

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

**AMBITO LOGISTICA 2 - PROGETTO URBANISTICO
TAV.06 - RIFERIMENTI ED ORIENTAMENTI PROGETTUALI:
PAESAGGISTICI, PER LA SOSTENIBILITA', MORFOLOGICO-INSEDIATIVI**

FILE

1414.URB.L2.06-Orient_prog

CODICE

URB.L2.06

SCALA

1:2000 - VARIE

Rev.	Data	Causale
0	Giu. 2014	Emissione
1	Set. 2017	Revisione generale
2		
3		

OPERE DEGLI ARCHITETTI
173
ETTORE
RINALDINI
ARCHITETTO
DELLA PROVINCIA DI RAVENNA

OPERE DEGLI ARCHITETTI
173
PAOLO
FOCACCIA
ARCHITETTO
DