alle richieste di mercato, un'infrastrutturazione adatta sia alla realizzazione di piattaforme unitarie sia alla suddivisione in lotti (vedi tavole di progetto).

1° Stralcio

Il 1° Stralcio organizza l'accesso da nord, dalla strada denominata ex-Sarom limitrofa al perimetro dell'insediamento Sapir, con ingresso in fregio alla Statale 67 (Via Classicana) e collegamento al comparto in oggetto mediante l'utilizzo di un sottopasso con fornice al di sotto della Via Trieste. Per l'area ovest in fregio allo scalo ferroviario per il Destra Porto Canale, sempre mediante l'utilizzo di un sottopasso con fornice al di sotto della Via Trieste, sarà possibile accedere all'area per l'espansione

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	26	56

diretta della Società proponente Sapir. Sulla strada pubblica interna che percorre l'intero stralcio sono organizzate le dotazioni pubbliche, quali la fascia delle dotazioni pubbliche di verde di mitigazione e parcheggio. A est, verso l'area prospiciente la Statale 67, è organizzato il sistema delle vasche di laminazione, direttamente connesse al Canale Vitalaccia, circondato da alberate di mitigazione. A sud, ove è presente una abitazione preesistente, si organizza una fascia di verde di filtro al fine di migliorare l'impatto dei nuovi insediamenti. Tutta la rimanente area centrale, in adiacenza allo scalo, può costituire un'unica grande piattaforma logistica, oppure, secondo necessità, essere frazionata per organizzare lotti di dimensioni medie o medio piccole.

Le aree destinate a parcheggio pubblico sono localizzate in testa e in fondo allo stralcio attuativo, nella prima fase di attuazione sarà realizzata una rotatoria temporanea al fine di consentire l'inversione del senso di marcia dei mezzi.

2° Stralcio

Il 2° Stralcio organizza l'accesso da nord dal ponte sul Canale Vitalaccia e da sud dalla rotonda sulla Via Canale Molinetto. Per l'area ovest, in fregio allo scalo ferroviario, sarà realizzato un attraversamento dedicato sul Canale Vitalaccia che consente collegare i due stralci per l'espansione diretta della Società proponente Sapir. Ciò può consentire anche un circuito doganale unico, come attualmente è presente per il Terminale San Vitale, anche se ciò non vincola la società a un'unica soluzione ma consente il dimensionamento della parte di espansione secondo le esigenze di programmazione futura, lasciando la possibilità di individuare anche nell'area verso lo scalo merci eventuali ulteriori lotti privati lungo la pubblica via è stata individuata un'area destinata a servizi.

In fregio delle strade pubbliche che costeggiano l'intero stralcio sono organizzate le dotazioni pubbliche, quali la fasce di verde e i parcheggi. A sud, verso l'area prospiciente la Via Canale Molinetto, è organizzato il sistema delle vasche di laminazione poste in testa al comparto e connesse al Canale Vitalaccia e circondate da alberate di mitigazione, con particolare attenzione alla mitigazione verso la stessa via Molinetto. Nel comparto e soprattutto su la Via Baronessa sono presenti alcune abitazioni, anche qui è organizzata una fascia di verde di filtro, al fine di migliorare l'impatto dei nuovi insediamenti di una zona a vocazione logistica come indicato nei vigenti piani urbanistici. Tutta la rimanente area a logistica può attuarsi, a seconda della necessità, tramite ampi lotti di logistica oppure essere organizzata in lotti di dimensioni medie o medio piccole.

Le aree destinate a parcheggio pubblico sono localizzate in posizione centrale allo stralcio attuativo al fine di concentrare tutti gli standard in un'unica zona che ricomprenda attività terziaria, parcheggi e

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	27	56

verde, svolgendo anche una funzione di mitigazione rispetto al contesto più ampio e verso gli edifici esistenti.

13 L'ACCESSIBILITÀ E IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ PEDONALE, CICLABILE, VIARIA, FERROVIARIA, DELLA SOSTA

Viabilità nel contesto attuale

1° Stralcio

L'accessibilità del 1° Stralcio (vedi tavole di progetto) è garantita dalla presenza di sottopasso con fornice di accesso sotto Via Trieste, che consente l'accesso all'area sia per quanto concerne il lato est in fregio alla Statale 67, di possibile lottizzazione, sia il lato ovest in fregio allo scalo merci, a servizio esclusivo dell'espansione dell'area portuale Sapir.

I flussi da e verso l'ambito possono indirizzarsi propriamente:

- verso nord - ovest (Porto Destra Candiano, Venezia, A 14 bis, Ferrara, Padova) tramite Via Trieste – zona Bassette – Via Romea Nord;
- verso sud (E45, Rimini, A 14 bis) tramite la Statale 67 (Via Classicana), Via Canale.

Per la localizzazione del fornice di accesso allo stralcio il progetto conferma la pianificazione della scheda d'ambito presente nel piano di POC Tematico Logistica (vedi tavola di progetto 7a – 7b).

2° Stralcio

L'accessibilità del 2° Stralcio (vedi tavole di progetto) è garantita dalla presenza, oltre che dal collegamento tramite un ponte sul Canale Vitalaccia con il 1° Stralcio, dalla realizzazione di una rotatoria sulla Via Canale Molinetto. Per l'area lato ovest, in fregio allo scalo merci, a servizio dell'eventuale espansione dell'area portuale Sapir, vi sarà un collegamento dedicato tramite un attraversamento interno sul Canale Vitalaccia, per consentire l'ingresso e l'uscita dei mezzi dal sottopasso verso la zona portuale. La funzione pubblica a servizio dei lotti sul lato ovest e la funzione interna ,per l'espansione delle attività di Sapir, sono autonome e possono svilupparsi con tempistiche differenziate I flussi da e verso l'ambito possono indirizzarsi propriamente:

- verso nord - ovest (Porto Destra Candiano, Venezia, A 14 bis, Ferrara, Padova) tramite Via Trieste – zona Bassette – Via Romea Nord;
- verso sud (E45, Rimini, A 14 bis) tramite la Statale 67 (Via Classicana), Via Canale.

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	28	56

Per la localizzazione del fornice di accesso allo stralcio il progetto conferma la pianificazione della scheda d'ambito presente nel piano di POC Tematico Logistica (vedi tavola di progetto 7a – 7b).

La connessione con la Via Canale Molinetto come da prescrizioni del POC logistica prevede la realizzazione di due rotatorie, quella prospiciente l'ingresso al comparto (rotatoria A) e una seconda rotatoria su via Molinetto (Rotatoria B), più a est, per dare soluzione più funzionale ed in sicurezza al raccordo con la S.S.67 (Classicana), come indicato nella scheda d'ambito e nella documentazione allagata, al fine di completare la viabilità richiesta.

In tal momento gli svincoli e strade di accesso (Via Baronessa e Strada Vitalaccia), potranno essere chiusi consentendo l'accesso alle abitazioni dalla nuova pubblica via e mantenendo inalterato il sistema viario ma ripristinando un maggiore standard di sicurezza.

Presenza dello scalo merci ferroviario - ruolo strategico dello stesso

Scambio ferro gomma

Ruolo strategico nella promozione delle aree per la logistica riveste la possibilità del collegamento ferroviario, per la presenza, sia a nord sia a sud, dello scalo merci, ciò consente di organizzare opportunamente lo scambio ferro-gomma, configurando l'area secondo la modalità gomma-gomma sia, appunto, ferro-gomma, e considerato il collegamento con le banchine portuali, soprattutto, in questa situazione, acqua-ferro.

Sono ipotizzati, da verificare con l'Ente gestore, almeno due raccordi paralleli al fine di consentire una doppia possibilità di carico dei carri ferroviari che si svilupperanno lungo tutto il lato ovest dell'intero comparto. Il raccordo sarà prevalentemente ricompreso all'interno dell'area Sapir, il primo tratto sarà in pendenza al fine di raggiungere la quota di progetto del piazzale, il resto del tracciato correrà in piano al fine consentire il carico dei carri.

Percorsi pedonali e ciclabili

Il sistema della mobilità si completa con l'identificazione dei percorsi pedonali nella zona di sosta camion al fine di consentire una discesa sicura dai mezzi ove è prevista la sosta lungo la strada (vedi dotazioni per standards parcheggi pubblici tavole di progetto 7a e 7b).

Il tratto di pista ciclabile è previsto nel 2° *Stralcio* a servizio dell'area a vocazione terziaria e sarà realizzato dalla Via Baronessa (che già tutt'ora è a traffico poco più che locale), servendo in questo modo anche abitazione esistente ivi ubicata, con il collegamento alla esistente pista ciclabile su Via Canale Molinetto.

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	29	56

Per la sosta vedi dotazione dei parcheggi pubblici (vedi tavole di progetto 7a e 7b).

14 LA DOTAZIONE E LOCALIZZAZIONE DEGLI STANDARDS PUBBLICI: VERDE E PARCHEGGI

Dimensionamento degli standards pubblici

Per la quantificazione degli standards urbanistici, considerata la destinazione ad usi logistico-produttivi, si assumono le prescrizioni minime date dal POC Logistica pari a una superficie per standards maggiore del 10 % della St di cui almeno il 4 % di St per standards a parcheggio pubblico.

I principali dati che soddisfano i minimi di norma sono riportati nella tabella riepilogativa presente nella tavola di progetto 3b.

Localizzazione del verde pubblico

La localizzazione delle aree a verde pubblico di standards, che sono parte del più ampio sistema del verde di mitigazione e filtro, in considerazione anche degli orientamenti relativi alla facile accessibilità, fruibilità pubblica e non frammentazione delle dotazioni, si individuano:

- per il 1° *Stralcio* nelle aree poste a fregio della Via Trieste e Statale 67 (Via Classicana), oltre alle aree circostanti le aree a parcheggio presenti sia a nord che a sud dello stralcio attuativo, inoltre è prevista la mitigazione con fascia verde a mitigazione e tutela della casa preesistente: tali aree risultano sufficientemente compatte e accessibili, una quota di standards relativa al primo stralcio è ubicata nell'area del secondo anche al fine di realizzare sin dalla prima attuazione una mitigazione sul fronte più delicato dell'intero comparto.
- per il 2° *Stralcio* nelle aree poste a fregio della Statale 67 (Via Classicana), della Via Baronessa e della Via Canale Molinetto. Nell'area circostante la fascia a parcheggio presente nella zona centrale dello stralcio attuativo è prevista un'area di verde a mitigazione e tutela delle case preesistenti, con funzione di filtro: tali aree risultano sufficientemente compatte e accessibili (vedi tavole di progetto).

Localizzazione dei parcheggi pubblici

La localizzazione delle aree a parcheggio pubblico prevede:

per il 1° *Stralcio* si organizzano due zone a parcheggio per la sosta camion, poste a nord e a sud dello stralcio, in prossimità dell'accesso alla piattaforma logistica pubblica, mentre si prevedono anche alcuni stalli distribuiti sulla strada pubblica per le soste di breve durata, al fine di evitare le possibili

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	30	56

interruzioni del traffico da parte dei mezzi pesanti. Le soste auto sono previste all'interno di ogni singolo stabilimento;

- per il 2° *Stralcio* si organizza una sola zona a parcheggio per la sosta camion, posta in posizione baricentrica allo stralcio, mentre si prevedono anche qui alcuni stalli distribuiti sulla strada pubblica per le soste brevi, al fine di evitare le possibili interruzioni del traffico da parte dei mezzi pesanti. Le soste auto sono previste all'interno di ogni singolo stabilimento. Inoltre è prevista una piccola zona di sosta auto nella zona destinata ai servizi.

(vedi tavole di progetto).

15 LA SOSTENIBILITÀ URBANA

15.1 DALL'ANALISI DEL SITO ALLE AZIONI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE URBANA

L'analisi del sito informa gli elementi essenziali per un'ideale organizzazione dello schema urbanistico in relazione all'esigenza di sostenibilità ambientale dell'insediamento logistico

Sulla base dell'analisi del sito, il lay-out delle strade, dei lotti da edificare e dei singoli edifici dovrà tendere a:

- a. garantire un accesso ottimale alla radiazione solare per tutti gli edifici, in modo che la massima quantità di luce naturale risulti disponibile anche nella peggiore giornata invernale (21 dicembre);
 - la condizione nei lay-out del 1° Stralcio e 2° Stralcio sia nell'ipotesi unitaria che frazionata è articolata a seconda delle varie giaciture ma non comporta problemi rilevanti considerata la funzione logistica dell'insediamento;
- b. consentire che le facciate ovest degli edifici, specialmente terziari, possano essere parzialmente schermate per limitare l'eccessivo apporto di radiazione termica estiva, se ciò lascia disponibile sufficiente luce naturale;
 - la condizione nei lay-out dei comparti nord e sud sia nell'ipotesi unitaria che frazionata può essere facilmente soddisfatta da soluzioni edilizie compatibili con gli usi logistici e per servizi, gli edifici per logistica (ad esclusione di quelli per il ciclo del freddo) non necessitano di grandi volumi riscaldati e/refrigerati e presentano prospetti tendenzialmente chiusi;

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	31	56

- c. garantire accesso al sole per tutto il giorno per tutti gli impianti solari realizzati o progettati o potenziali (ad esempio attrezzature di interesse pubblico su aree pubbliche non puntualmente individuate nel PUA);
- la condizione nei lay-out dei comparti nord e sud sia nell'ipotesi unitaria che frazionata può essere facilmente soddisfatta da soluzioni compatibili con i sistemi edilizi in uso per logistica e per servizi;
- d. trarre vantaggio dai venti prevalenti estivi per strategie di ventilazione/raffrescamento naturale degli edifici e delle aree di soggiorno esterne e) predisporre adeguate schermature di edifici ed aree di soggiorno esterne (piazze, giardini...) dai venti prevalenti invernali;
- la condizione nei lay-out dei comparti nord e sud sia nell'ipotesi unitaria che frazionata può essere facilmente soddisfatta da soluzioni edilizie compatibili con i sistemi edilizi per logistica e per servizi.

15.2 MITIGAZIONI LOCALI RISPETTO AL CONTESTO E AGLI EDIFICI RESIDENZIALI ESISTENTI

La presenza di edifici di civile abitazione all'interno e lungo il perimetro sud – est del comparto, rappresentano elementi da preservare, considerato l'uso abitativo anche se l'area è vocata allo sviluppo del porto e da lungo tempo così programmata dagli strumenti urbanistici: nel PRG '83, nel quale l'intero comparto era destinato ad area per lo scalo merci, successivamente con il PRG '93 risultava destinato a zona F7 Area Intermodale.

A tal fine sono stati individuati accorgimenti sia di livello architettonico, sia di tipo tecnico, per consentire alle preesistenze una compresenza compatibile.

Tali accorgimenti possono essere identificati in:

- *Accorgimenti urbanistici*, tutto l'insieme di quelle attenzioni che consentono una migliore vivibilità delle aree mediante accorgimenti di carattere urbanistico:
 - o Studio e disposizione piani – volumetrica degli spazi e degli usi al fine di porre attenzione alle abitazioni esistenti;
 - o Localizzare punti di sfogo visivo, al fine di consentire aperture visive sull'orizzonte, pur in un'area a vocazione logistica;
 - o Attenzione ai materiali utilizzati durante la realizzazione delle attrezzature al contorno;

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	32	56

- *Accorgimenti Tecnici*, tutto l'insieme di quelle attenzioni che sono state messe in atto, al fine di migliorare la vivibilità della abitazione dal punto di vista tecnico, a seguito degli accorgimenti architettonici:
 - o realizzazione di piani orizzontali e solo successivamente di scarpate dolci con cespugli e alberature sempreverdi e a foglia caduca, al fine di rendere l'area abitativa circondata da essenze autoctone;
 - o realizzazione di barriere antirumore, al fine di minimizzare l'impatto acustico delle attività logistico – produttive sulle strutture preesistenti;
 - o realizzazione di fossi di guardia e di impianti di sollevamento delle acque con recapito nella pubblica fognatura, al fine di preservare le abitazioni dalle acque meteoriche;
 - o collegamento delle abitazioni con la nuova pubblica via evitando così pericoli di innesti per la Statale 67 o lungo la Via Canale Molinetto, ma consento l'accesso mediante il fornice a nord per la Via Trieste oppure a sud con la rotonda sulla Via Canale Molinetto;
 - o connessione con gli scarichi di acque nere, attualmente infatti le case hanno autorizzazioni per lo scarico nel Canale di scolo.

Le norme comunque consentono un'eventuale delocalizzazione delle abitazioni intercluse, senza perdita di dotazioni di standards, ridestinando le aree alla prevalente funzione logistico produttiva. (vedi nta allegata al presente piano)

16 LE RETI TECNOLOGICHE E LAMINAZIONE DELLE ACQUE METEORICHE

16.1 LAMINAZIONE DELLE ACQUE, DIMENSIONAMENTO E LOCALIZZAZIONE DELLE VASCHE

Per il dimensionamento delle vasche si rinvia alla specifica relazione di calcolo "*Relazione preliminare sulle reti di comparto: rete gas, rete acqua, fognatura nera, fognatura bianca, dimensionamento vasche di prima pioggia e di laminazione*".

Per la localizzazione, come già riportato, nel 1° Stralcio il sistema di vasche è organizzato in prossimità del lato est del comparto, parallelamente alla Statale 67 (Via Classicana), ed è strutturato in quattro bacini posti in serie che raccolgono l'acqua dell'intero stralcio. Le vasche entrano in esercizio (si riempiono) quando le valvole di parzializzazione della portata in uscita si iniziano a chiudere a seguito dell'aumento della quantità di acqua recapitata nel Canale di Scolo.

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	33	56

In prima approssimazione il fondo vasca è posto a quota + 0,00 slmm e l'altezza di invaso dell'acqua è considerata al livello massimo di m + 2,50 slmm lo scarico nel Canale Vitalaccia è post a - 1,40 m slmm.

Nel 2° *Stralcio* la vasca sarà posta in fregio alla Via Canale Molinetto, all'inizio della rete di raccolta delle acque bianche che scarica a valle verso il Canale Vitalaccia, in prossimità del punto di mezzeria dell'interno comparto e sarà costituita da tre bacini di raccolta. Le vasche entrano in esercizio (si riempiono) quando le valvole di parzializzazione della portata in uscita si iniziano a chiudere a seguito dell'aumento della quantità di acqua recapitata nel Canale di Scolo.

In prima approssimazione il fondo vasca è posto a quota + 0,00 slmm e l'altezza di invaso dell'acqua è considerata al livello massimo di m + 2,50 slmm lo scarico nel Canale Vitalaccia è post a - 1,40 m slmm.

16.2 LA RETE DI FOGNATURA BIANCA

Le reti, su prima indicazione di massima dell'ente gestore, da verificare in fase più avanzata, del 1° *Stralcio* per semplicità e funzionalità di organizzazione recapitano nel Canale Vitalaccia, in prossimità del ponte sulla Statale 67, previo il passaggio delle acque in vasca di laminazione.

La rete si sviluppa a margine della strada principale, con un ridotto numero di attraversamenti al fine di evitare futuri interventi di taglio della struttura stradale, in tali attraversamenti saranno presenti anche i collegamenti con i lotti posti sul lato opposto della via pubblica. E' prevista la presenza di sistema di raccolta delle acque di prima pioggia per le aree pubbliche (strade e parcheggi), mentre per le attività private sarà da verificarsi in base agli usi realmente insediati la necessità di tale sistema.

Come per il 1° *Stralcio* anche per il 2° *Stralcio*, una volta avvenuta la laminazione delle acque, queste saranno recapitano nel Canale Vitalaccia, in prossimità del ponte sulla Statale 67. Analogamente alla zona nord la rete si sviluppa a margine delle strada principale, con un ridotto numero di attraversamenti al fine di evitare futuri interventi di taglio della struttura stradale, in tali attraversamenti saranno presenti anche i collegamenti con i lotti posti sul lato opposto della via pubblica. E' prevista la presenza di sistema di raccolta delle acque di prima pioggia per le aree pubbliche (strade e parcheggi), mentre per le attività private sarà da verificarsi in base agli usi realmente insediati la necessità di tale sistema.

(vedi tavole di progetto 9.1 e 9.2)

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	34	56

16.3 LA RETE DI FOGNATURA NERA

Le reti di fogna nera, sempre su base della prima indicazione di massima dell'ente gestore, da verificare in fase più avanzata, devono recapitare al punto di allaccio verso l'impianto chimico-fisico in destra canale Candiano posto in fregio alla Via Classacana, al fine di raggiungere tale punto di recapito sarà necessario transitare lungo il confine dello stabilimento Sapir San Vitale, sino al punto di collegamento con la linea di scarico della Società Sapir con direzione impianto di trattamento.

Il 1° *Stralcio* è il più vicino a tale recapito e sviluppa la rete sempre a margine della strada principale con il minor numero di attraversamenti stradali, ove sono previsti allacci per i futuri fruitori. Il predimensionamento tiene conto anche dell'apporto delle acque di prima pioggia, delle aree pubbliche e di una quota prefissata di aree private dotate di raccolta per le acque di prima pioggia e anche del 2° *Stralcio*, oltre che di tutte quelle aree della Logistica che potrebbero aver necessità del transito. Può essere necessario un impianto di sollevamento.

Il 2° *Stralcio* viene allacciato in serie e dovendo attraversare un ponte sarà necessario prevedere la realizzazione di un impianto di sollevamento e ridurre i diametri nel tratto in oggetto, similmente al primo stralcio, la dorsale principale passerà adiacente alla strada in una fascia marginale e saranno ridotti al minimo gli attraversamenti della sede stradale.

Rimangono comunque da verificare con Hera altre opere esterne eventualmente necessarie.

(vedi tav. 9.1 e 9.2)

16.4 LA RETE IDRICA CIVILE E INDUSTRIALE

Le reti idriche civili sono allacciate, su prima indicazione di massima dell'ente gestore, da verificare in fase più avanzata, alla condotta parallela alla recinzione della società Sapir con diametro 400 mm a servizio del porto Destra Canale Candiano.

Per il 1° *Stralcio* da tale condotta si dirama lungo la strada di progetto, attraversando il fornice al di sotto di Via Trieste, sino al ponte per l'attraversamento del Canale Vitalaccia.

Analogamente per il 2° *Stralcio*, ci si collegherà a seguire dal punto ponte sul Canale Vitalaccia, sino alla Via Canale Molinetto, per poter avere la chiusura dell'anello idraulico.

Le reti idriche industriali seguono lo stesso schema allacciandosi sopra indicato, allacciandosi alla condotta esistente in prossimità della recinzione della Società Sapir, del diametro 300 mm.

Sono necessarie opere per superare alcuni punti quali, il fornice e il Canale Vitalaccia.

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	35	56

(vedi tavola di progetto 12.1 e 12.2)

16.5 LA RETE DI DISTRIBUZIONE GAS

Le reti del 1° *Stralcio*, sulla base della prima indicazione di massima dell'ente gestore, possono allacciarsi al fedeer 114,3 mm che corre lungo la recinzione della Sapir di Via Baiona, attraversando il fornace di progetto sotto la Via Trieste, raggiungendo il ponte sul Canale Vitalaccia.

Per il 2° *Stralcio* sarà necessario attraversare il ponte sul Canale Vitalaccia sino a raggiungere la rotonda di progetto su Via Canale Molinetto.

E' da verificare l'eventuale possibile allaccio alla rete anche in prossimità del Canale Vitalaccia ove passa un fedeer 219,1 mm e l'eventuale richiesta di Hera di realizzare la cabina di 1° Salto nella zona nord del Comparto, dove è stata lasciata una predisposizione, in prossimità della condotta Snam a 60 bar.

(vedi tavola di progetto 12.1 e 12.2).

16.6 LA RETE DI DISTRIBUZIONE ENERGIA ELETTRICA

Sulla base delle indicazioni preliminari di Enel, il 1° *Stralcio* viene allacciato alla rete presente aerea, che sarà deviata interrandola e portando la MT alle nuove cabine Enel all'interno dell'area e accessibili dalla pubblica via di progetto a carico del Soggetto attuatore, saranno realizzate 3 cabine di MT dalle quali sarà poi ripartita la BT per l'intero stralcio.

Nel 2° *Stralcio*, oltre a collegare il tutto al 1° *Stralcio* sarà anche in questo caso interrata la rete presente aerea, portando la MT alle nuove cabine Enel all'interno dell'area e accessibili dalla pubblica via di progetto a carico del Soggetto attuatore, saranno realizzate 3 cabine di MT dalle quali sarà poi ripartita la BT per l'intero stralcio.

(vedi tavola di progetto 10.1. e 10.2)

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	36	56

16.7 LA RETE DELLE TELECOMUNICAZIONI

In via preliminare l'intero comparto (1° Stralcio e a seguire il 2° Stralcio) sarà allacciato alla rete dell'Ente gestore posta in prossimità dello svincolo di intersezione tra la Via Trieste (provenienza mare) e la Statale 67 (direzione sud), la rete viene predisposta secondo gli standard dell'Ente gestore.

Il nulla osta all'Ente gestore è stato richiesto ed è in corso di rilascio da parte dello stesso (vedi tavole di progetto 10.1 e 10.2).

16.8 LA RETE DELL'ILLUMINAZIONE PUBBLICA

Nel 1° *Stralcio* la cabina elettrica posta in prossimità del fornice può alimentare la rete interna di illuminazione pubblica. Sono previsti secondo gli standards attualmente in vigore del Comune di Ravenna punti luce, di altezza 10,50 e passo 35-37 metri, lungo le strade interne, mentre i piazzali a parcheggio pubblico sono illuminati con punti luce di altezza 3,5 metri e passo 18-20 metri. Le rotatorie di vario diametro sono illuminate da torri faro di altezza e numero di armature adeguato.

Il 2° *Stralcio* avrà come punto di alimentazione la cabina centrale in prossimità dei parcheggi pubblici può alimentare la rete interna di illuminazione pubblica, posti a metà dello stralcio.

Anche qui sono previste le stesse tipologie di illuminazione (vedi tav. 11.1 e 11.2).

17 LA RISPONDEZZA PROGETTUALE AI CRITERI DI PROGETTAZIONE URBANISTICA ATTUATIVA DEL PIANO OPERATIVO COMUNALE 2010-15 (ART.13 NTA POC)

Le misure generali per il progetto di PUA hanno ad oggetto regole, norme e indicazioni di seguito riportate e già in larga misura illustrate anche negli articoli precedenti, raggruppate in base alle seguenti tematiche:

- la sostenibilità degli insediamenti;
- l'inserimento paesaggistico e l'assetto urbano e tipologico;
- il progetto delle aree pubbliche e la relativa realizzazione da parte dei privati;
- il progetto della viabilità e dei parcheggi pubblici e privati;
- l'invarianza idraulica;
- la realizzazione di vasche di prima pioggia;
- la zonizzazione acustica;

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	37	56

- la promozione di concorsi di idee, i progetti imprenditoriali.

La rispondenza ai criteri e prescrizioni del POC è perseguita dal presente PUA declinando specificità ed esigenze dell'ambito logistico produttivo.

17.1 (ART. 13.2 NTA DEL POC) SOSTENIBILITÀ DEGLI INSEDIAMENTI

A: assetto insediamenti

- A1 L'assetto dell'insediamento come riportato ai paragrafi precedenti è organizzato sulla base della lettura morfologica, paesaggistica, ambientale del contesto..

Dai primi elementi e dal successivo approfondimento dell'analisi del sito scaturiscono le indicazioni metaprogettuali che, derivando dalla conoscenza delle condizioni fisiche caratteristiche dell'ambito d'intervento, possono orientare la scelta degli elementi per soddisfare i Requisiti di Rendimento Energetico, secondo le prescrizioni regionali vigenti, prevalentemente per le tipologie terziarie e residenziali.

Per quanto riguarda le soluzioni progettuali per la parte dedicata alle funzioni terziarie, qualora possibile dalla morfologia già consolidata, oltre al principale andamento dell'edificio (est-ovest), che garantisce l'installazione di sistemi attivi per la captazione di energia solare (al fine di limitare il surriscaldamento estivo) possono essere studiati, ad est e ovest, sistemi schermanti, anche di tipo vegetale, che favoriscano lo sfruttamento di brezze provenienti da est sud-est, oltre ad assorbire la radiazione solare e raffrescare l'aria grazie a processi evaporativi.

- A2 L'analisi del sito valuterà gli aspetti fisici e ambientali secondo le prescrizioni delle normative vigenti (vedi).

- A3 Criteri progettuali per il lay-out di nuovi edifici.

Il lay-out degli edifici, sempre prevalentemente per gli edifici di servizio, compatibilmente agli altri vincoli, al contesto e alle esigenze di dotazione infrastrutturali generali, sarà organizzato in modo tale da favorire l'accesso ottimale agli edifici della radiazione solare, anche nella peggiore giornata invernale; eccezioni sono ammesse compatibilmente alle strategie impiantistiche adottate.

Le attenzioni progettuali sono riferibili a favorire la schermatura delle facciate ovest, garantire il soleggiamento massimo degli impianti solari, trarre vantaggio da venti estivi per la ventilazione e il raffrescamento, schermare gli edifici e le prospicienti aree dai venti invernali.

B: sostenibilità energetica degli insediamenti

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	38	56

- B1 Valori limite dell'indice di prestazione energetica per la climatizzazione invernale (Epi)

Il progetto non prevede nuovi insediamenti con destinazione residenziale e/o a essa assimilabile e non è quindi soggetto a tale prescrizione. Ovviamente gli interventi edilizi rispetteranno i limiti di legge per la prestazione energetica per la climatizzazione invernale, per mq di superficie (Epi), per le varie funzioni insediate.

- B2 Fonti energetiche rinnovabili per i nuovi edifici

E' obbligatorio, per i singoli edifici, il ricorso a fonti energetiche rinnovabili per il riscaldamento e la produzione di acqua calda sanitaria per usi igienici sanitari e l'energia elettrica nella misura non inferiore a quanto prescritto dalle norme regionali vigenti.

Qualora non fosse possibile soddisfare il requisito per la produzione di energia elettrica nella misura prevista dalle norme regionali vigenti è consentito il soddisfacimento del suddetto requisito attraverso l'installazione di impianti fotovoltaici sulle coperture dei parcheggi privati pertinenziali comuni.

- B3 Dotazione verde per l'incremento di biomassa

La dotazione di verde è concentrata nelle fasce verdi di mitigazione e filtro, finalizzati sia all'incremento della biomassa urbana sia alla mitigazione del microclima, sia al miglioramento del comfort termico dell'area e degli insediamenti limitrofi. A tale scopo concorrono anche le fasce di verde privato dislocate nelle aree del comparto.

- B4 Accorgimenti adottati nella sistemazione del verde

La riqualificazione del sistema del verde pone attenzione alle preesistenze e al contesto.

La fascia perimetrale lungo Via Classicana e, Via Baronessa, Via Molinetto, ospiterà diverse tipologie di alberi e arbusti, ricercando la possibile continuità morfologico-paesistica con la vegetazione presente nelle aree circostanti e perseguendo la valorizzazione della flora e il paesaggio del luogo, prediligendo le specie della vegetazione potenziale naturale e quelle caratterizzate da ridotte richieste manutentive e da esigenze idriche conformi al contesto climatico e di falda idrica locale.

Le aree a standards verde sono sufficientemente accorpate, con spazi verdi e alberati di agevole manutenzione.

Per eventuali approfondimenti dello studio riguardante il verde si rimanda alla relazione specialistica.

- B5 Adeguamento antinquinamento luminoso

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	39	56

Gli impianti d'illuminazione esterna saranno conformi alle norme antinquinamento luminoso e ridotto consumo energetico ai sensi della L.R. 29/09/2003 n° 19 "Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico" e successive direttive applicative.

- B6 Tipologia del sistema di riscaldamento

L'insediamento considerati gli usi previsti potrà utilizzare sistemi centralizzati.

In fase di progetto si verificherà la possibilità, e la convenienza in termini sia energetici sia economici, di tipologie d'impianto centralizzato.

- B7 Predisposizione per l'allacciamento a teleriscaldamento

L'insediamento in fase più avanzata valuterà la possibilità di reti di teleriscaldamento.

C: uso razionale e risparmio delle risorse idriche negli insediamenti urbani

- C1 Verifica dei parametri di permeabilità del suolo

Le aree permeabili a verde (private e pubbliche), relativamente alla tipologia d'insediamenti, concorrono a mantenere un sufficiente indice di permeabilità.

Nella progettazione dei singoli interventi, potranno essere ricercate le migliori condizioni di permeabilità possibili dei suoli, solo compatibilmente alle prescrizioni e normative ambientali sul trattamento delle acque.

I singoli progetti verificheranno l'adeguatezza di previsione della rete fognaria, la compatibilità quali/quantitativa delle acque reflue e meteoriche riguardo alle capacità dell'impianto di depurazione. Per i piazzali delle aree produttive saranno sempre previsti gli adeguati trattamenti delle acque meteoriche.

- C2 Accorgimenti per la riduzione dell'effetto di impermeabilizzazione del suolo

Trattandosi di area logistico produttiva, ai fini del contenimento delle aree impermeabili, ove ammesso, possono essere realizzati parcheggi semi-permeabili, limitatamente agli stalli destinati alla sosta dell'auto.

- C3 Riduzione del consumo di acqua potabile

Il PUA persegue la Riduzione del consumo di acqua potabile in conformità alle norme vigenti. E' previsto inoltre l'utilizzo della rete di acqua industriale

- C4 Recupero acque, per usi compatibili, meteoriche provenienti dalle coperture

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	40	56

Il PUA persegue il Recupero, per usi compatibili, delle acque meteoriche provenienti dalle coperture in conformità alle norme vigenti.

Considerata la particolarità del sito produttivo il requisito è applicabile qualora le norme di tutela e le esigenze funzionali degli interventi edilizi lo consentano.

- C5 Aree interessata da falda subaffiorante

Considerata la particolarità del sito produttivo, salvo esigenze impiantistiche e produttive particolari, non sono ammessi interrati che richiedono drenaggio in continuo della falda e conseguente allontanamento mediante rete urbana.

D: Protezione e risanamento dall'inquinamento acustico (zonizzazione acustica)

- D1 Studio di idonee opere di mitigazione acustica considerando gli effetti paesaggistici e percettivi

Si rinvia alla relazione di valutazione dell'impatto e clima acustico.

- D2 Soluzioni adottate per la mitigazione acustica

Si rinvia alla relazione di valutazione dell'impatto e clima acustico.

E: Mobilità sostenibile

- E1 Studio d'impatto sulla mobilità per i nodi e i parcheggi con capienza superiore a 200 posti

Non sono previsti nodi e parcheggi con capienza superiore a 200 posti.

- E2 vedi classificazione delle strade

Vedi grafici allegati.

- E3 vedi allegata relazione di Vas in coerenza con Piano di risanamento della qualità dell'aria e Piano Aria Integrato Regionale.

17.2 (ART. 13.3) MISURE PER LA PROGETTAZIONE DELLE AREE DI NUOVO IMPIANTO QUALIFICATA SOTTO IL PROFILO URBANISTICO, DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E SOTTO IL PROFILO PAESAGGISTICO

A: Misure generali

- A1 Criteri e obiettivi principali:

1) Criteri morfologico funzionali per garantire la compatibilità paesistica e ambientale-urbana

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	41	56

I criteri di progettazione morfologico funzionali e di compatibilità paesistica sono esplicitati nella presente relazione.

Il contesto urbanistico-territoriale richiede quale obiettivo prioritario la mitigazione visiva e ambientale attraverso l'incremento massiccio di fitomassa sfruttando gli spazi disponibili, compatibilmente con le esigenze urbanistiche di viabilità, accessi e ambiti che necessitano funzioni più ornamentali. La fitomassa, e in particolare la parte verde svolge importanti funzioni biochimiche di assorbimento della CO₂ e di fissaggio di diverse sostanze inquinanti, direttamente proporzionali alla quantità di superficie fogliare, oltre, ovviamente, a schermare le strutture del comparto.

Per raggiungere questi obiettivi, almeno in parte, la vegetazione di progetto deve avere caratteristiche compositive e strutturali sia delle coperture forestali che del verde urbano, con densità elevate e strutture verticali articolate.

2) Criteri d'inserimento paesistico ambientale per assicurare la coerenza e l'integrazione con le aree limitrofe

I criteri generali riguardanti gli aspetti morfologico-funzionali della vegetazione di progetto, esposti nel paragrafo precedente, sono idonei a un'integrazione con il contesto paesistico-ambientale a scala territoriale allargata, in coerenza con le fasce di vegetazione esistente e pianificata, come la *cintura verde* e la *rete ecologica*. Le scelte di progetto del verde sia con disegno regolare e integrato alle trame delle aree pubbliche che "naturalistico", per le aree a standard del PUA consentono l'integrazione con il territorio circostante, per:

- connessione, dando continuità ecologica alla rete di elementi naturali o semi-naturali esistenti e di progetto;
- coerenza, riproponendo anche tipologie fisionomiche del paesaggio vegetale ravennate.

3) Criteri di "raccordo" con la Rete Ecologica

Nel comparto, come definito nella scheda "POC 9", sono previste delle fasce a verde, periferiche e interne, che, a prescindere dalle diverse funzioni attribuite, andranno a incrementare la dotazione di "naturalità" dell'area e in parte a connettere le aree di rete ecologica esistenti e di progetto. Requisito fondamentale per questo tipo di aree è la continuità spaziale e funzionale. La prima non potrà essere assicurata completamente per la presenza d'inevitabili barriere ecologiche, costituite soprattutto dalla viabilità, mentre la continuità funzionale può essere raggiunta utilizzando i criteri tecnici opportuni nella progettazione ed esecuzione delle opere a verde, di seguito sintetizzati:

- struttura verticale stratificata,

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	42	56

- spazi aperti dove lo spazio lo consente,
- anche nelle formazioni lineari creare stratificazione verticale e articolazione orizzontale,
- utilizzo di specie della flora spontanea e delle formazioni esistenti,

A2: Prestazioni:

1) Assetto planivolumetrico degli interventi in rapporto al contesto esistente

L'inserimento nel contesto ha guidato l'organizzazione insediativa (vedi precedenti paragrafi).

2) Margini urbani

I margini sono definiti generalmente definiti dalle aree verdi pubbliche e private.

3) Verde pubblico e verde privato

Come già evidenziato il verde pubblico si trova uniformemente distribuito lungo il comparto, dove sono anche collocate le vasche di laminazione per ogni singolo stralcio attuativo, mentre il verde privato è concentrato attorno agli edifici esistenti con funzione di mitigazione..

4) Accessibilità e fruizione integrata della rete del verde e degli spazi pubblici

Sia nel 1° Stralcio sia nel 2° Stralcio la posizione delle fasce verdi consente una buona accessibilità e la fruizione integrata della rete del verde e degli spazi pubblici.

5) Continuità rete dei percorsi ciclopedonali esistenti

Solo il 2° Stralcio è dotato di collegamento ciclabile alla rete urbana esistente o di progetto, mediante l'utilizzo della Via Baronessa che sarà utilizzata a opere viarie ultimate come strada per l'accesso alle case già insediate.

6) Continuità spaziale e funzionale della rete dei servizi

Considerata la collocazione il sito può connettersi alla rete dei servizi funzionali agli usi previsti.

7) Gerarchizzazione dei sistemi viabilistici, sicurezza e comfort

La gerarchizzazione dei sistemi è sintetizzata nei grafici allegati (vedi tavola di progetto).

8) Mitigazione dell'inserimento dei tracciati nella nuova viabilità

Gli schemi insediativi evidenziano i sistemi di mitigazione e inserimento dei nuovi tracciati (vedi tavola di progetto)

9) Progetto del completamento e dell'integrazione dei tessuti in funzione degli esistenti

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	43	56

Le regole insediative tengono conto dei tessuti esistenti, l'intero intervento si configura come completamento di un vasto quadrante urbano, pur nell'articolazione complessa del sito.

10) Ritmo pieno-vuoto dei volumi edificati

L'organizzazione insediativa segue le logiche funzionali dei sistemi logistici, secondo sequenze seriali a grande dimensione, pur tenendo conto delle pre-esistenze e dei vari orientamenti imposti dal contesto ed in particolare dalla rete stradale al contorno.

11) Inserimento paesaggistico degli interventi secondo le prescrizioni delle NTA del POC

1. Le tipologie di opere a verde individuate per l'intero comparto sono progettate in relazione alla destinazione principale, perseguendo come obiettivo prioritario la massima qualità ecologica del sistema urbano e come obiettivo secondario la funzione specifica relativa alla tipologia urbanistica prevista (per es. fasce lineari a struttura complessa per la mitigazione dei fronti impattanti delle aree produttive).

2. Per i criteri generali di progettazione del verde si fa riferimento al Regolamento del Verde Urbano e all'elaborato 7.2 del RUE e alla scheda POC 9; per le scelte compositive e distributive si fa riferimento anche al contesto territoriale.

3. I criteri progettuali indicati in precedenza e la pianificazione vigente conducono ad un raccordo con la rete ecologica esistente pur con le inevitabili discontinuità dovute alle barriere ecologiche costituite da strade e manufatti.

B) Le misure specifiche per i comparti

Obiettivi di Contesto locale

Per quanto riguarda il paesaggio, gli obiettivi definiti dal POC sono la promozione della riconoscibilità del paesaggio produttivo e logistico dalle sue diverse parti e funzioni attraverso la caratterizzazione dei margini di mitigazione.

Valori naturalistico ambientali

(vedi carta per la qualità del territorio, PSC, elab. G2)

Elementi strutturanti del territorio d'area vasta:

aree prevalentemente agricole con relitti e piccole aree boscate lungo i margini agricoli e aree di rinaturalizzazione in prossimità di ex cave

Elementi strutturanti del territorio a scala locale:

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	44	56

simili ai precedenti di area vasta

Misure per l'inserimento ecologico e paesaggistico degli interventi"

Trattandosi di uso logistico produttivo, in coerenza con gli obiettivi della scheda di inserimento paesaggistico POC 9, l'obiettivo primario è la realizzazione delle mitigazioni paesaggistiche al contorno. L'obiettivo è di incrementare la massa vegetale sfruttando, dove possibile, gli spazi a disposizione con tipologie di impianto si "verde urbano" e "forestali". La quantità di massa vegetale è direttamente proporzionale a importanti benefici in termini ambientali quali l'assorbimento del carbonio, l'intercettazione delle polveri, la mascheratura di elementi detrattori del paesaggio.

17.3 (ART. 13.4) MISURE RELATIVE AL PROGETTO DELLE AREE PUBBLICHE E DELLA RELATIVA REALIZZAZIONE DA PARTE DEI PRIVATI

- a) *Conformità del progetto delle aree pubbliche all'art. 52, c5 delle Norme Tecniche di Attuazione del PSC finalizzato alla messa in rete e all'integrazione delle attrezzature e degli spazi esistenti*

I principali servizi presenti sono previsti nello stralcio n.2 e sono funzionali all'insediamento.

- b) *Progetto del verde, secondo il Regolamento Comunale del Verde e gli schemi RUE.*

Il progetto di riqualificazione del verde sarà redatto in conformità al regolamento Comunale del verde.

- c) *Gestione delle aree destinate a standard verde di livello locale/condominiale*

Le aree a standards verde sono gestite, sino a richiesta e presa in carico del Comune, dal Soggetto Attuatore, le aree a verde privato di mitigazione e filtro rimangono in carico alle singole proprietà.

- d) *Attrezzature di interesse generale nelle aree a destinazione pubblica*

Come già riferito i principali servizi presenti saranno localizzati nel 2° Stralcio.

- e) *Finalità delle aree destinate a standard verde nelle aree a destinazione prevalentemente produttiva*

L'area produttiva finalizza le aree a standard pubblico anche per creare un filtro di mitigazione paesaggistica ed sono uniformemente distribuite lungo tutta la fascia viaria pubblica e per la mitigazione degli edifici esistenti.

(Art. 13.5) misure relative al progetto della viabilità e dei parcheggi pubblici e privati

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	45	56

a. Conformità al Regolamento viario

Come già riportato la rete stradale è progettata in conformità al regolamento viario.

b. Caratteristiche funzionali e dimensionali delle aree a parcheggio pubblico e privato secondo NTA RUE.

Le caratteristiche funzionali dimensionali dei parcheggi dovranno corrispondere alle prescrizioni di RUE POC e dei servizi preposti.

c. Dimensionamento dei parcheggi privati e privati d'uso pubblico

I parcheggi privati possono essere dimensionati in base al RUE vigente.

d. Parcheggi nel sottosuolo a pertinenza di immobili privati su aree comunali

Non sono previsti parcheggi interrati.

17.4 (ART. 13.6) MISURE RELATIVE ALL'INVARIANZA IDRAULICA

Per le misure relative all'invarianza idraulica si rimanda alle previsioni della "Relazione preliminare sulle reti di comparto: rete gas, rete acqua, fognatura nera, fognatura bianca, dimensionamento vasche di prima pioggia e di laminazione" con specifica dimostrazione di calcolo per il dimensionamento delle vasche di laminazione.

17.5 (ART. 13.7) MISURE RELATIVE ALLA REALIZZAZIONE DI VASCHE DI PRIMA PIOGGIA

Per le misure riguardanti la realizzazione di vasche di prima pioggia si rimanda alle previsioni sempre alla Relazione preliminare sulle reti di comparto: rete gas, rete acqua, fognatura nera, fognatura bianca, dimensionamento vasche di prima pioggia e di laminazione con specifica dimostrazione di calcolo per il dimensionamento delle vasche e alle prescrizioni di ARPA.

17.6 (ART.13.8) IDENTIFICAZIONE E ANALISI DELLA CONSISTENZA DEI PALEODOSSI

1 - Il PTCP della Provincia di Ravenna nella tavola Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico culturali classifica parte delle aree comprese nel presente PUA (vedi Tav. 1b Inquadramento urbanistico – pianificazione provinciale altri vincoli sovraordinati – vista satellitare)

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	46	56

negli ambiti di tutela:

- Paleodossi fluviali particolarmente pronunciati di cui all'art.3.20 a delle nta dello stesso PTCP
- Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentale e paesistica di cui all'art. 3.20 d delle n.t.a

Lo stesso PTCP all'art. 3.20 comma 9 per tali tutele prevede:

“Sono fatte salve le previsioni contenute negli strumenti di pianificazione provinciali e comunali vigenti alla data di adozione del presente piano...” (il PTCP è stato adottato dal Consiglio Provinciale con Delibera n.51 del 06.06.2005).

Dalla documentazione sulla pianificazione comunale pregressa allegata (vedi) al presente PUA si evince che l'area in oggetto è stata oggetto di previsioni per intermodalità e logistica prima dell'adozione del PTCP stesso.

Si ritengono quindi in questo caso fatte salve le previsioni pregresse e non cogenti e applicabili le tutele successivamente introdotte dal PTCP.

Si considerano perciò tali aree a tutti gli effetti classificabili per le attività logistico produttive, per attività terziarie e servizi e relative infrastrutture e le dotazioni pubbliche come previste dal presente PUA.

18 L'ATTUAZIONE DEL PIANO

18.1 ITER DI ATTUAZIONE DEL PIANO – TEMPI DI ATTUAZIONE – REALIZZAZIONE PER STRALCI

Il P.U.A può essere attuato in due stralci funzionali secondo lo schema allegato alla tavola n° 3b e secondo gli impegni sottoscritti nella convenzione generale e nelle convenzioni stralcio.

Gli stralci funzionali previsti potranno essere accorpati senza variante al PUA. Il perimetro e il numero dei singoli stralci può essere successivamente variato con variante al PUA.

L'attuazione dei due stralci è vincolata alla soluzione delle criticità generali d'ambito come riportato nell'allegata convenzione.

Il primo stralcio deve essere presentato entro 5 anni dalla approvazione del presente PUA di comparto.

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	47	56

Il secondo stralcio deve essere presentato entro 9 anni dalla approvazione del presente PUA di comparto.

18.2 PROPOSTA DI STRALCIO DELLE AREE MARGINALI AREE E LORO USI, EVENTUALE DELOCALIZZAZIONE DELLE RESIDENZE INTERNE AL COMPARTO

Come definito dal POC Logistica nelle modalità attuative:

il PUA dovrà definire l'esatto perimetro del comparto, provvedendo all'eventuale stralcio di aree marginali e di edifici esistenti che non aderiscono al PUA e/o non accettano la modalità attuativa a distanza. In tal caso l'uso esistente a residenza civile può essere mantenuto con riferimento alla normativa di RUE della aree a verde privato.

Inoltre:

Qualora gli edifici ricadano all'interno delle fasce di mitigazione e filtro oppure qualora siano censiti come "edifici di valore tipologico e documentario" o come "edifici di appoderamenti ex Ersas" e presentino caratteristiche strutturali e funzionali non compatibili con la vocazione logistica dei comparti, purchè non inducano incompatibilità d'uso logistico al contorno, potranno:

- mantenere uso e classificazione agricole con relativi usi integrativi ammessi dalle Nta di Rue a condizione che gli usi integrativi non comportino maggiori vincoli, rispetto agli usi esistenti, nei confronti delle infrastrutture viarie e/o degli usi logistici previsti;

- mantenere l'eventuale uso esistente a residenza civile con riferimento alla normativa di RUE delle aree a verde privato.

Preso atto che le proprietà non hanno aderito alla modalità attuativa a distanza, il presente PUA individua le seguenti aree soggette a stralcio:

D Ceretti Valda e Rosetti Gianpaolo

proprietari dei terreni censiti al Catasto di Ravenna, sezione Ravenna, foglio 54 ai mappali 58, 276 e 277,

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	48	56

G Fragorzi Franco

proprietario dei terreni censiti al Catasto di Ravenna, sezione Ravenna, foglio 83 al mappale 50;

H Fragorzi Ferrero

proprietario dei terreni censiti al Catasto di Ravenna, sezione Ravenna, foglio 83 al mappale 228;

I Fragorzi Fosco

proprietario dei terreni censiti al Catasto di Ravenna, sezione Ravenna, foglio 83 al mappale 229;

L Tesei Marco, Tesei Monica, Zani Carla,

proprietari dei terreni censiti al Catasto di Ravenna, sezione Ravenna, foglio 83 al mappale 232;

N Laghi Giuseppe

proprietario dei terreni censiti al Catasto di Ravenna, sezione Ravenna, foglio 83 al mappale 230;

O Ferrini Ornella, Ferrini Patrizia, Giannini Antonia

proprietaria dei terreni censiti al Catasto di Ravenna, sezione Ravenna, foglio 83 ai mappali 211;

e propone di classificarle nella componente aree a verde privato di cui all'art. IV.1.10. del vigente RUE per le quali

Il presente PUA individua, inoltre, le aree:

L*Tesei Marco, Tesei Monica, Zani Carla,

proprietari dei terreni censiti al Catasto di Ravenna, sezione Ravenna, foglio 83 al mappale 186,185;

N*Laghi Giuseppe

proprietario dei terreni censiti al Catasto di Ravenna, sezione Ravenna, foglio 83 al mappale 230;

e propone di classificarle, come nelle condizione esistente, nella componente "Zone di più recente formazione ad alta vocazione produttiva agricola" di cui all'art. VI.2.4 del vigente RUE; mantenendo i relativi diritti edificatori e usi integrativi ammessi dalle N.t.a del RUE.

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	49	56

18.3 OPERE A SOLUZIONE DELLE CRITICITÀ DEL POC LOGISTICA PER L'ATTUAZIONE DEL COMPARTO

Per l'attuazione per stralci del comparto 1 sono previste le seguenti opere a soluzione delle criticità individuate dal POC tematico logistica (come definite nella convenzione del presente PUA).

Nel 1° *Stralcio* sono presenti alcuni elementi critici che devono essere superati al fine di dare corso allo sviluppo dell'area:

A - Criticità infrastrutturali;

B - Smaltimento acque meteoriche;

C - Smaltimento acque nere.

Al fine di risolvere tali punti critici del sistema di sviluppo sono state adottate le seguenti soluzioni:

1. La realizzazione del sottopasso (denominato "H" nella scheda d'ambito di POC Logistica) al di sotto della Via Trieste e strada di collegamento chiamata ex - Sarom, al fine di collegare il nuovo comparto con il porto già insediato;
2. Realizzazione delle opere necessarie al corretto smaltimento delle acque meteoriche, mediante la realizzazione di fognature e vasche di laminazione dimensionate secondo quanto richiesto dall'Ente recettore, inoltre sarà sottoscritto un protocollo di intesa per la realizzazione degli interventi prescritti dall'Ente Gestore - Consorzio di Bonifica, gli interventi sono definiti nella convenzione allegata al presente PUA;
3. Realizzazione delle opere necessarie al corretto smaltimento delle acque nere, derivanti dagli stabilimenti e dalle vasche di prima pioggia delle aree pubbliche e ove necessario anche dalle aree private. Inoltre sarà da realizzare l'allaccio al depuratore secondo le prescrizioni dell'Ente gestore – Hera, gli interventi sono definiti nella convenzione allegata al presente PUA.

Nel 2° *Stralcio* gli elementi critici che devono essere superati al fine di dare corso allo sviluppo dell'area sono:

A - Criticità infrastrutturali;

B - Smaltimento acque meteoriche;

C - Smaltimento acque nere.

Al fine di risolvere tali punti critici del sistema di sviluppo sono state adottate le seguenti soluzioni:

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	50	56

4. Realizzazione delle opere di viabilità lungo la Via Canale Molinetto (definite dalla scheda d'ambito del POC Logistica, come "A" e "B"), quali rotatorie, al fine di consentire l'accesso all'area;
5. In riferimento allo smaltimento delle acque meteoriche, non sono prescritti ulteriori impegni, da prendere da parte del lottizzante;
6. In riferimento allo smaltimento delle acque nere, non sono prescritti ulteriori impegni, da prendere da parte del lottizzante.

Quanto saranno realizzati entrambi i Comparti Logistica 1 e 2, come indicato dalla scheda d'ambito, sarà presente:

A - Criticità infrastrutturali.

7. A tal momento, sarà da realizzare l'intervento denominato "F", quale rifacimento del ponte sulla Statale 67 (Via Classicana).

18.4 IL PROGETTO DEI MOVIMENTI TERRA PER LA REALIZZAZIONE DEI RILEVATI

L'organizzazione delle aree e le tipologie di rilevato

Le aree di riporto dei rilevati individuate nel presente progetto sono la coerente conseguenza degli schemi urbanistici ipotizzati (ipotesi unitaria e frazionata) e compatibili con tale progetto.

La loro organizzazione deriva, in modo chiaro e funzionale, dalla necessità di realizzare rilevati eventualmente anche in significativo anticipo rispetto alla successiva trasformazione urbanistica.

Il progetto definisce solamente l'assetto urbanistico generale dell'area demandando alle fasi esecutive di attuazione tutte le necessarie e più specifiche verifiche ambientali, geologiche, procedurali, archeologiche, sulle interferenze, di caratterizzazione dei terreni e delle acque in sito e dei siti di provenienza, meccaniche, di cantierizzazione, d'impatto sul traffico, eccetera.

Si forniscono comunque i dati già noti.

Aree logistiche produttive

Le aree destinate alla logistica sono sopraelevate con terreni classificati in Tabella B dell'allegato alla parte IV Titolo V del Dlgs 152/06, provenienti da dragaggio, nelle aree classificate dagli strumenti

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	51	56

sovraordinati alla pianificazione comunale come non idonea all'insediamento di impianti di trattamento e smaltimento rifiuti non saranno riportati materiali classificati rifiuto.

Aree per servizi

Come indicato negli schemi urbanistici sono state localizzate piccole aree per servizi nella misura minima necessaria per l'intero comparto, saranno localizzate nel 2° Stralcio, al contrario non ne sono state individuate nel 1° Stralcio, avendo questo assorbito nella quasi totalità la percentuale disponibile per l'intero comparto, qualora fosse necessario anche per il 1° Stralcio quote di servizi, queste sono da considerarsi localizzate presso il Centro Direzionale Portuale prossimo al PUA in oggetto.

Le aree per servizi, sono oggi realizzate con terreni classificati in Tabella B dell'allegato alla parte IV Titolo V del Dlgs 152/06.

Andrà comunque verificata la compatibilità dello specifico tipo di servizi individuati con la tipologia dei rilavati presenti, secondo le prescrizioni delle norme vigenti.

Aree per verde pubblico - fasce di mitigazione pubbliche e private

Per le aree destinate a verde pubblico di standard si prevede, la realizzazione, con terreno di scotico dal sito, delle fasce verdi perimetrali di mitigazione e filtro, come meglio definite negli allegati grafici con terreno classificabile in Tabella A dell'allegato alla parte IV Titolo V del Dlgs 152/06.

Aree per parcheggi pubblici

Per una migliore flessibilità, le aree a parcheggio pubblico di standard essendo assimilate alle stesse aree produttive sono realizzate con terreno di Tabella B, ciò consente una notevole flessibilità di definizione urbanistica futura delle stesse.

La diversa organizzazione dei pacchetti stradali dei parcheggi, rispetto a quella ipotizzabile per piazzali privati, porterà in sede esecutiva, a quote d'imposta dei pacchetti differenziate e, quindi, alla necessità di un successivo scotico quasi certamente più profondo (vedi sezioni indicative) con successiva disponibilità di materiali provenienti da tale scotico.

Al momento nel presente progetto, sempre per favorire la semplicità di esecuzione, non si ipotizzano distinzioni di quote di riporto fra aree private, parcheggi pubblici e strade pubbliche.

Aree stradali

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	52	56

Per tali aree vale quanto già riportato nel precedente paragrafo sui parcheggi.

Oltre alle caratteristiche fisico chimiche prescritte dalla norma, dalle prescrizioni progettuali e di valutazione ambientale, identificate dalle necessarie caratterizzazioni, i terreni dovranno corrispondere anche alle caratteristiche meccaniche prescritte dalle norme per le varie tipologie d'uso, o adeguabili ad esse, secondo gli accordi fra le parti.

Per le aree di pertinenza stradale e soprattutto per i pacchetti stradali sarà possibile a seguito di accordi con le Università Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali – DICAM di Bologna, indagini specifiche su pavimentazioni sperimentali strumentate (Smart road).

Scelte urbanistiche e realizzazione dei rilevati - quote di progetto

Le quote medie delle aree urbane circostanti sono (vedi rilievo e riferimento ai capisaldi topografici) sono sintetizzabili in:

- Via Trieste posta a nord del comparto quota media circa 7,10 - 7,20 m circa;
- Statale 67 (Via Classicana) posta a est del comparto, parte da circa 0,60 - 0,70 m per alzarsi a quota 3,50 m circa all'altezza dello svincolo di Via Baronessa;
- Via Baronessa posta a sud - est del comparto quota media 1,10 – 1,20 m circa;
- Via Canale Molinetto posta all'estremo sud del comparto quota media 1,40 – 1,50 m circa;
- Scalo ferroviario a servizio del porto in destra Canale Candiano quota media 1,30 – 1,40 m circa.

In considerazione di tali quote dei piani urbani al contorno, pur prevedendo significativi riporti di terreno, il piano medio delle strade e della nuova urbanizzazione logistico - produttiva può essere posto mediamente ad una quota di 3,00 slmm, tale quota risulta compatibile e di minimo impatto rispetto alle quote dell'intero contesto.

Solo al lembo del comparto sud di Via Canale Molinetto (via di direzione da e verso il mare), per la quale è presente un dislivello di circa 150-160 cm è ampiamente raccordabile nell'area delle vasche con sistemazioni a verde in moderato declivio.

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	53	56

19 TABELLE DELLE SUPERFICI TERRITORIALI, DELLE FUNZIONI E SUPERFICI UTILI, DEGLI STANDARDS PUBBLICI

SUPERFICI PUBBLICHE PER STANDARDS, DOTAZIONI E SUPERFICI PRIVATE FONDIARIE

	DATI DI POC	DATI DI PUA
SUPERFICIE COMPLESSIVA DI COMPARTO	mq 529.296	mq 529.296
SUPERFICIE TERRITORIALE DI COMPARTO DA STRALCIARE DAL PERIMETRO DI PUA	mq 68.495	- Demq 3.393 - Genmq 2.131 mq 68.495
SUPERFICIE COMPLESSIVA DI PUA	mq 460.801	Demq 3.393 Genmq 2.131 mq 460.801
SUPERFICIE PUBBLICA ESISTENTE ESCLUSA DALLA ST	mq 32.687	mq 32.687
SUPERFICIE PUBBLICA PER SCOLO CONSORZIALE	mq 8.542	mq 8.542
SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI MITIGAZIONE E FILTRO E VIABILITA' ESISTENTI	mq 24.145	mq 24.145
ST SUPERFICIE TERRITORIALE COMPLESSIVA PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE E TERZIARIE, SERVIZI	mq 428.114	Demq 3.393 Genmq 2.131 mq 428.114
di cui ST SUPERFICIE TERRITORIALE PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	mq 422.344	Demq 3.393 Genmq 2.131 mq 422.344
di cui ST SUPERFICIE TERRITORIALE PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI	mq 5.770	mq 5.770
SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA COMPLESSIVA	-	Demq 3.393 Genmq 2.131 mq 296.977
di cui SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	-	Demq 3.393 Genmq 2.131 mq 275.658
di cui SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA PER VERDE DI MITIGAZIONE E FILTRO (PRESCRITTIVO E INDICATIVO)	-	mq 12.871
di cui SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA PER VERDE DI MITIGAZIONE E FILTRO IN FASCIA DI RISPETTO STRADALE	-	mq 4.678
di cui SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI	-	mq 3.770
SS SUPERFICIE PUBBLICA PER STANDARDS (Attività Logistico Produttive >= 10% St; attività Terziaria >= 100% SC)	mq 44.235	mq 45.607
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER PACHEGGI DI STANDARD	mq 17.694	mq 18.214
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER PARCHEGGI DI STANDARD PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE (>= 4% St)	mq 16.894	mq 17.414
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER PARCHEGGI DI STANDARD PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI (>= 40% SC)	mq 800	mq 800
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI STANDARD	mq 26.541	mq 27.393
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI STANDARD PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	mq 25.341	mq 26.193
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI STANDARD PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI	mq 1.200	mq 1.200
SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI MITIGAZIONE E FILTRO IN FASCIA DI RISPETTO STRADALE	-	mq 59.110
SUPERFICIE PUBBLICA PER VIABILITA' (STRADE, ROTATORIE, MARCIAPIEDI, PISTE CICLABILI)	-	mq 26.420

SUPERFICI TERRITORIALI, SUPERFICI COMPLESSIVE, INDICI

	DATI DI POC	DATI DI PUA
ST SUPERFICIE TERRITORIALE COMPLESSIVA	mq 428.114	Demq 3.393 Genmq 2.131 mq 428.114
di cui ST SUPERFICIE TERRITORIALE PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	mq 422.344	Demq 3.393 Genmq 2.131 mq 422.344
di cui ST SUPERFICIE TERRITORIALE PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI	mq 5.770	mq 5.770
Ut INDICE DI UTILIZZAZIONE TERRITORIALE PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	0,5	0,38
Ut INDICE DI UTILIZZAZIONE TERRITORIALE PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI		0,35
Uf INDICE DI UTILIZZAZIONE FONDIARIA PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE		0,55
Uf INDICE DI UTILIZZAZIONE FONDIARIA PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI		0,53
Sc SUPERFICIE COMPLESSIVA TOTALE	mq 214.057	Demq 1.866 Genmq 1.172 mq 163.264
di cui Sc SUPERFICIE COMPLESSIVA PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE max 99%	mq 211.916	Demq 1.866 Genmq 1.172 mq 161.264
di cui Sc SUPERFICIE COMPLESSIVA PER ATTIVITA' TERZIARIE max 1%	mq 2.141	mq 2.000
VASCA DI LAMINAZIONE 1	SUPERFICIE: mq 5.000 ALTEZZA: m 2,50	VOLUME: mc 12.500
VASCA DI LAMINAZIONE 2	SUPERFICIE: mq 6.250 ALTEZZA: m 2,00	VOLUME: mc 12.500

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	54	56

Dati primo stralcio

SUPERFICI PUBBLICHE PER STANDARDS, DOTAZIONI E SUPERFICI PRIVATE FONDIARIE STRALCIO 1

	DATI DI POC	DATI DI PUA
SUPERFICIE TERRITORIALE DI COMPARTO DA STRALCIARE DAL PERIMETRO DI PUA	mq 3.393	- Di- mq 3.393 mq 3.393
SUPERFICIE COMPLESSIVA STRALCIO 1	mq 239.323	Di- mq 239.323 mq 3.393
SUPERFICIE PUBBLICA ESISTENTE ESCLUSA DALLA ST	mq 23.014	mq 23.014
SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI MITIGAZIONE E FILTRO E VIABUTA' ESISTENTI	mq 23.014	mq 23.014
ST SUPERFICIE TERRITORIALE COMPLESSIVA PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE E TERZIARIE, SERVIZI	mq 216.309	Di- mq 216.309 mq 3.393
di cui ST SUPERFICIE TERRITORIALE PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	mq 216.309	Di- mq 216.309 mq 3.393
di cui ST SUPERFICIE TERRITORIALE PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI	-	-
SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA COMPLESSIVA	-	Di- mq 1.53.952 mq 3.393
di cui SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	-	Di- mq 1.43.099 mq 3.393
di cui SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA PER VERDE DI MITIGAZIONE E FILTRO (PRESCRITTIVO E INDICATIVO)	-	mq 6.394
di cui SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA PER VERDE DI MITIGAZIONE E FILTRO IN FASCIA DI RISPETTO STRADALE	-	mq 4.459
di cui SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI	-	-
SS SUPERFICIE PUBBLICA PER STANDARDS (Attività Logistica Produttiva >= 10% Sc attività Terziaria >= 100% Sc)	mq 21.631	di cui Di- mq 19.305 mq 309
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER PARCHEGGI DI STANDARD	mq 8.652	di cui Di- mq 8.839 mq 136
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER PARCHEGGI DI STANDARD PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE (>= 4% Sc)	mq 8.652	di cui Di- mq 8.839 mq 136
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER PARCHEGGI DI STANDARD PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI (>= 40% Sc)	-	-
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI STANDARD	mq 12.979	mq 10.466 di cui mq 2.53.300
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI STANDARD PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	mq 12.979	mq 10.466 di cui mq 2.53.300
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI STANDARD PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI	-	-
SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI MITIGAZIONE E FILTRO IN FASCIA DI RISPETTO STRADALE	-	mq 30.466
SUPERFICIE PUBBLICA PER VIABUTA' (STRADE, ROTATORIE, MARCIAPIEDI, PISTE CICLABILI)	-	mq 12.586

SUPERFICI TERRITORIALI, SUPERFICI COMPLESSIVE, INDICI

	DATI DI POC	DATI DI PUA
ST SUPERFICIE TERRITORIALE COMPLESSIVA	mq 216.309	Di- mq 216.309 mq 3.393
di cui ST SUPERFICIE TERRITORIALE PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	mq 216.309	Di- mq 216.309 mq 3.393
di cui ST SUPERFICIE TERRITORIALE PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI	-	-
Ua INDICE DI UTILIZZAZIONE TERRITORIALE PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	0,5	-
Ua INDICE DI UTILIZZAZIONE TERRITORIALE PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI	-	-
Uf INDICE DI UTILIZZAZIONE FONDIARIA PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	-	0,55
Uf INDICE DI UTILIZZAZIONE FONDIARIA PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI	-	-
Sc SUPERFICIE COMPLESSIVA TOTALE	mq 108.155	Di- mq 84.674 mq 1.866
di cui Sc SUPERFICIE COMPLESSIVA PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE max 99%	mq 107.073	Di- mq 84.674 mq 1.866
di cui Sc SUPERFICIE COMPLESSIVA PER ATTIVITA' TERZIARIE max 1%	mq 1.081	-
VASCA DI LAMINAZIONE 1	SUPERFICIE: mq 5.000 ALTEZZA: m 2,50	VOLUME: mc 12.500

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	55	56

Dati secondo stralcio

SUPERFICI PUBBLICHE PER STANDARDS, DOTAZIONI E SUPERFICI PRIVATE FONDIARIE STRALCIO 2

	DATI DI POC	DATI DI PUA
SUPERFICIE TERRITORIALE DI COMPARTO DA STRALCIARE DAL PERIMETRO DI PUA	mq 65.102	- G= mq 65.102 mq 2.131
SUPERFICIE COMPLESSIVA STRALCIO 2	mq 221.478	G= mq 221.478 mq 2.131
SUPERFICIE PUBBLICA ESISTENTE ESCLUSA DALLA ST	mq 9.673	mq 9.673
SUPERFICIE PUBBLICA PER SCOLO CONSORZIALE	mq 8.542	mq 8.542
SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI MITIGAZIONE E FILTRO E VIABILITA' ESISTENTI	mq 1.131	mq 1.131
ST SUPERFICIE TERRITORIALE COMPLESSIVA PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE E TERZIARIE, SERVIZI	mq 211.805	G= mq 211.805 mq 2.131
di cui ST SUPERFICIE TERRITORIALE PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	mq 206.035	G= mq 206.035 mq 2.131
di cui ST SUPERFICIE TERRITORIALE PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI	mq 5.770	mq 5.770
SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA COMPLESSIVA	-	G= mq 143.025 mq 2.131
di cui SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	-	G= mq 132.559 mq 2.131
di cui SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA PER VERDE DI MITIGAZIONE E FILTRO (PRESCRITTIVO E INDICATIVO)	-	mq 6.477
di cui SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA PER VERDE DI MITIGAZIONE E FILTRO IN FASCIA DI RISPETTO STRADALE	-	mq 219
di cui SF SUPERFICIE PRIVATA FONDIARIA PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI	-	mq 3.770
SS SUPERFICIE PUBBLICA PER STANDARDS (Attività Logistico Produttive >= 10% St; attività Terziaria >= 100% SC)	mq 23.180	di cui G= mq 26.302 mq 213
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER PACHEGGI DI STANDARD	mq 9.041	di cui G= mq 9.375 mq 85
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER PACHEGGI DI STANDARD PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE (>= 4% St)	mq 8.241	di cui G= mq 8.575 mq 85
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER PACHEGGI DI STANDARD PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI (>= 40% SC)	mq 800	mq 800
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI STANDARD	mq 13.562	G=mq 128 mq 16.927 di cui per stralcio 1 mq 2.513-2030
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI STANDARD PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	mq 12.362	G=mq 128 mq 15.727 di cui per stralcio 1 mq 2.513-2030
di cui SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI STANDARD PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI	mq 1.200	mq 1.200
SUPERFICIE PUBBLICA PER VERDE DI MITIGAZIONE E FILTRO IN FASCIA DI RISPETTO STRADALE	-	mq 28.644
SUPERFICIE PUBBLICA PER VIABILITA' (STRADE, ROTATORIE, MARCIAPIEDI, PISTE CICLABILI)	-	mq 13.834

SUPERFICI TERRITORIALI, SUPERFICI COMPLESSIVE, INDICI

	DATI DI POC	DATI DI PUA
ST SUPERFICIE TERRITORIALE COMPLESSIVA	mq 211.805	G= mq 211.805 mq 2.131
di cui ST SUPERFICIE TERRITORIALE PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	mq 206.035	G= mq 206.035 mq 2.131
di cui ST SUPERFICIE TERRITORIALE PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI	mq 5.770	mq 5.770
Ut INDICE DI UTILIZZAZIONE TERRITORIALE PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE	0,5	-
Ut INDICE DI UTILIZZAZIONE TERRITORIALE PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI		-
Uf INDICE DI UTILIZZAZIONE FONDIARIA PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE		0,55
Uf INDICE DI UTILIZZAZIONE FONDIARIA PER ATTIVITA' TERZIARIE, SERVIZI		0,53
Sc SUPERFICIE COMPLESSIVA TOTALE	mq 105.902	G= mq 78.590 mq 1.172
di cui Sc SUPERFICIE COMPLESSIVA PER ATTIVITA' LOGISTICO PRODUTTIVE max 99%	mq 104.843	G= mq 76.590 mq 1.172
di cui Sc SUPERFICIE COMPLESSIVA PER ATTIVITA' TERZIARIE max 1%	mq 1.059	mq 2.000
VASCA DI LAMINAZIONE 2	SUPERFICIE: mq 6.250 ALTEZZA: m 2,00	VOLUME: mc 12.500

Data	File Name	Pag.	Pag. Tot.
15/03/2016	CO-11-014_ARC-REL-02_r00_RELAZIONE GENERALE.docx	56	56



COMUNE DI RAVENNA

prg 83

PIANO REGOLATORE GENERALE

A D O T T A T O: DELIBERA CONSILIARE N°15830/672 DEL 21/4/83
 CONTRODEDOTTO: DELIBERA CONSILIARE N°30044/1444 DEL 19/7/84
 A P P R O V A T O: DECRETO REGIONALE N° 3840 DEL 25/6/1985
 P U B B L I C A T O: GAZZETTA UFFICIALE N° 86 DEL 23/7/1985

AGGIORNATA CON:

V.S. APPROVATA CON DELIBERA C.C.N.33953/1089 DEL 27-7-87
 VARIANTE GRUPPO B APPROVATA CON DELIBERA G.R. N° 2949 DEL 14-6-88
 VARIANTE GRUPPO D APPROVATA CON DELIBERA DEL C.C. N° 19337/410 DEL 18-4-89
 VARIANTE GRUPPO A APPROVATA CON DELIBERA G.R. N° 146 DEL 31-1-90
 VARIANTE ALLA TAV.41 APPROVATA CON DELIBERA DEL C.C. N°15572/414 DEL 5-4-90

SINDACO
 ASSESSORE ALL' URBANISTICA
 SEGRETARIO GENERALE

SIG.	MAURO	DRAGONI
ARCH.	ACHILLE	ALBERANI
DOTT.	FLAVIO	DIAMANTE

ELABORAZIONE UFFICIO DI PIANO:

CONSULENTE GENERALE	PROF.	ING.	MARCELLO	VITTORINI
CONSULENTE OPERATIVO	DOTT.	ARCH.	LORENZO	PEZZELE
RESPONSABILE UFFICIO DI PIANO	DOTT.	ARCH.	FRANCO	STRINGA

COMPONENTI UFFICIO DI PIANO

ARCH. G. AMORUSO, ING. I. CONTI, ARCH. G. DRADI, V. GUIDI
 S. LAGHI, F. PRONI, P. ROSSI, P. ZERBINATI, G. ZOFFOLI

COMPONENTI SEZIONE URBANISTICA

ARCH. L. BERTAZZINI, ARCH. S. BIANCHINI, ARCH. C. CASADEI
 ARCH. M. MAGNI, ARCH. B. MAZZOTTI, ARCH. A. MUTTI
 GEOM. P. STOPPI, L. BALDINI, I. BRUSCHI, V. PANTINI
 C. PAPI, F. TONDINI, G. GALASSI, V. TARRONI

SCALA 1:5.000

PROGETTO: CAPOLUOGO NORD-EST

41

Progetto unitario
comparto Sarom
(art. 53)

5,50

SS

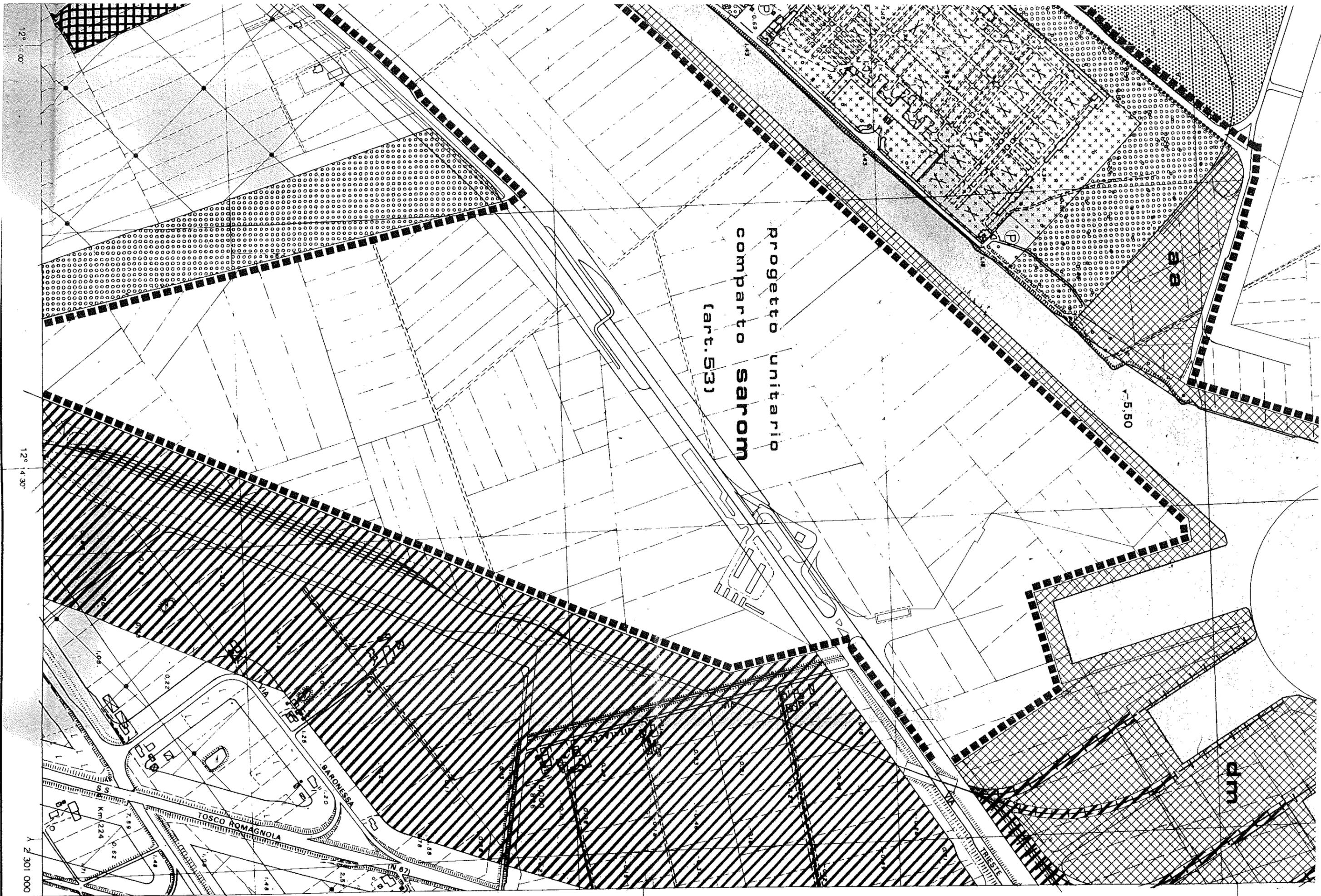
12° 4' 00"

12° 4' 30"

4 923 000

44° 26' 00"

44° 26' 30"



4 923 000

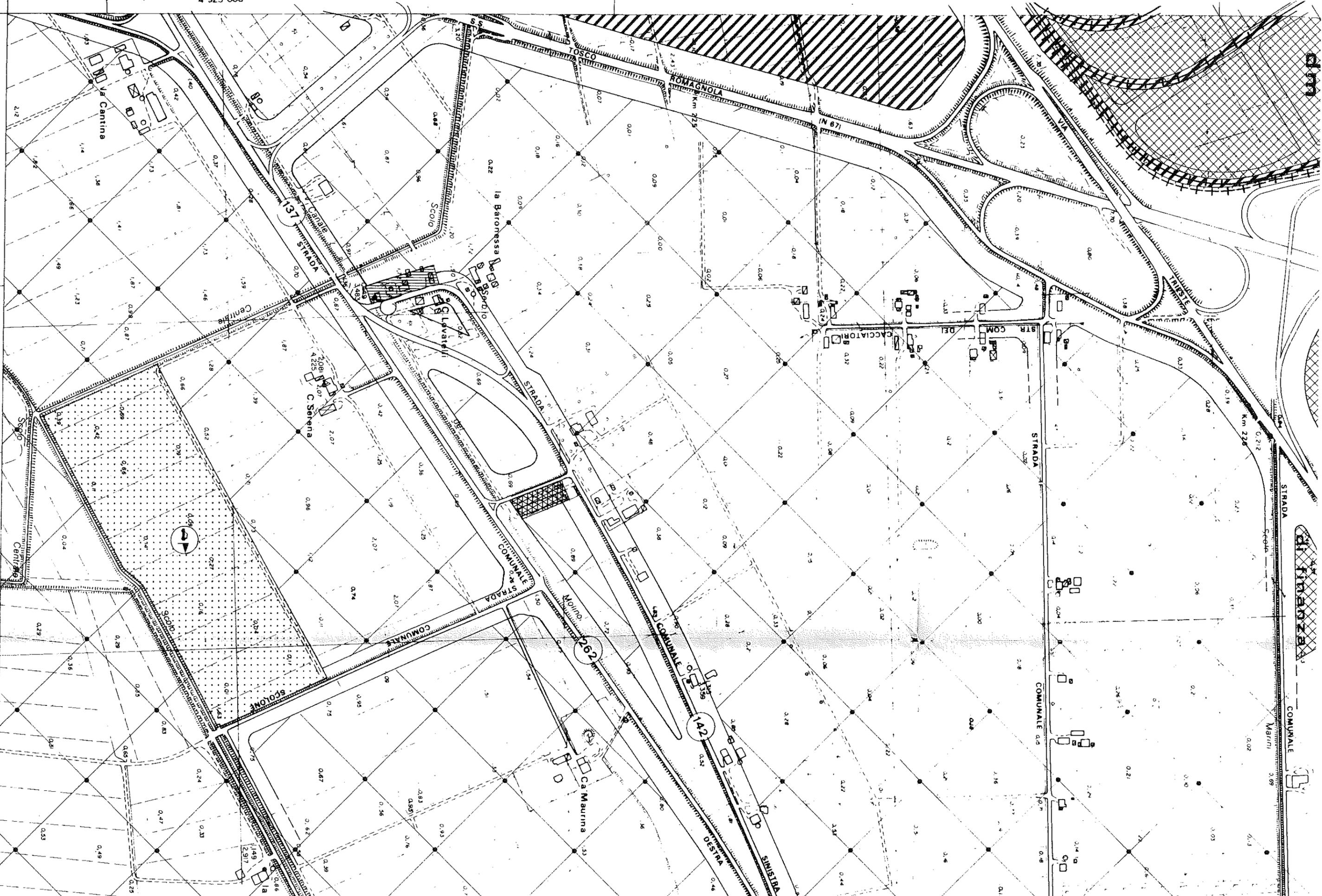
44° 26' 00"

44° 26' 30"

2 301 500

12° 15' 30"

12° 16' 00"

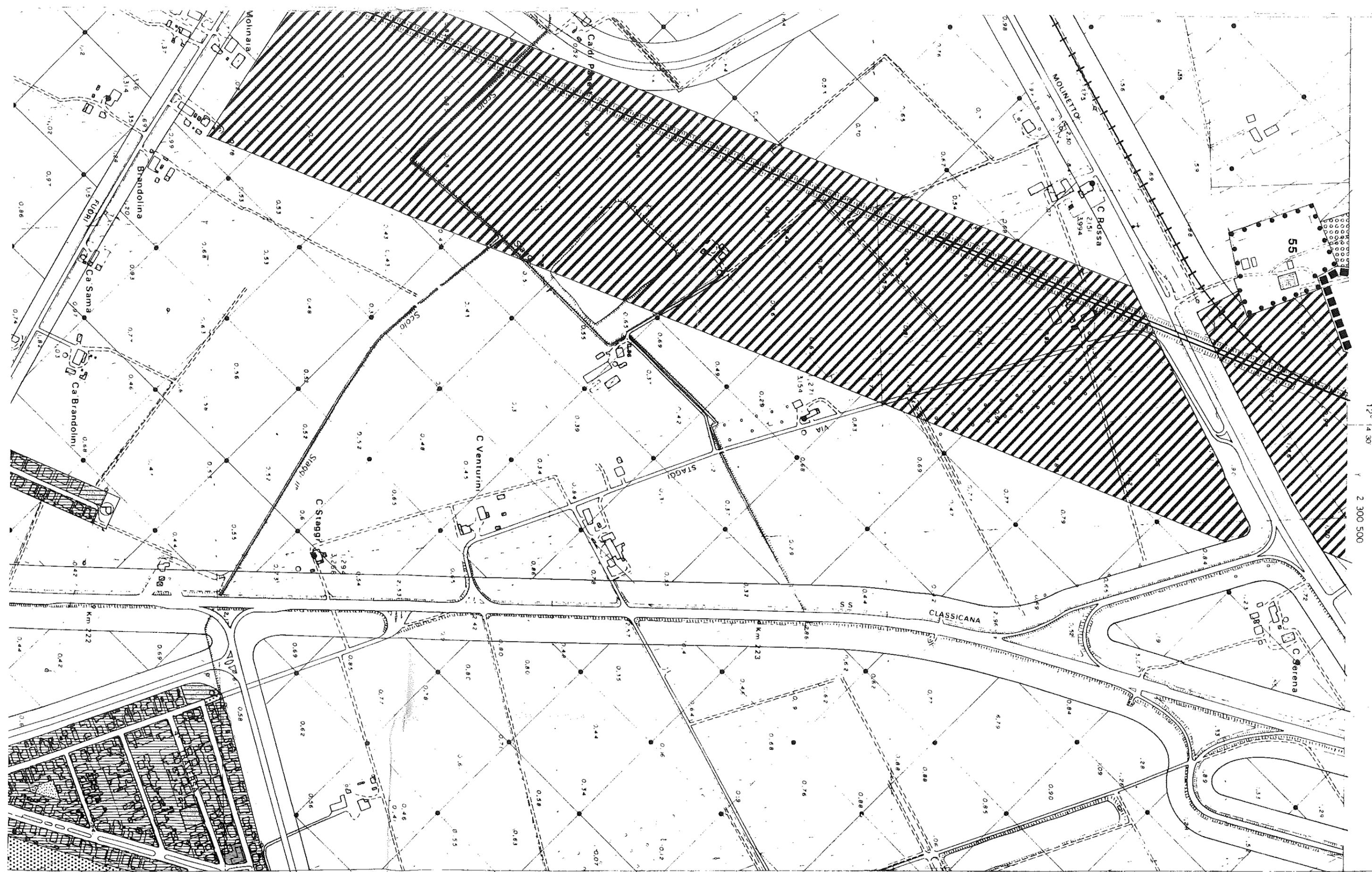


dm

di FIORENZA

COMUNALE

Manni 2.99



12° 14' 30" N
2 300 500

44° 24' 30"

44° 25' 00"

4 922 500

(ART. 61 - 62)

La disciplina d'uso e di intervento sarà specificata congiuntamente con i criteri e le modalità di gestione attraverso la formazione di un P.U.E. di Iniziativa Pubblica. Di norma sono vietate le edificazioni e sono ammesse esclusivamente modeste opere infrastrutturali d'arredo, servizi igienici e chioschi per il ristoro, nei limiti delle necessità di fruizione. Sono ammessi gli interventi necessari per la difesa del suolo e per il mantenimento, il potenziamento e la formazione delle sistemazioni a verde.

(*)

(c3) In aggiunta ai parcheggi pubblici di urbanizzazione primaria e secondaria eventualmente individuati nelle tavole di piano dovranno essere previsti, in relazione alle specifiche destinazioni d'uso, ulteriori spazi di sosta fino al raggiungimento degli standards di cui all'art. 70 o imposti da prescrizioni di legge, di norma all'esterno delle aree recintate.

ART. 62 - ZONE F2: DESTINATE ALLA VIABILITA' E ALLE FERROVIE

1. Zone destinate alla viabilità e alle ferrovie (F2)

(c1) Comprendono le piazze, le sedi stradali e ferroviarie.

(c2) Le indicazioni del P.R.G. relative alla viabilità ed alle ferrovie saranno ulteriormente precisate e specificate dall'Amministrazione Comunale, in sede di progettazione esecutiva delle singole opere.

(c3) Le sezioni stradali, nell'ambito delle zone di nuovo impianto e/o di ristrutturazione urbanistica, dovranno essere dimensionate tenendo conto delle effettive necessità di traffico e delle seguenti caratteristiche:

(*) è stato soppresso il precedente 3° comma

(ART. 62 - 63)

ristrutturazione nei limiti di distanza minima dai manufatti, di altezza e rapporto di copertura di cui sopra; inoltre è ammesso il trasferimento di impianti di distribuzione di carburante contrastanti con esigenze di traffico o di fruibilità degli spazi pubblici, in conformità alle norme di cui alla L.R. 16/86, anche in fasce di rispetto ricadenti e/o confinanti con altre zone omogenee non agricole.

(c18) Nelle fasce di rispetto sono altresì ammessi impianti tecnologici purchè aventi finalità pubbliche o di interesse generale.

(c19) E' consentito in tali fasce purchè ricadenti in zone agricole E1, l'installazione di attività di vendita ed esposizione di roulotte, caravans ed articoli da campeggio, nel rispetto dell'apposito regolamento comunale. Tali attività potranno svolgersi senza prevedere l'installazione di nuove costruzioni e di impianti fissi, anche in fasce di rispetto stradale purchè non costituiscano intralcio alla viabilità.

(c20) Le fasce di rispetto alla viabilità e ferroviarie non concorrono a determinare la distanza dai confini di zona.

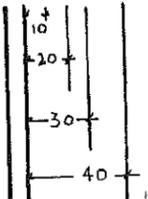
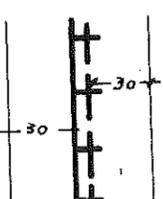
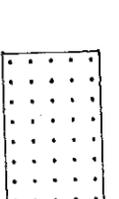
ART. 63 - ZONE F3: PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO PER SERVIZI E ATTREZZATURE

(c1) Tali zone sono destinate a servizi di interesse pubblico, secondo le indicazioni riportate mediante simbolo e/o didascalia nelle planimetrie di P.R.G.

(c2) Non è ammessa la residenza: sono consentite unitamente le abitazioni strettamente necessarie per l'eventuale personale di sorveglianza, con una Superficie utile max = 150 m² per singola unità produttiva.

(c3) In tali zone il Piano si attua mediante intervento diretto nelle aree edificate o completamente urbanizzate, e mediante intervento diretto previo progetto unitario nelle aree inedificate se prive

ONE F - G: ZONE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO

1	 <p>ZONE F₁: attrezzature pubbliche di interesse urbano-territoriale</p>	ART. 61
2	 <p>ZONE F₂: destinate alla viabilità, piazze e parcheggi e fascia di rispetto</p>	<p>ss16 strade statali sp1 strade provinciali 4 strade comunali</p>
2	 <p>ZONE F₂: percorsi pedonali-ciclabili (,sp = sottopassi)</p>	ART. 62
F ₂	 <p>ZONE F₂: linee ferroviarie e fascia di rispetto</p>	
F ₂	 <p>ZONE F₂: zone ferroviarie</p>	
F ₃	 <p>ZONE F₃: pubbliche e di uso pubblico per servizi e attrezzature</p>	ART. 63
G	 <p>ZONE G: servizi pubblici di quartiere</p>	ART. 64
ZONE H: SERVIZI PRIVATI		
H	 <p>ZONE H: zone a verde privato con attrezzature sportive e ricreative</p>	ART. 66



SP



98

COMUNE DI RAVENNA

PRG 93

VARIANTE GENERALE

AL PRG DEL 1983 APPR. CON DECR. REG. N. 3840 DEL 25.6.83

ADOTTATO	: DELIBERA CONSILIARE	N. 538/52184	del 21.12.1993
CONTRODEDOTTO	: DELIBERA CONSILIARE	N. 311/32498	del 28.07.1995
APPROVATO	: DELIBERA PROVINCIALE	N. 694/30912	del 12.07.1996
PUBBLICATO	: B.U.R.	N.	

SEGRETARIO GENERALE
DOTT. RAFFAELE AVOLIO

SINDACO
DOTT. PIER PAOLO D'ATTORRE

ASSESSORE ALL'URBANISTICA
DOTT. ALFREDO PETRONE

RESPONSABILE UFF. DI PIANO
ARCH. FRANCO STRINGA

CONSULENTI - PROGETTISTI
ING. GIOVANNI CROCIONI (coord.)
ARCH. LUCIANO PONTUALE
ING. MARCELLO VITTORINI

COMPONENTI UFF. DI PIANO
ARCH. G. DRADI, G. MAZZOCCOLI
ARCH. A. MUTTI, ARCH. F. PRONI,
ARCH. L. ROSSI
IST.PROG. P. ROSSI, S.CASAVECCHIA,
F. TONDINI, P.ZERBINATI, S.LAGHI,
IMP.AMM.I.BRUSCHI, G.GALASSI, M.PASI

CONSULENTE NORMATIVA
ING. CARLO MONTI

COLLABORATORI
ARCH. G. AMORUSO
ING. D. SIRRI
ARCH. M. SAVORELLI

DATA: 30.11.1993

17.07.1995 (modificata in sede di controdeduzione)

11.05.1996 (modificata in sede di approvazione)

LEGENDA

1:5000 (TERRITORIO COMUNALE: P3)

1:2000 (AMBITI RECENTI CONSOLIDATI: P4)

1:1000 (CENTRO STORICO: P5)

ART. IX.8 - ZONE F7: ZONE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO PER SERVIZI E ATTREZZATURE IN AMBITO PORTUALE

- (c1) Tali zone sono destinate all'uso di cui all'Art. II.3, punto 16, e comprendono perciò: lo specchio d'acqua portuale, le aree pubbliche e di uso pubblico destinate a banchina (per una profondità non superiore a m 50 dal ciglio e comunque secondo l'indicazione grafica delle tavole di PRG), il Demanio Marittimo, i raccordi ferroviari e le zone di formazione convogli, le aree di servizio e di accesso alle banchine, le aree per attrezzature di servizio all'autotrasporto, le aree per attività artigianali di servizio, commerciali, amministrative di servizio al porto, le aree destinate ad attrezzature per l'intermodalità, nonché le aree già oggetto di progetti unitari e di PUE. La tipologia ammessa per le attività commerciali è l'esercizio di vicinato (art. II.3 c3), salvo diverse previsioni contenute nei P.U., PUE e/o PUEP già approvati.
- (c2) Sugli immobili esistenti all'interno delle zone F7 portuali, negli abitati di Marina di Ravenna e Porto Corsini, in contrasto con le destinazioni previste dal presente articolo, sono ammessi - oltre a quanto previsto dal successivo Art. XIII.14, interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di ristrutturazione edilizia con ampliamento massimo pari a 70 m² di Su, previa determinazione del valore di riferimento dell'immobile esistente, da riportare in un atto unilaterale d'obbligo registrato e trascritto da far valere come unico valore di riferimento per la definizione dell'indennità d'esproprio.
- (c3) Nelle zone F7 il piano si attua secondo le prescrizioni di cui ai commi seguenti, articolate per le diverse sottozone che sono distinte nelle Tavole di P.R.G. da apposita simbologia.
- (c4) Le aree ferroviarie e stradali e le aree destinate al parcheggio e sosta autoveicoli e mezzi sono inedificabili. Su di esse possono essere installate esclusivamente le attrezzature e gli impianti strettamente di supporto alla movimentazione delle merci.
- (c5) Nelle aree di banchina, acqua portuale e demanio marittimo individuate con la lettera "D" è consentita l'installazione di impianti e attrezzature al servizio della navigazione e dell'attività portuale, la movimentazione delle merci e il transito degli automezzi ed ogni altra operazione necessaria a garantire il corretto svolgimento del lavoro portuale. Sono ammesse edificazioni a stretto servizio dell'insediamento principale quando particolari esigenze operative lo rendono necessario, previa concessione dell'area da parte dell'Autorità Portuale. I profili di banchina rappresentati nelle Tavole di PRG possono essere modificati in sede esecutiva su specifica indicazione e/o prescrizione dell'Autorità Portuale di Ravenna.
- (c6) Le aree oggetto di PUE e di Progetto Unitari, di seguito elencate, si attuano sulla base degli indici edilizi e delle prescrizioni contenute nei singoli progetti.
- I Progetti unitari e PUE di cui si tratta sono i seguenti:
- Progetto Unitario "ENEL approvato con delibera di C.C. n. 41173/310 dell'1.10.96";
 - Per gli edifici residenziali e ricettivi esistenti è ammessa la manutenzione straordinaria, il restauro e la ristrutturazione edilizia, è inoltre ammesso un incremento unum tantum del 20% della sup. utile esistente destinata ad uso ricettivo e pubblico esercizio;
 - PUEP "Porto turistico di Marina di Ravenna", approvato dal Consiglio Comunale con delibera n.10402/172 del.28.2.89 e sua successiva variante;
 - "PUEP per Servizi pubblici (militari-portuali amministrativi) e servizi di integrazione urbana" in Porto Corsini su area demaniale marittima: progetto da redigersi da parte dell'Autorità Portuale per servizi ed attrezzature di stretto interesse portuale e militare e per servizi volti alla riqualificazione urbana dell'abitato. Le prescrizioni e gli indici edilizi saranno determinati dal PUEP stesso con le specificazioni riportate nella tabella relativa al PUEP di Porto Corsini.
- I Progetti Unitari e i P.U.E.P. possono inoltre essere elaborati e/o modificati sulla base degli indici e prescrizioni seguenti:
- P.U. ENEL:
 - Uf ≤ 0,36 m²/m²

- Distanza dalle strade = m 6,00 o in confine con rispetto stradale quando individuato
- Distanza dai confini di zona = VI con un minimo di m 5,00
- Distanza dai confini di proprietà = VI con un minimo di m 5,00 o in confine previo accordo tra i proprietari

Nelle zone F7 A-A a Marina di Ravenna sono ammessi i seguenti usi:

- usi vari di tipo diffusivo (Art. II.3, c1); l'artigianato di servizio non alla persona e i laboratori artigianali sono ammessi previo parere preventivo dell'AUSL
- esercizi commerciali di vicinato (Art. II.3 c.3)
- pubblici esercizi (Art. II.3 c4)
- attività ricettive (Art. II.5, c.1), anche in relazione al successivo c.3
- attività artigianali laboratoriali produttive (Art. II.4, c2 e c3) con Superficie Utile non superiore, per unità produttiva, a mq. 250; con esclusione di attività nocive, dannose o comunque rumorose e previo specifico parere dell'AUSL.

In particolare, nelle aree contrassegnate con la dizione "Servizi alla nautica da diporto" sono ammessi esclusivamente interventi funzionalmente legati al porto turistico di Marina di Ravenna.

(c8) Sulle aree destinate ad attività amministrative, commerciali, ricettive e per attività pubbliche e private di servizio al porto, e a servizi alla viabilità, indicate con simbologia "CD" nelle tavole di P.R.G. è ammessa l'edificazione nel rispetto dei seguenti indici e parametri:

- $Ut \leq 0,80 \text{ m}^2/\text{m}^2$
- $Rc = 0,30 \text{ m}^2/\text{m}^2$
- $VI = 0,5$
- $H \text{ max} = \text{m } 30,00$
- Distanza tra edifici = VI
- Distanza dalle strade = m 6,00 o in confine con rispetto stradale quando individuato
- Distanza dai confini di zona = VI con un minimo di m 5,00
- Distanza dai confini di proprietà = VI con un minimo di m 5,00 o in confine previo accordo tra i proprietari.

(c9) Le zone per l'Intermodalità, indicate nelle tavole di PRG con simbologia "IM", comprendono le aree pubbliche, di uso pubblico destinate agli impianti ed ai servizi per i diversi sistemi di trasporto e connesse attività produttive, magazzini, depositi, uffici, parcheggi e spazi di manovra, attrezzature per controlli e varchi doganali. In tali zone il PRG si attua mediante piano urbanistico esecutivo di iniziativa comunale, d'intesa con le Amministrazioni interessate.

Gli interventi potranno avvenire sulla base dei seguenti indici:

- $Ut \leq 0,30 \text{ m}^2/\text{m}^2$
- $Uf \leq 0,50 \text{ m}^2/\text{m}^2$
- $VI = 0,5$
- Distanza tra edifici = VI
- Distanza dalle strade = m 6,00 o in confine con rispetto stradale quando individuato
- Distanza dai confini di zona = VI con un minimo di m 5,00

- Distanza dai confini di proprietà = VI con un minimo di m 5,00 o in confine previo accordo tra i proprietari.

Sono ammessi, nelle more dell'approvazione del piano urbanistico attuativo e sulla base di concessione edilizia, gli eventuali interventi complementari alle opere ferroviarie previste dal Compartimento F.S. Per gli edifici esistenti sono ammessi gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di restauro e risanamento conservativo, di ristrutturazione edilizia senza aumento di Sup. utile e Volumetria; è ammesso inoltre un ampliamento un tantum dei fabbricati rurali di servizio di 150 m².

ART. IX.9 - ZONE F8: ZONE CIMITERIALI E RELATIVE FASCE DI RISPETTO

(c1) Nell'ambito delle zone cimiteriali sono ammessi esclusivamente edifici funerari ed eventuali servizi per i visitatori e di custodia, in conformità alla legislazione vigente in materia e allo specifico regolamento comunale di polizia mortuaria.

Nell'ambito delle fasce di rispetto cimiteriali, disciplinate dalla legislazione vigente, è vietato qualsiasi tipo di costruzione salvo parcheggi, verde e servizi minori di pertinenza cimiteriale. Per gli edifici esistenti sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Le porzioni di zone residenziali o produttive, incluse nel perimetro che definisce la zona di rispetto cimiteriale, non sono computabili ai fini del calcolo dei volumi e superfici utili edificabili eccetto che per le zone agricole E1 ed E2.

CAPITOLO X - ZONE G: ZONE URBANE PUBBLICHE DI QUARTIERE

ART. X.1 - DEFINIZIONI

(c1) Tali zone di proprietà pubblica o preordinate all'acquisizione, anche mediante esproprio, da parte del Comune o degli Enti competenti, o attuate da privati come definito al 3° comma del precedente Art. IX.1, sono destinate alle seguenti attrezzature, individuate nelle planimetrie di P.R.G. con apposita simbologia, che a sua volta le distingue fra quelle esistenti e quelle di progetto:

- servizi pubblici di quartiere (G1);

- parcheggi e/o piazze (G2);

- zone a verde attrezzato e con percorsi nell'ambito della cintura urbana del capoluogo (G3);

- zone a verde pubblico di compensazione e filtro (G4).

Nelle zone G il P.R.G. si attua di norma per intervento edilizio diretto: qualora all'interno di esse esistano edifici, dovrà essere prioritariamente considerato il loro recupero, sia per attrezzature integrative dei servizi sia per residenza pubblica; per le sistemazioni a verde si rinvia inoltre a quanto definito all'Art. XI.9, al successivo comma 4 e allo specifico piano di settore.

Le specifiche destinazioni sono riportate nelle planimetrie di P.R.G. con apposite simbologie: ulteriori precisazioni ed eventuali integrazioni possono essere decise in sede di attuazione del P.R.G., a norma di quanto stabilito dall'art. 15, commi 4° e 5°, della Legge Regionale 47/78 e successive modifiche ed integrazioni e/o dall'art. 1 della L. 1/78 e sue successive modificazioni ed integrazioni.

Le zone G1 ricadenti nell'ambito del Parco Baronio e del Parco Cesarea, le zone G3 e le zone G4, che nel loro insieme costituiscono la Cintura Verde del Capoluogo, ad esclusione di quelle già ricomprese nel Comparto Darsena di città o all'interno di PUE nelle zone C1, C2 e C4, esprimono una capacità edificatoria definita dall'applicazione di un Uf pari a 0,10 m²/m², ridotta a 0,033 m²/m², se dette zone ricadono all'interno di fasce di rispetto stradale o ferroviaria, come definito dalle Tavole di PRG. Tale capacità edificatoria è prevista come insediabile nell'ambito del Comparto Darsena di città, nei limiti fissati all'Art. VI.5 comma 4, e delle zone C4, nei limiti fissati all'Art. VI.7 comma 6.



0431

COMUNE DI RAVENNA

PRG 93

**VARIANTE DI ADEGUAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE
DELLE NORME DI ATTUAZIONE**

**ADOTTATO
APPROVATO
PUBBLICATO**

**: DELIBERA CONSILIARE
: DELIBERA CONSILIARE
: B.U.R.**

**N. 73/14114
N. 51/15007
N.**

**del 15.03.2001
del 19/03/2002**

**SEGRETARIO GENERALE
DOTT. AMEDEO PENSERINO**

**SINDACO
VIDMER MERCATALI**

**ASSESSORE ALL'URBANISTICA
ARCH. FABIO POGGIOLI**

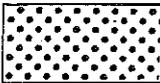
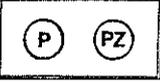
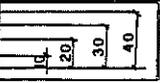
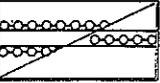
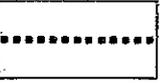
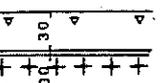
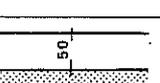
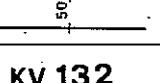
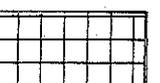
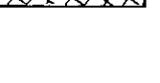
**CAPO AREA
CAPO SERVIZIO
CAPO SERVIZIO**

**PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
PROGETTAZIONE URBANISTICA
GESTIONE E CONTROLLO EDILIZIO**

**ARCH. FRANCO STRINGA
ARCH. ALBERTO MUTTI
ARCH. GIUSEPPE MAZZOCOLI**

DATA 19.03.2002 (agg. 17.09.2002)

NORME DI ATTUAZIONE

ZONA	TITOLO	CATEGORIE / USI / STRUMENTI	ART.
ZONE TERRITORIALI PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO			
	F1 ATTREZZATURE PUBBLICHE di interesse urbano-territoriale	vedi simbologia specifica per le aree pubbliche G ed F esistenti e/o di progetto	IX. 2
	F2 DESTINATE ALLA VIABILITA'	F21 parcheggi e piazze	IX. 3
		F22 zone destinate alla viabilità veicolare comprensive di carreggiata, fasce di pertinenza e relative fasce di rispetto str. statale, str. provinciale, str. comunale	"
		F23 viabilità veicolare con alberature obbligatorie	"
		F24 percorsi pedonali ciclabili (sp = sottopassi)	"
		F25 percorsi pedonali ciclabili con alberature obbligatorie	"
	F3 FERROVIARIE	F31 linee ferroviarie e relative fasce di rispetto binario esistente binario di progetto	IX. 4
		F32 zone ferroviarie	"
		F33 fascia di salvaguardia ferroviaria del passante ferroviario merci	"
	F4 DI SALVAGUARDIA IDROVIARIA e altre zone navigabili		IX.5
	F5 ELETTRODOTTI	F51 elettrodotti (132 - 220 - 380 kV) e relativa fascia di rispetto (ml. 10,00 - 18,00 - 28,00 per parte)	IX.6
	AQUEDOTTI	F52 acquedotto della Romagna e relativa fascia di rispetto (ml. 4,50 per parte)	"
	F6 PUBBLICHE e/o DI USO PUBBLICO per servizi e attrezzature	(ENEL - AEROPORTO - C.T.O. - DISCARICA, ecc.)	IX.7
	F7 PUBBLICHE e/o DI USO PUBBLICO per servizi e attrezzature in Ambito Portuale	D = aree di banchina-acqua-portuale e Demanio Mar. AA = attività artigianali di servizio commerciali CD = attività amministrative, commerciali, ricettive, e per attività pubbliche IM = zone per intermodalità	IX.8.c.6 IX.8.c.6 8
	F8 CIMITERIALI		IX.9



COMUNE DI RAVENNA

prg 83

PIANO REGOLATORE GENERALE

A D O T T A T O	DELIBERA CONSILIARE N°15830/672	DEL 21/4/83
C O N T R O U E D O T T O	DELIBERA CONSILIARE N°30044/1444	DEL 19/7/84
A P P R O V A T O	DECRETO REGIONALE N° 3840	DEL 25/6/1985
P U B B L I C A T O	GAZZETTA UFFICIALE N° 86	DEL 23/7/1985

VARIANTE SPECIFICA ZONA PORTUALE E IDROVIA

A D O T T A T A	DELIBERA CONSILIARE N°15081/136	DEL 1/4/93
C O N T R O U E D O T T A	DELIBERA CONSILIARE N°	DEL
A P P R O V A T A	DECRETO REGIONALE N°	DEL
P U B B L I C A T A	GAZZETTA UFFICIALE N°	DEL

SINDACO
ASSESSORE ALL' URBANISTICA
SEGRETARIO GENERALE

GEOM. GIOVANNI MISEROCCHI
DOTT. GUIDO CERONI
DOTT. RAFFAELE AVOLIO

ELABORAZIONE SETTORE CASA E TERRITORIO

CAPO SETTORE CASA E TERRITORIO
CAPO SERVIZIO ATTIVITA' PRODUTTIVE
ISTRUTTORE DI PROGETTO

ARCH. FRANCO STRINGA
ARCH. ALBERTO MUTTI
FRANCA TONDINI

OGGETTO : VARIANTE SPECIFICA

RAVENNA

SCALA 1:5.000

PROGETTO : CAPOLUOGO NORD-EST

41



COMUNE DI RAVENNA

PRG 93

VARIANTE GENERALE

AL PRG DEL 1983 APPR. CON DECR. REG. N. 3840 DEL 25.6.85

ADOTTATO	: DELIBERA CONSILIARE	N. 538/52184	del 21.12.1993
CONTRODEDOTTO	: DELIBERA CONSILIARE	N. 311/32498	del 28.07.1995
APPROVATO	: DELIBERA PROVINCIALE	N. 694/30912	del 12.07.1996
PUBBLICATO	: B.U.R.	N. 89	del 31.07.1996

MODIFICATA CON:

Delibera di C.C. N° 4290/23 del 28/01/1997	errata interpretazione dei pareri C.C.A.T.
Delibera di C.C. N° 33514/210 del 29/07/1997	errori grafici
Determinazione Dirigenziale N° 2/DP del 08/09/98 Pg. 37716	errata corrige
Delibera di C.C. N° 40916/184 del 12/10/1999	errori grafici
Delibera di C.C. N° 11493/41 del 07/03/2000	spostamento scalo ferrov. di città.....
Delibera di C.C. N° 13341/57 del 06/03/2001	ambito terr. del progr. spec.dell'area portuale
Delibera di C.C. N° 13473/58 del 06/03/2001	attività commerciali in sede fissa
Delibera di C.C. N° 6790/8 del 24/01/2002	esigenze pubbliche(A)
Delibera di G.P. N° 214/38363 del 12/04/2002	esigenze pubbliche(B)
* Delibera di C.C. N° 50827/210 del 08/10/2002	reiterazione dei vincoli urbanistici
Delibera di C.C. N° 45125/145 del 29/07/2003	elettrodotti
Delibera di C.C. N° 45128/147 del 29/07/2003	By pass
Delibera di C.C. N° 55318/147 del 30/09/2003	rettifica By-pass
Delibera di C.C. N° 9670/48 del 10/02/2004	integrazione degli usi zone D2
Delibera di C.C. N° 32396/77 del 26/04/2004	pubbliche-ricettive-salvaguardia

SEGRETARIO GENERALE DOTT. RAFFAELE AVOLIO	SINDACO DOTT. PIER PAOLO D'ATTORRE	ASSESSORE ALL'URBANISTICA DOTT. ALFREDO PETRONE
---	--	---

RESPONSABILE UFF. DI PIANO
ARCH. FRANCO STRINGA

CONSULENTI - PROGETTISTI
ING. GIOVANNI CROCIONI (coord.)
ARCH. LUCIANO PONTUALE
ING. MARCELLO VITTORINI

COMPONENTI UFF. DI PIANO

ARCH. G. DRADI, G. MAZZOCOLI
ARCH. A. MUTTI, ARCH. F. PRONI,
ARCH. L. ROSSI
IST.PROG. P. ROSSI, S.CASAVECCHIA,
F. TONDINI, P.ZERBINATI, S.LAGHI,
IMP.AMM.I.BRUSCHI, G.GALASSI, M.PASI

CONSULENTE NORMATIVA
ING. CARLO MONTI

COLLABORATORI
ARCH. G. AMORUSO
ING. D. SIRRI
ARCH. M. SAVORELLI

DATA: 30.11.1993

17.07.1995 (modificata in sede di controdeduzione)

11.05.1996 (modificata in sede di approvazione)

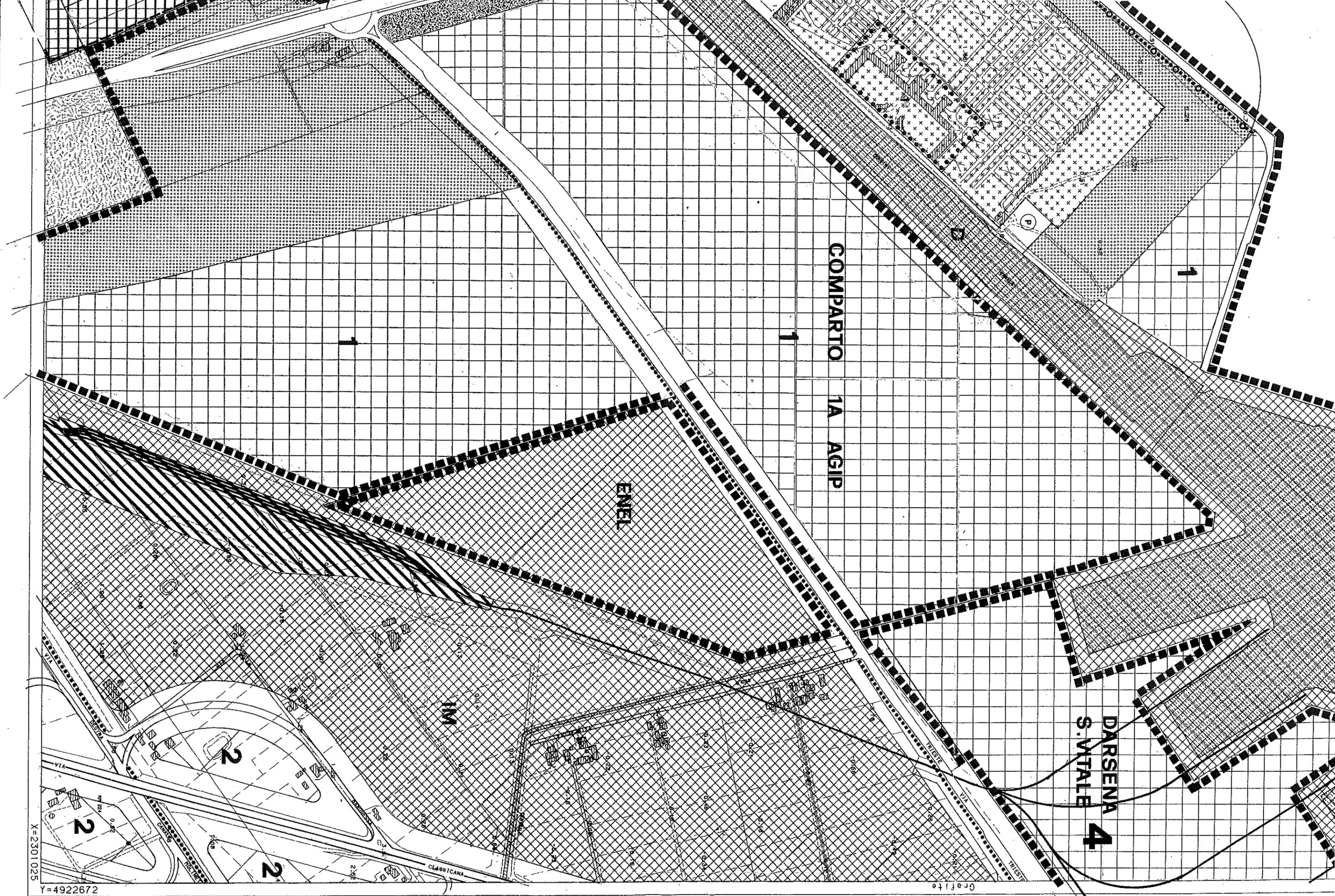
SCALA 1.5000

PROGETTO:

DISCIPLINA D'USO

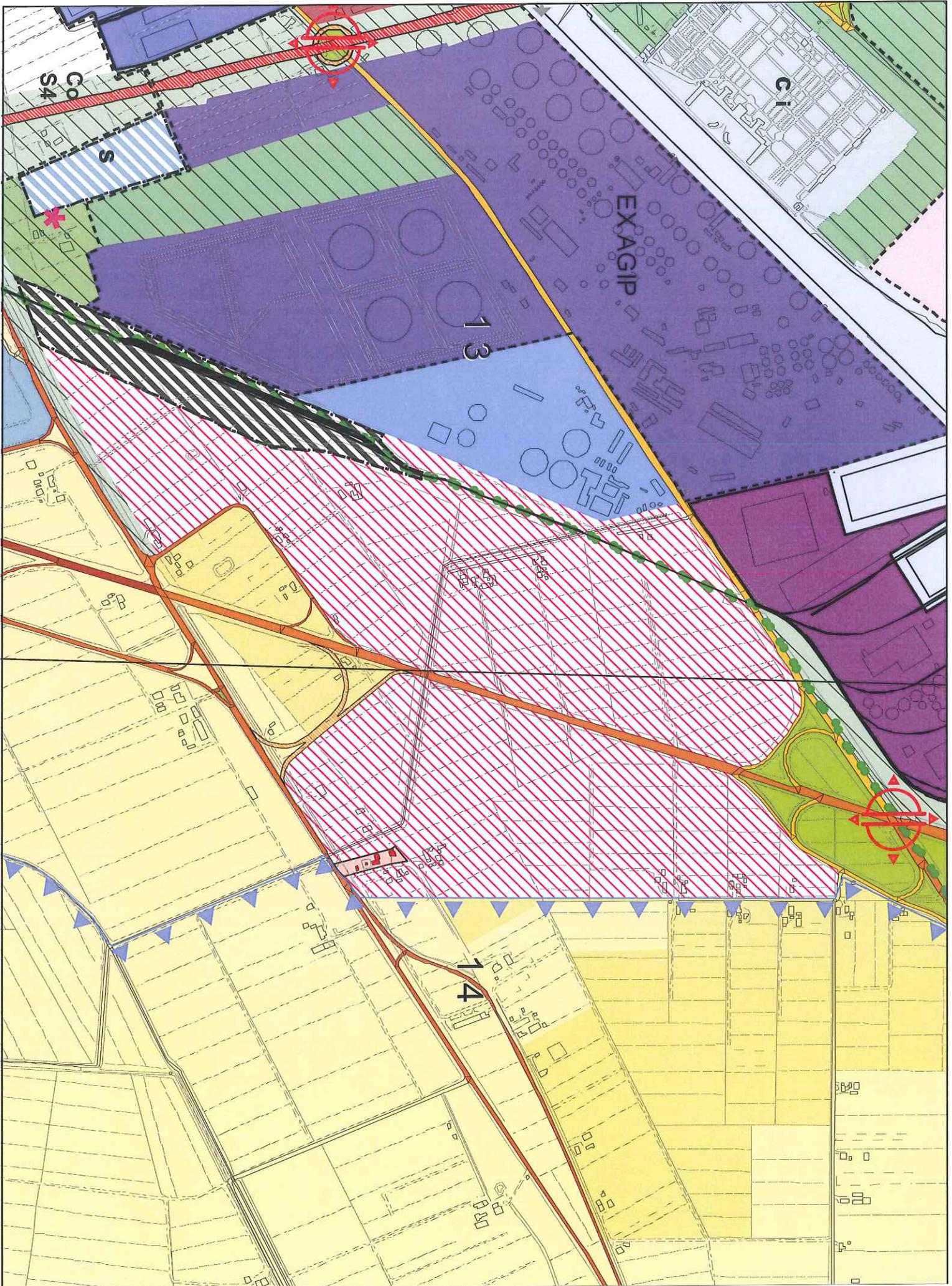
P3

CAPOLUOGO - NORD EST
TAV. 41



X=2301025

Y=4922672



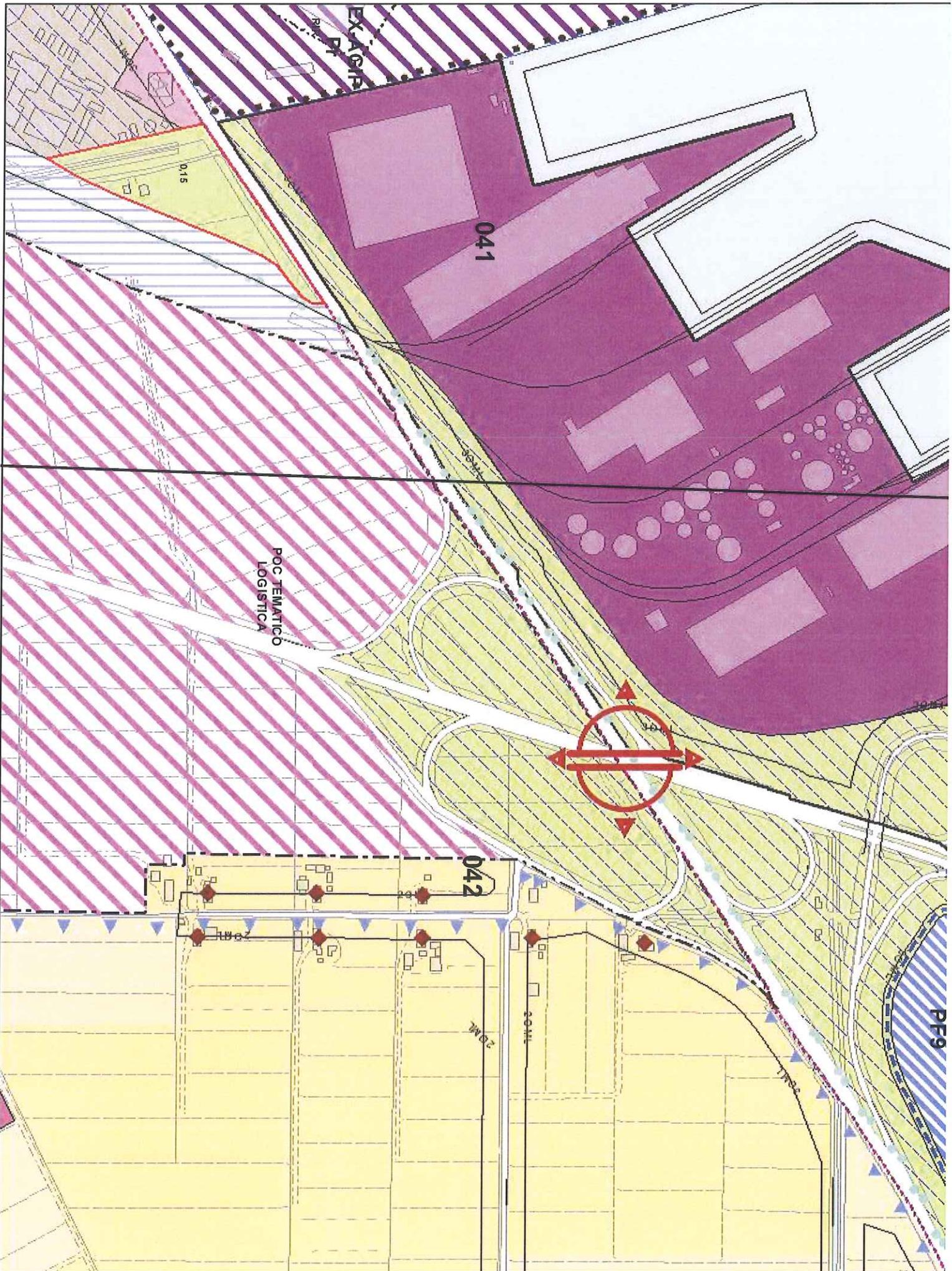
Art. 88**Prestazioni delle Aree di nuovo impianto per la logistica portuale**

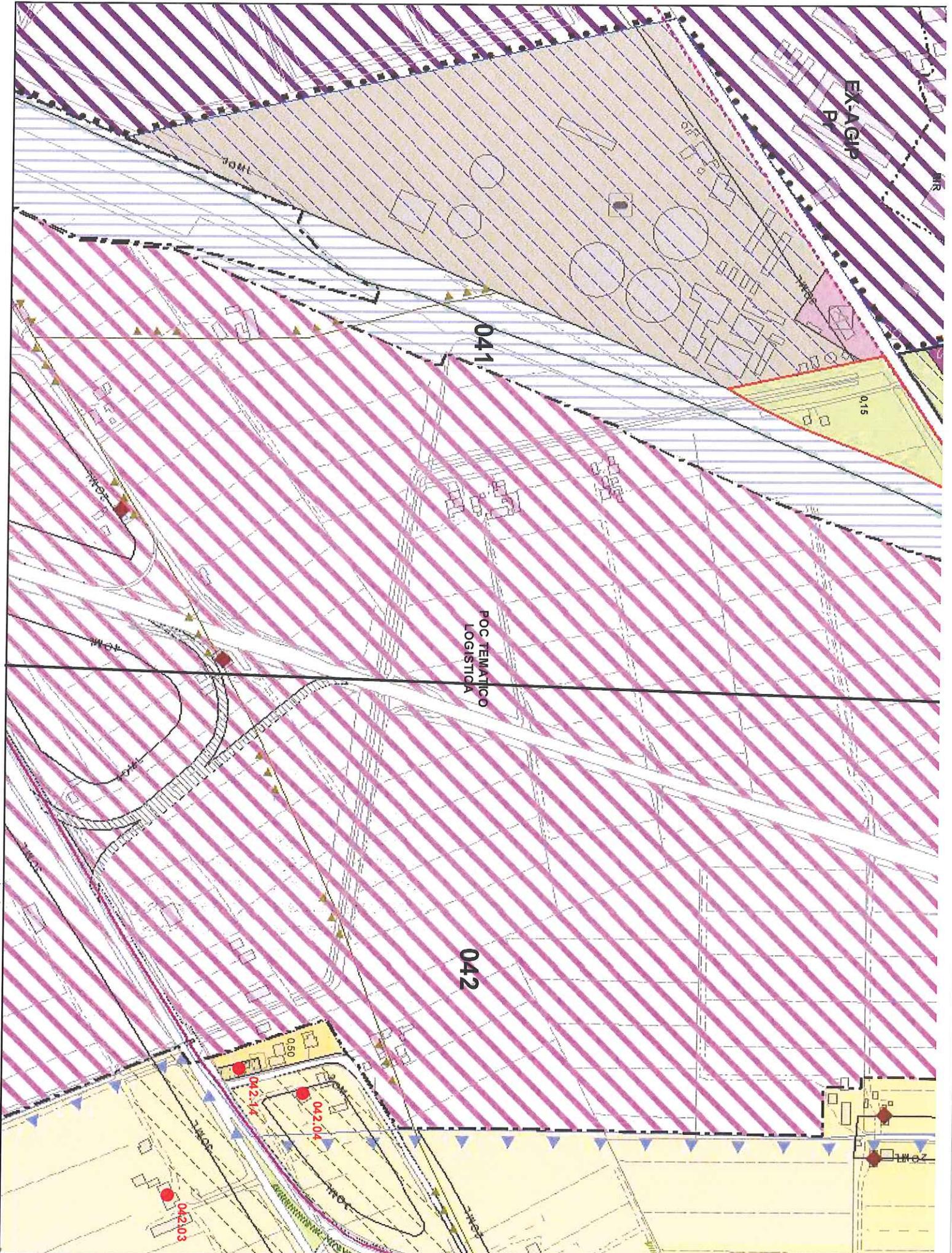
1. Le “aree per logistica ” funzionali allo spazio portuale sono ubicate, una in destra del canale portuale, direttamente connessa con l’ambito portuale e l’area merci ferroviaria, l’altra in sinistra del porto, in un ambito a programmazione unitaria e concertata, direttamente connessa con il nuovo scalo ferroviario: entrambe sono quindi destinate alla logistica anche intermodale ed all’insediamento di attività produttive e terziarie ad essa funzionali.

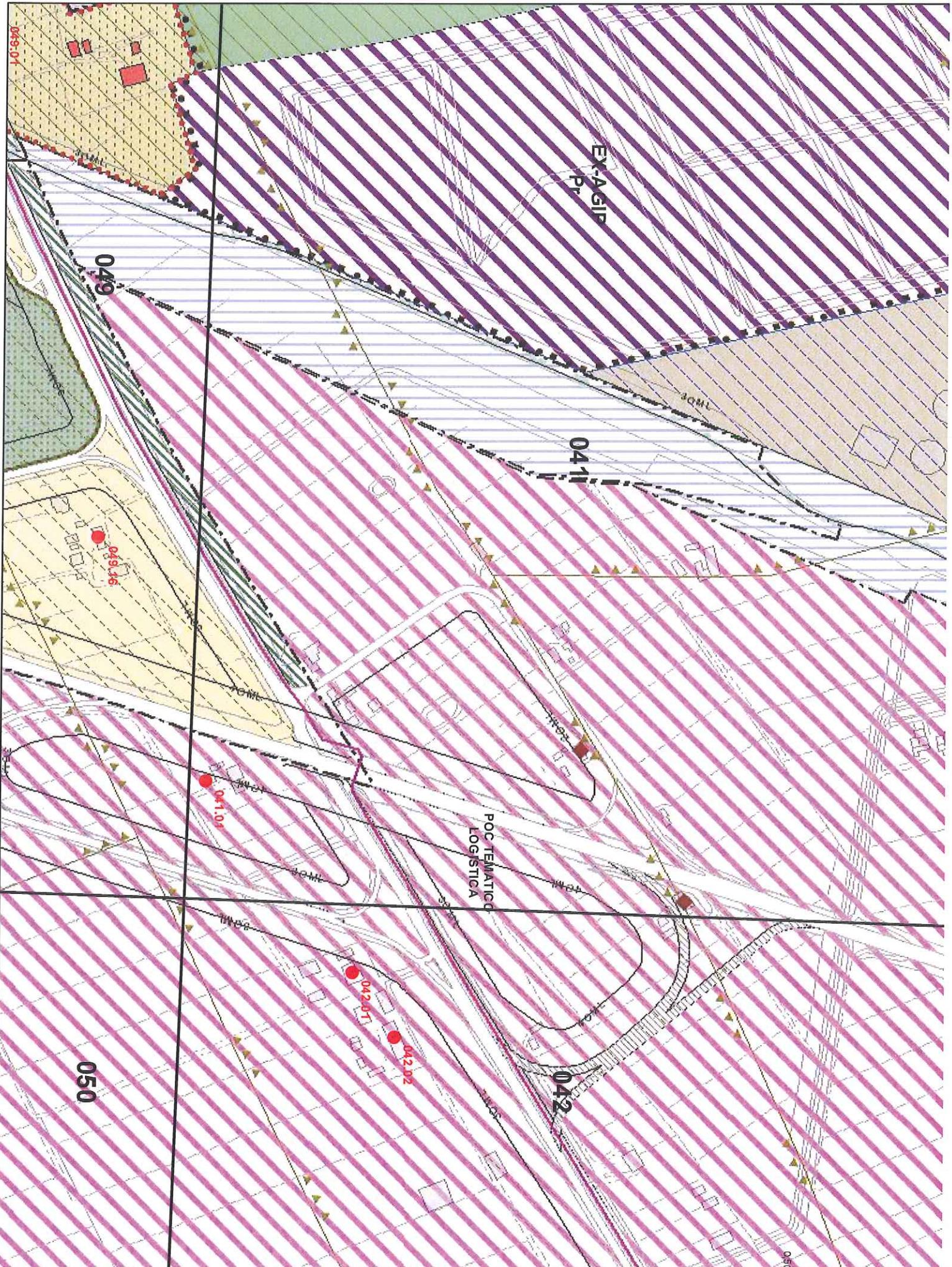
In tali aree gli interventi sono disciplinati dal POC.

In sede di POC, per l’area logistica in destra del porto, dovranno essere verificati ambito e dimensionamento in relazione al sistema della viabilità ed alle necessità funzionali. Per l’area in sinistra del porto, ricadente nell’ambito a programmazione unitaria e/o concertata, l’attuazione sarà regolamentata o da accordo specifico ai sensi dell’art. 18 della L.R. 20/2000, e/o mediante la costituzione di una Società (STU o altro) a partecipazione pubblica. Fino all’approvazione del POC trovano attuazione le previsioni dei Progetti Unitari già approvati e/o le previsioni del PRG 93 (art. IX.8 – zone F7), salvo quanto eventualmente previsto dal RUE.

Fino all’adozione del RUE e del POC, per le abitazioni agricole esistenti si applica la normativa della zona agricola in cui ricadono per PRG 93.







[Art. V.10] Particolari modalità attuative

1. Fino all'approvazione del POC, nelle *Aree di nuovo impianto per attività produttive portuali*, nelle *Aree di ristrutturazione per attività industriali e produttive portuali*, nelle aree del *Polo Centro Direzionale del porto*, nelle *Aree di ristrutturazione per attività produttive-terziarie* nelle *Aree di transizione allo spazio urbano* e nelle *Aree di nuovo impianto per la logistica portuale in destra del canale portuale* possono essere attuati gli interventi di cui ai successivi [c2](#), [c3](#), [c4](#), [c5](#).

2. Le *Aree di nuovo impianto per attività produttive portuali* e le aree del *Polo Centro Direzionale del porto* e le *Aree di nuovo impianto per la logistica portuale* possono essere temporaneamente utilizzate per il trattamento e deposito temporaneo e/o finale del materiale proveniente dall'escavo del canale portuale, sulla base di conformi previsioni del progetto esecutivo di dragaggio e previa verifica di compatibilità ambientale dei materiali di escavo.

3. Nelle *Aree di ristrutturazione per attività industriali e produttive portuali* gli insediamenti produttivi esistenti, in riferimento alla relativa tipologia, possono essere oggetto degli interventi previsti nel vigente "Programma Unitario del comparto Enichem" con le seguenti limitazioni:

● gli insediamenti esistenti classificati a rischio di incidente rilevante (**RIR**), individuati con le relative aree di isodanno nell'elaborato *QUADRO CONOSCITIVO B3.2.a* possono essere oggetto di interventi di manutenzione straordinaria (**MS**) solo qualora:

1) sia rivolta al conseguimento di maggiori condizioni di sicurezza e non comporti aree di isodanno e/o aggravio di rischio, in relazione agli scenari rappresentati nell'elaborato *QUADRO CONOSCITIVO B3.2.a*, all'esterno del confine dell'insediamento;

2) non comportino aggravio al bilancio delle emissioni in atmosfera con particolare riferimento alle polveri e agli ossidi di azoto, in conformità agli obiettivi del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria in riferimento all'Agglomerato Ravenna, da verificare nell'ambito dei procedimenti di VIA/screening (ai sensi della L.R. 9/99 e smi, del D.Lgs 152/2006 come modificato dal D.Lgs 4/2008) e/o di rilascio di Autorizzazione Integrata Ambientale (ai sensi del D.Lgs 59/2005), qualora prescritti e/o all'interno del procedimento di rilascio delle autorizzazioni previste dalle norme vigenti;

● la realizzazione e/o modifica di impianti per la produzione di energia è soggetta alle seguenti limitazioni:

- non sono consentiti nuovi impianti che utilizzano combustibili fossili

- gli impianti esistenti che utilizzano combustibile fossile possono essere sostituiti e/o modificati solo se:

1) gli interventi comportano miglioramenti tecnologici all'impianto e non comportino aggravio al bilancio delle emissioni in atmosfera con particolare riferimento alle polveri e agli ossidi di azoto, in conformità agli obiettivi del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria in riferimento all'Agglomerato Ravenna, da verificare nell'ambito dei procedimenti di VIA/screening (ai sensi della L.R. 9/99 e smi, del D.Lgs 152/2006 come modificato dal D.Lgs 4/2008) e/o di rilascio di Autorizzazione Integrata Ambientale (ai sensi del D.Lgs 59/2005), qualora prescritti e/o all'interno del procedimento di rilascio di autorizzazione unica (ai sensi della L.R. 26/2004);

2) la produzione energetica sia finalizzata all'autoconsumo (come definito dall'[art. 1.24 c.3](#) – b1);

3) viene realizzato il massimo utilizzo possibile dell'energia termica prodotta anche attraverso lo sviluppo di reti di teleriscaldamento;

- gli impianti che utilizzano fonti rinnovabili sono sempre ammessi, in relazione anche alle disposizioni di cui all'[art. 1.24](#)

● gli insediamenti esistenti classificati a rischio di incidente rilevante (**RIR**), individuati con le relative aree di isodanno nell'elaborato *QUADRO CONOSCITIVO B3.2.a* possono essere oggetto di manutenzione ordinaria (**MO**) e/o di interventi finalizzati al conseguimento di maggiori condizioni di sicurezza;

● i nuovi interventi previsti dal vigente "Programma Unitario del comparto Enichem" possono essere attuati solo qualora:

1) siano orientati ad una riduzione complessiva delle aree di isodanno e di rischio in relazione agli scenari rappresentati nell'elaborato *QUADRO CONOSCITIVO B3.2.a*, all'esterno e all'interno del confine dello stabilimento;

2) non comportino aggravio al bilancio delle emissioni in atmosfera con particolare riferimento alle polveri e agli ossidi di azoto, in conformità agli obiettivi del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria in riferimento all'Agglomerato Ravenna, da verificare nell'ambito dei procedimenti di VIA/screening (ai sensi della L.R. 9/99 e s.m.i, del D.Lgs 152/2006 come modificato dal D.Lgs 4/2008) e/o di rilascio di Autorizzazione Integrata Ambientale (ai sensi del D.Lgs 59/2005), qualora prescritti e/o all'interno del procedimento di rilascio delle autorizzazioni previste dalle norme vigenti;

Il vigente "Programma Unitario del comparto Enichem" fino all'approvazione del POC può essere modificato/integrato sulla base dell'art. VII.12, c2 delle N.d.A. del PRG 93, per adeguarlo ai punti precedenti e/o integrarlo in ordine a nuove previsioni di impianti industriali compatibili. Le modifiche/integrazioni al vigente "Programma Unitario del comparto Enichem" non potranno in ogni caso prevedere, all'interno del comparto individuato dal RUE, attività industriali chimiche nella zona di Cà Ponticelle e/o funzioni residenziali/foresteria anche nel caso di riutilizzo di edifici esistenti, comprendendo tra questi il cosiddetto "modulo Z" che è a tutti gli effetti un edificio dismesso ai fini residenziali e che potrà esclusivamente essere destinato a funzioni produttive e/o di servizio alle funzioni produttive.

Le aree esterne al comparto Enichem per PRG 93 e da questo classificate Produttive portuali D8.1 possono essere attuate sulla base della disciplina dello stesso PRG 93, compatibilmente con l'art. 85 c1 del PSC [\[26\]](#) e contestualmente realizzazione della banchina operativa sul fronte canale.

4. Nelle Aree di ristrutturazione per attività produttive-terziarie gli insediamenti produttivi esistenti, in riferimento alla relativa tipologia, possono essere oggetto dei seguenti interventi:

- deposito "PETRA":

- gli insediamenti esistenti classificati a rischio di incidente rilevante (**RIR**), individuati con le relative aree di isodanno nell'elaborato *QUADRO CONOSCITIVO B3.2.a* possono essere oggetto di interventi di manutenzione straordinaria (**MS**) purché negli stessi non siano previsti la detenzione e/o l'uso di sostanze con frasi di rischio (**R11**) ed (**R12**) di cui alla direttiva 548/67/CEE e successive modifiche ed integrazioni e/o l'intervento non comporti aree di isodanno e/o aggravio di rischio, in relazione agli scenari rappresentati nell'elaborato *QUADRO CONOSCITIVO B3.2.a*, all'esterno del confine del deposito

- la realizzazione e/o modifica di impianti per la produzione di energia è soggetta alle seguenti limitazioni:

- non sono consentiti nuovi impianti che utilizzano combustibili fossili

- gli impianti esistenti che utilizzano combustibile fossile possono essere sostituiti e/o modificati solo se:

- 1) gli interventi comportano miglioramenti tecnologici all'impianto e non comportino aggravio al bilancio delle emissioni in atmosfera con particolare riferimento alle polveri e agli ossidi di azoto, in conformità agli obiettivi del Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria in riferimento all'Agglomerato Ravenna, da verificare nell'ambito dei procedimenti di VIA/screening (ai sensi della L.R. 9/99 e smi, del D.Lgs 152/2006 come modificato dal D.Lgs 4/2008) e/o di rilascio di Autorizzazione Integrata Ambientale (ai sensi del D.Lgs 59/2005), qualora prescritti e/o all'interno del procedimento di rilascio di autorizzazione unica (ai sensi della L.R. 26/2004);

- 2) la produzione energetica sia finalizzata all'autoconsumo (come definito dall'[art. 1.24 c.3](#) – b1)

- 3) Viene realizzato il massimo utilizzo possibile dell'energia termica prodotta anche attraverso lo sviluppo di reti di teleriscaldamento.

- gli impianti che utilizzano fonti rinnovabili, sono sempre ammessi, in relazione anche alle disposizioni di cui all'[art. 1.24](#);

- gli insediamenti esistenti classificati a rischio di incidente rilevante (**RIR**), individuati con le relative aree di isodanno nell'elaborato *QUADRO CONOSCITIVO B3.2.a* nei quali siano previsti la detenzione e/o l'uso di sostanze con frasi di rischio (**R11**) ed (**R12**) di cui alla direttiva 548/67/CEE e successive modifiche ed integrazioni possono essere oggetto di manutenzione ordinaria (**MO**) e/o di interventi finalizzati al conseguimento di maggiori condizioni di sicurezza;

- all'esterno del deposito "PETRA":

- interventi finalizzati alla bonifica dei suoli

- interventi relativi alla realizzazione del by-pass

- gli edifici e gli impianti esistenti possono essere oggetto di interventi di manutenzione ordinaria (**MO**), manutenzione straordinaria (**MS**), demolizione senza ricostruzione (**D**).

E' abrogato il Programma Unitario di intervento "Comparto Sarom zona portuale", approvato dal C.C. con delibera n. 19537/599 in data 11/04/1988.

5. Nelle Aree di transizione allo spazio urbano gli insediamenti produttivi esistenti, in riferimento alla relativa tipologia, possono essere oggetto dei seguenti interventi:

- gli insediamenti esistenti classificati a rischio di incidente rilevante (**RIR**), individuati con le relative aree di isodanno nell'elaborato *QUADRO CONOSCITIVO B3.2.a* sono prioritariamente destinati alla delocalizzazione secondo le procedure di cui all'[art. V.5](#); possono inoltre essere oggetto di interventi di manutenzione ordinaria (**MO**) e di manutenzione straordinaria (**MS**) purché negli stessi non siano previsti la detenzione e/o l'uso di sostanze con frasi di rischio (**R11**) ed (**R12**) di cui alla direttiva 548/67/CEE e successive modifiche ed integrazioni e/o l'intervento non comporti aree di isodanno e/o aggravio di rischio, in relazione agli scenari rappresentati nell'elaborato *QUADRO CONOSCITIVO B3.2.a*, all'esterno del confine dell'insediamento; possono altresì essere oggetto di interventi finalizzati al conseguimento di maggiori condizioni di sicurezza;

- gli insediamenti esistenti classificati a rischio di incidente rilevante (**RIR**), individuati con le relative aree di isodanno nell'elaborato *QUADRO CONOSCITIVO B3.2.a* e nei quali siano previsti la detenzione e/o l'uso di sostanze con frasi di rischio (**R11**) ed (**R12**) di cui alla direttiva 548/67/CEE e successive modifiche ed integrazioni sono prioritariamente destinati alla delocalizzazione secondo le procedure di cui all'[art. V. 5](#) precedente; possono inoltre essere oggetto di manutenzione ordinaria (**MO**) e/o di interventi finalizzati al conseguimento di maggiori condizioni di sicurezza;

- gli insediamenti esistenti relativi ad attività non classificate a rischio di incidente rilevante (**RIR**) e non nocive, dannose o rumorose secondo eventuale verifica di AUSL e/o ARPA possono essere mantenute e/o integrate sulla base dell'[art. VI.46](#) (Città consolidata o in via di consolidamento prevalentemente per attività produttiva);

- la realizzazione e/o modifica di impianti per la produzione di energia è soggetta alle seguenti limitazioni:

- non sono consentiti nuovi impianti che utilizzano combustibili fossili

- gli impianti esistenti che utilizzano combustibile fossile possono essere sostituiti e/o modificati solo se gli interventi comportano miglioramenti tecnologici all'impianto

- gli impianti che utilizzano fonti rinnovabili, con esclusione delle biomasse, sono sempre ammessi, in relazione anche alle disposizioni di cui all'[art. I.24](#)

- non è consentito realizzare nuovi impianti che utilizzano le biomasse come combustibile.

6. Nelle *Aree di nuovo impianto per la logistica portuale*, oltre a quanto precisato al punto 2, possono essere realizzati eventuali interventi di adeguamento e completamento delle opere ferroviarie previste da RFI. Gli edifici esistenti alla data di adozione del PSC potranno essere oggetto di interventi di **MO** e **MS**, di restauro e risanamento conservativo (**RRS**), di ristrutturazione edilizia (**RE**) senza aumento di **Sc** e **Vt**; è ammesso inoltre un ampliamento una tantum dei fabbricati rurali di servizio fino a 150 m² di **Sc**.

7. Nello Spazio Portuale gli impianti di movimentazione/stoccaggio/produzione che si basano su componenti singolarmente ubicate su aree differenti (per proprietà e/o destinazione e/o su aree non contigue) e/o gli accorpamenti funzionali di aree anche contigue e con destinazione omogenea, strumentali e necessarie alla gestione di attività e/o impianti che prevedono sulle singole aree funzionalità distinte, sono sempre soggetti ad attuazione diretta condizionata a Progetto Unitario assistito da Convenzione (**PUC**), salvo quanto previsto dall'[art. V.5](#) (delocalizzazione impianti **RIR**). Il **PUC** dovrà riguardare l'intero ciclo dell'impianto (stoccaggio materie prime/impianto di produzione/stoccaggio prodotti finiti) e contenere tutti gli elementi necessari ad una valutazione degli impatti dell'impianto sul territorio; esso dovrà essere redatto sulla base di un rilievo georeferenziato secondo il sistema di riferimento GAUSS-BOAGA EST.

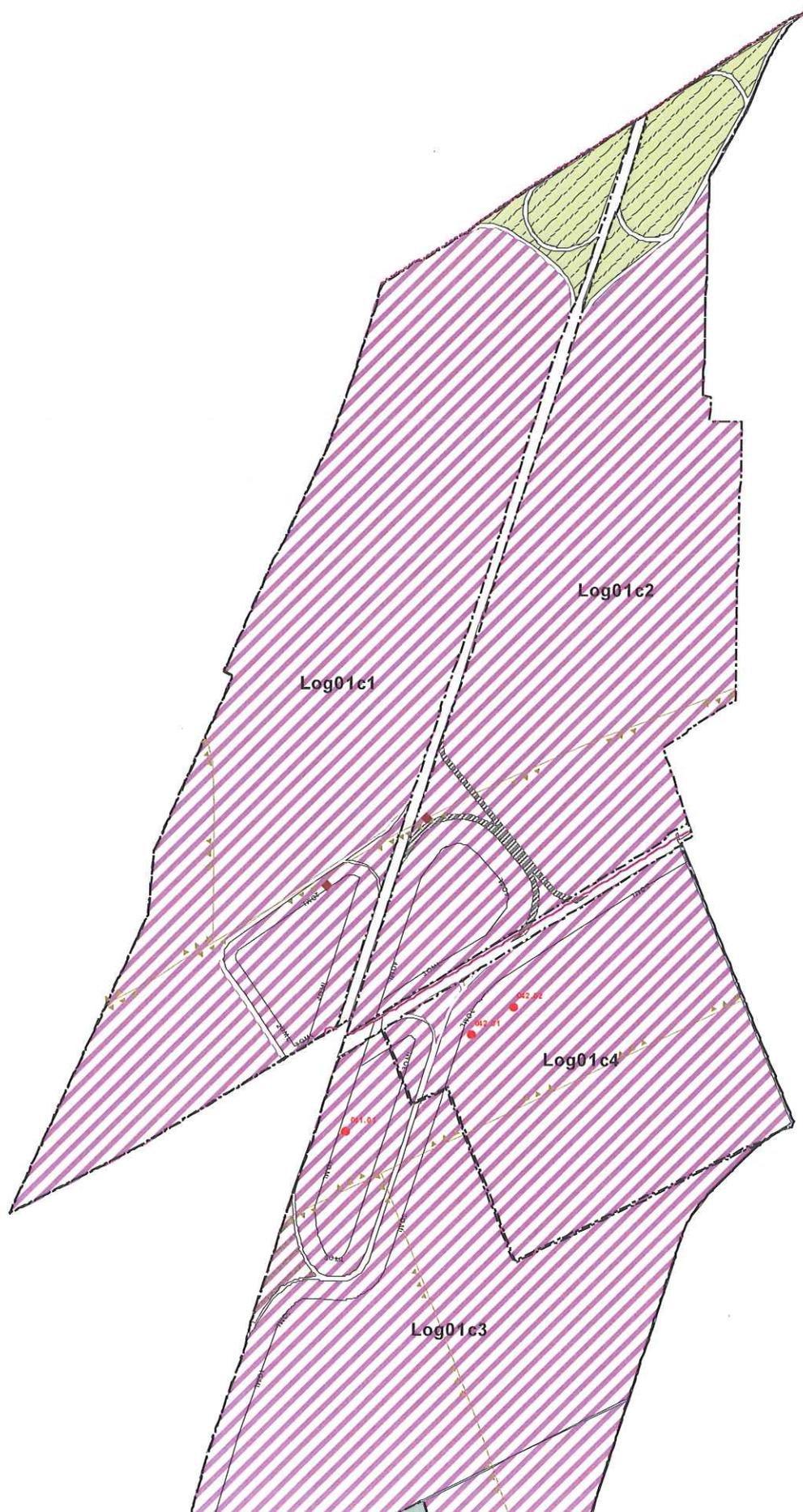
La convenzione, oltre ai contenuti correnti e in vigore relativi ad oneri ed opere di U1 e U2, dovrà, in particolare, definire:

- natura e potenzialità dell'impianto
- natura e provenienza delle materie prime
- natura e destinazione dei prodotti finiti
- caratteristiche delle singole componenti (Approvvigionamento e stoccaggio materie prime/impianto di produzione/stoccaggio prodotti finiti/connesione tra le componenti)
- durata del ciclo di vita dell'impianto
- impatto sul territorio e sui suoi abitanti e misura del relativo indennizzo territoriale dovuto in relazione alle caratteristiche dell'intervento, riferito al costo di realizzazione dell'intervento medesimo.

garanzie in ordine a:

- 1) inizio attività
- 2) durata del ciclo di vita dell'impianto
- 3) rimozione dell'impianto
- 4) caratterizzazione e bonifica dei siti interessati dall'impianto al termine del ciclo di vita penali per inadempienza.

[Vai alla normativa completa di RUE](#)



Elaborato prescrittivo

POC TEMATICO
LOGISTICA 2010

PRG 2003

PSC

POC

RUE

POC

Piano Operativo Comunale

POC Tematico - LOGISTICA

Scheda d'Ambito

Area di nuovo impianto per la logistica portuale

ADOTTATO	Delibera di C.C.	N. 66298/103	del 21/06/2010
PUBBLICATO	B.U.R.	N. 86	del 07/07/2010
APPROVATO	Delibera di C.C.	N. 17364/24	del 21/02/2011
PUBBLICATO	B.U.R.	N. 41	del 16/03/2011 (con rettifica sul B.U.R. N.48 del 30/03/2011)

MODIFICATO con:

Delibera di Consiglio Comunale	N. 61766/70	del 31/05/2012	Approvazione Variante 1/2011 POC Tematico-logistica 2010 (Scheda Normativa Log01c3)
Delibera di Consiglio Comunale	N. 61767/71	del 31/05/2012	Approvazione Variante 2/2011 POC Tematico-logistica 2010 (Scheda d'ambito Log01)

Sindaco
Assessore Urbanistica
Segretario Generale

Fabrizio Matteucci
Gabrio Maraldi
Dott. Paolo Neri

RESPONSABILE DEL
PROCEDIMENTO

Arch. Alberto Mutti

Responsabile attività

Arch. Raffaella Bendazzi

Segreteria

Giovanna Galassi Minguzzi

Responsabile

Arch. Alberto Mutti

Collaboratori

Dott. Paolo Minguzzi

Progettisti:
VALSAT/VAS
Mobilità

Arch. Alberto Mutti
Dott.ssa Angela Vistoli
Ing. Ennio Milia

Località: FRAZ. TERZA RAVENNA

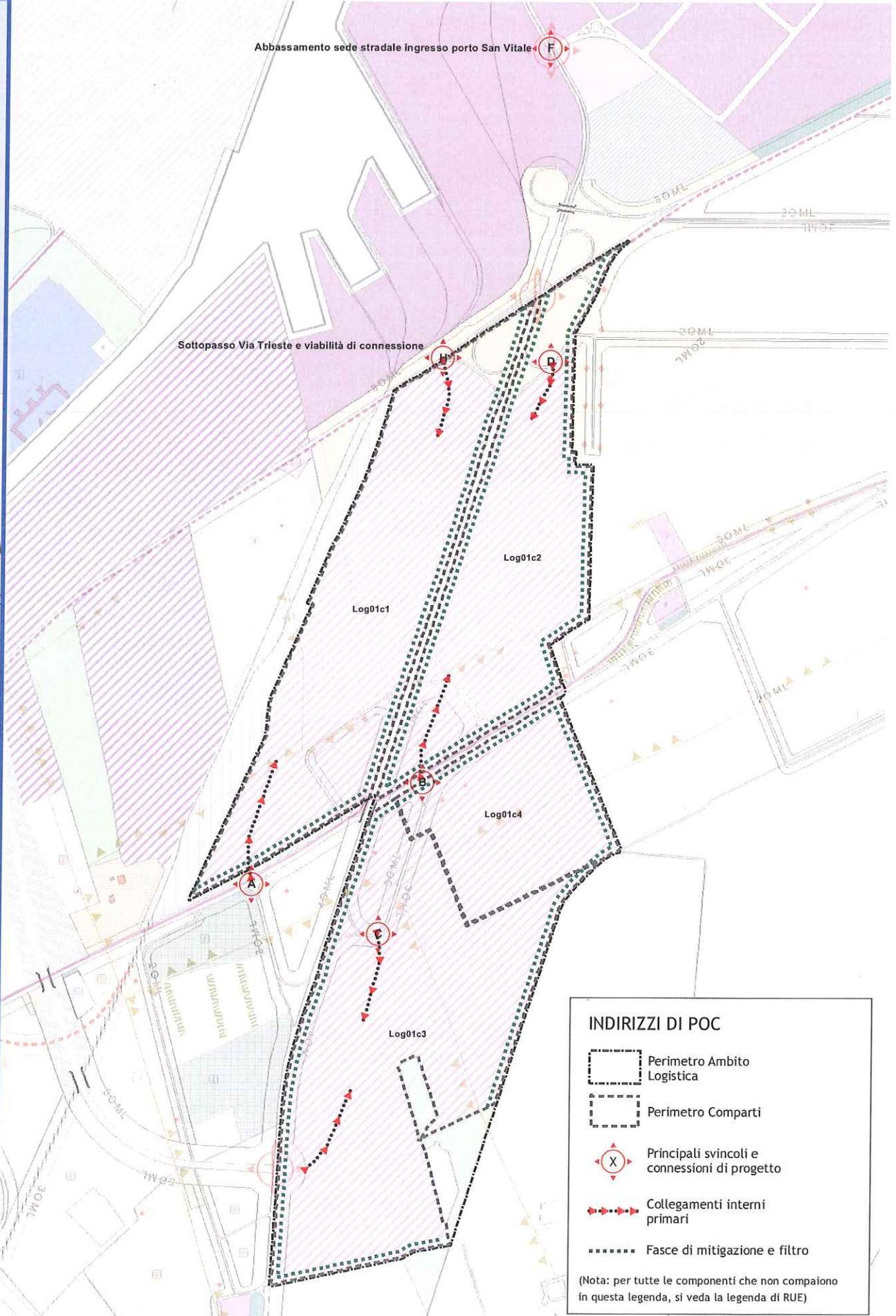
Tav. POC.3: 041 RAVENNA NORD-EST,042 PUNTA MARINA TERME OVEST,049 RAVENNA SUD-EST,050 PORTO FUORI

N. Scheda: **Log01**

Ambito: **LOGISTICA - Comparto 1-2-3-4**

Data ultima modifica: 21/05/2012

Piano Operativo Comunale
POC Tematico Logistica



INDIRIZZI DI POC

- Perimetro Ambito Logistica
- Perimetro Comparti
- Principali svincoli e connessioni di progetto
- Collegamenti interni primari
- Fasce di mitigazione e filtro

(Nota: per tutte le componenti che non compaiono in questa legenda, si veda la legenda di RUE)

del 21/02/2011
del 30/03/2011
del 31/05/2012

Delibera di C.C. N.17364/24
B.U.R. N. 48

Modificato con:
Delibera di C.C. N.61767/71 Variante 2/2011

APPROVATO Delibera di C.C. N.17364/24 del 21/02/2011
PUBBLICATO B.U.R. N. 46 del 30/03/2011
Modificato con: del 31/05/2012
Delibera di C.C. N.6176771 Variante 2/2011

Località: FRAZIONE TERZA RAVENNA Tav. POC3: 041 RAVENNA NORD-EST, 049 RAVENNA SUD EST

Ambito: LOGISTICA PORTUALE COMPARTO 1 Cod Amb: Log01 N. Scheda: Log01c1

Obiettivi:

- 1 Intermodalità ferro gomma acqua
- 2 Disponibilità di aree logistiche di retro porto per:
 - terminal intermodali con ribalte ferro-gomma e gomma-gomma
 - aree coperte e scoperte per stoccaggio merci e contenitori anche con tempi di attesa lunghi
 - aree coperte e scoperte per prima lavorazione, semilavorazione e assemblaggio di materiali e componenti
 - magazzini gomma-gomma e gomma-ferro
 - servizi alle aziende, persone, mezzi
 - aree per imprese di spedizioni e corrieri
- 3 Possibile collegamento diretto in area portuale.
- 4 Connessione diretta alla rete di viabilità primaria.
- 5 Aree disponibili per centro logistico e attività logistiche e produttive autonome di dimensioni medie e medio grandi.
- 6 Centro direzionale e uffici doganali già esistenti.

Dati

St: 548.832
Ut: 0,50
Rc: 0,70

Standard:

Maggiore uguale al 10% St: di cui per parcheggi pubblici almeno il 4% da definire in sede di PUA in relazione agli usi previsti. Il verde di filtro concorre a determinare lo standard di verde pubblico.

Parametri edilizi:

- Distanza dalle strade m 6,00 o in confine con rispetto stradale quando individuato.
- Distanza fra edifici VI = 0,5 con un minimo di 10 m. (come definita dal RUE 5.2).
- Distanza dai confini di zona: VI con un minimo di m 5,00.
- Distanza dai confini di proprietà: VI con un minimo di m 5,00 o in confine previo accordo tra i proprietari.

Usi:

Sono ammessi e compatibili i seguenti usi:

LOGISTICI minimo 80 % della Suc
PRODUTTIVI massimo 20 % della Suc
TERZIARI / SERVIZIO / COMMERCIALE massimo 1 % della Suc

Il PUA può definire tali percentuali con un'alea del 10% senza che ciò costituisca variante al POC. I rapporti percentuali sono da definirsi in sede di PUA.

Usi logistici:

PO.1 Movimentazione, carico, deposito, manipolazione, prima lavorazione delle merci, con esclusione di quelle con frasi di rischio R 11 e R 12 di cui alla direttiva 549/67 CEE e s.m.i.

Sono comprese in tale attività le officine di manutenzione di macchinari e containers e le attività amministrative e di servizio relative al singolo intervento. In tali attività sono comprese la scomposizione e ricomposizione dei carichi, l'imballaggio, la miscelazione delle merci, l'insacco delle rifuse, la semilavorazione o assemblaggio finale di componenti, ed in generale tutte le operazioni necessarie per l'assemblaggio, scomposizione e ricomposizione dei componenti e prodotti in arrivo o in partenza nelle aree logistiche in modo tale da consentirne la corretta commercializzazione, con esclusione di quelle che comportino variazioni nelle caratteristiche chimiche delle molecole costituenti e/o componenti le merci in arrivo o in partenza. Compreso bar e mense aziendali, attrezzature amministrative e di servizio al personale, per i mezzi e macchinari.

PO.7 Attrezzature per l'intermodalità. Sono compresi impianti e servizi per i diversi sistemi di trasporto, magazzini, depositi, uffici, parcheggi e spazi di manovra, stazioni di rifornimento, attrezzature per controlli e varchi doganali, bar e mense aziendali, attrezzature amministrative e di servizio al personale.

PO.6 Raccordi ferroviari e zone di formazione convogli.

Usi produttivi:

PO.4 Attività industriali in ambito portuale.

Pr1 Industriali produttive di tipo manifatturiero: tutti i tipi di attività industriale, con esclusione di quelle con frasi di rischio R 11 e R 12 di cui alla direttiva 549/67 CEE e s.m.i e relativi spazi produttivi, uffici e sale riunioni, magazzini, spazi per mostre, spazi di servizio e di supporto, spazi tecnici e mense; alloggio di custodia/foresteria con Suc ≤ 160 mq.

Pr2 Artigianali produttive: tutti i tipi di attività artigianale produttiva e relativi spazi produttivi, compresa la commercializzazione dei prodotti di produzione propria, uffici magazzini, spazi per mostre, spazi di servizio e supporto, spazi tecnici, alloggio di custodia/foresteria con Suc ≤ 160 mq.

Pr3 Artigianato di servizio per cose e mezzi, compresa la commercializzazione dei prodotti connessi e accessori all'esercizio delle opere o alla prestazione del servizio. E' ammesso un alloggio di custodia con Suc ≤ 160 mq.

Pr5 Depositi all'aperto: tutti i depositi e/o le esposizioni all'aperto di materiali e/o attrezzature e/o mezzi che necessitano di strutture coperte di entità limitata per ricovero o lavorazione.

Usi terziario commerciale:

Spr1 Pubblici esercizi limitatamente a : bar, ristoranti, pizzerie, mense, trattorie ed esercizi di pubblico servizio (tabacchi, farmacie,...) con relativi spazi di servizio, spazi tecnici e di magazzino.
Sm3 Stazioni di servizio, lavaggio nella misura di una unità.
Co1 Esercizi di vicinato: esercizi con superficie di vendita non alimentare non superiore a 250 m2 e relativi spazi di esposizione.
Co3 Medio piccole strutture di vendita così come definiti nel DLgs.114/98 e dalle Deliberazioni di C.R. n. 1253/99

Usi turistici ricettivi:

Non presenti

Usi residenziali:

A. 1 Residenze: La Suc relativa agli edifici esistenti con destinazione residenziale è prioritariamente destinata al trasferimento nei modi definiti nelle "modalità attuative".

Usi esclusi:

- Sono escluse le attività a rischio di incidente rilevante RIR.
- Sono escluse le attività che utilizzeranno materie pericolose quali esplosivi e infiammabili, in particolare con frasi di rischio R11, R12, come definito dalla direttiva 549/67/CEE e s.m.i. da meglio specificare in sede di PUA
- La realizzazione di impianti per la produzione di energia è soggetta alle seguenti limitazioni:
 - a. non sono consentiti nuovi impianti che utilizzano combustibili fossili;
 - b. non è consentito realizzare

Località: FRAZIONE TERZA RAVENNA **Tav. POC3:** 041 RAVENNA NORD-EST, 049 RAVENNA SUD EST

Ambito: LOGISTICA PORTUALE COMPARTO 1 **Cod Amb:** Log01 **N. Scheda:** Log01c1

e n. 653/2005, nella misura di una struttura con superficie di vendita non alimentare tra i 251 m² e 1500 m².
 Co9 Commercio all'ingrosso e relativi magazzini, depositi, spazi espositivi, celle frigorifere, uffici, qualora non compresi ad altra attività produttiva; si intendono compresi in tale uso spazi tecnici, spazi di supporto e di servizio, alloggio di custodia con Suc ≤ 160 mq. E' ammesso inoltre il commercio congiunto ingrosso-dettaglio, nei soli casi previsti dall'art. 19 bis della L.R. 14/99, in locali fisicamente delimitati e con S.V. non superiore ai 250 m2 secondo le disposizioni regionali in materia.

nuovi impianti che utilizzano le biomasse come combustibile.

- Sono escluse le attività che comportino variazioni nelle caratteristiche chimiche delle molecole costituenti e/o componenti le merci in arrivo o in partenza;

- Sono escluse le attività produttive chimiche.

Criticità:

- A. Riorganizzazione del sistema infrastrutturale viario.
- B. Capacità di recepimento del canale Vitalaccia, per lo scolo delle acque meteoriche.
- C. Realizzazione del collegamento alla rete di fognatura nera urbana ed eventuale adeguamento degli impianti di depurazione.

Prescrizioni:

- A. Infrastrutturali. Il comparto può essere attuato, anche per stralci funzionali, solo contemporaneamente alla previsione di realizzazione delle principali infrastrutture viarie esterne ed interne, secondo quanto definito anche in termini di impegni nell'ambito della convenzione attuativa di PUA, ed in particolare:
- Per l'attuazione del comparto 1 è necessario prevedere, in sede di PUA, le condizioni per l'attuazione delle seguenti infrastrutture per la mobilità, individuate dallo specifico studio preliminare, anche separatamente in relazione ai singoli stralci attuativi (per la numerazione vedi grafico allegato):
 - A - B (nodi di svincolo su via c. molinetto).
 - H (passaggio e risistemazione strada di collegamento).
 - Per l'attuazione di entrambi i comparti 1 e 2 è da realizzare anche l'intervento F
 - Lo svincolo esistente fra S.S.67 Classicana e Via Molinetto, in sede di PUA, può essere dismesso, depotenziato o riutilizzato per l'uso locale e/o a servizio del comparto solo dopo l'attuazione degli interventi A e B e perché sia garantita l'accessibilità agli edifici esistenti.
- B. Smaltimento acque meteoriche. Il comparto potrà essere realizzato contestualmente all'esecuzione delle opere necessarie al corretto smaltimento delle acque meteoriche. In sede di PUA, dovrà essere indicato un contributo da parte dei lottizzanti al fine del superamento della predetta criticità; tale contributo dovrà essere garantito da apposita garanzia fideiussoria, da esplicitarsi nella relativa convenzione.
- C. Smaltimento acque nere. Il comparto potrà essere realizzato contestualmente all'esecuzione delle opere necessarie al corretto smaltimento delle acque nere. In sede di PUA, dovrà essere indicato un contributo da parte dei lottizzanti al fine del superamento della predetta relativa criticità; tale contributo dovrà essere garantito da apposita garanzia fideiussoria, da esplicitarsi nella relativa convenzione.

Modalità attuative:

L'attuazione del comparto avviene per modalità indiretta semplice (PUA) con riferimento all'intero comparto, in relazione alla ristrutturazione del sistema della viabilità.

In sede di PUA dovranno essere verificati gli eventuali stralci attuativi in relazione al livello di servizio della viabilità e dovranno, inoltre, essere verificate le proprietà e definiti gli usi compatibili anche per gli edifici esistenti eventualmente da mantenere.

La scheda grafica di indirizzo individua i perimetri dei singoli PUA di comparto.

Il progetto di PUA. potrà essere presentato dai proprietari o aventi titolo rappresentanti almeno il 75% delle aree comprese nel relativo perimetro. In tal caso il PUA presentato dovrà essere notificato ai proprietari non aderenti contestualmente al deposito ai sensi dell'art. 35 L.R. 20/00.

Il Comune, in sede di approvazione di PUA e senza che ciò comporti variante al POC, potrà scorporare dal perimetro di intervento tali aree, a condizione che non compromettano la funzionalità del comparto e/o del singolo PUA, qualora i relativi proprietari non aderiscano al PUA entro 60 giorni dalla notifica da parte del Comune stesso. In caso di non compatibilità con il contesto e con le funzioni logistico produttive definite dal POC il Comune, su istanza del soggetto attuatore, attiva la procedura di esproprio con costi e adempimenti tecnici (frazionamenti, stati consistenza ...) a carico del soggetto attuatore stesso.

Anche in assenza di PUA sono in ogni caso consentiti gli interventi previsti dall'articolo l.24.c15 lettera b) del RUE 5.1, sulla base di un progetto relazionato all'intero comparto Log01c1 anche nel caso di utilizzo parziale dello stesso e secondo le procedure amministrative previste per tale tipologia di impianti.

A fronte della cessione a prezzo concordato degli edifici e delle aree di pertinenza di edifici esistenti con destinazione non compatibile con la destinazione logistica, è riconosciuta al proprietario una potenzialità edificatoria secondo gli usi esistenti da utilizzare a distanza nel comparto S3, pari alla Suc esistente incrementata a titolo di incentivo di 100 mq. Il PUA dovrà definire l'esatto perimetro del comparto, provvedendo all'eventuale stralcio di aree marginali e di edifici esistenti che non aderiscono al PUA e/o non accettano la modalità attuativa a distanza. In tal caso l'eventuale uso esistente a residenza civile può essere mantenuto con riferimento alla normativa di RUE delle aree a verde privato.

Fino all'approvazione del PUA tutti gli edifici esistenti potranno essere oggetto di interventi di MO, MS, D, e quelli consentiti dalla specifica normativa di RUE in relazione al caso seguente.

Località: FRAZIONE TERZA RAVENNA Tav. POC3: 041 RAVENNA NORD-EST, 049 RAVENNA SUD EST

Ambito: LOGISTICA PORTUALE COMPARTO 1 Cod Amb: Log01 N. Scheda: Log01c1

Qualora gli edifici ricadano all'interno delle fasce di mitigazione e filtro, oppure qualora siano censiti come "edifici di valore tipologico-documentario" o come "edifici degli appoderamenti ex ERSAs" e presentino caratteristiche strutturali e funzionali non compatibili con la vocazione logistica dei comparti, purché non inducano incompatibilità d'uso logistico al contorno, potranno:

- Mantenere uso e classificazione agricole con relativi usi integrativi ammessi dalle NTA di RUE a condizione che gli usi integrativi non comportino maggiori vincoli, rispetto agli usi esistenti, nei confronti delle infrastrutture viarie e/o degli usi logistici previsti;
- Mantenere l'eventuale uso esistente a residenza civile con riferimento alla normativa di RUE delle aree a verde privato.

Allegati:

Scheda grafica di indirizzo, contenente oltre alla rappresentazione delle prescrizioni di cui alla presente scheda normativa, anche eventuali indirizzi progettuali, come da legenda.

del 21/02/2011
del 30/03/2011
del 31/05/2012

APPROVATO Delibera di C.C. N.17364/24
PUBBLICATO B.U.R. N. 48
Modificato con:
Delibera di C.C. N.61767/71 Variante 2/2011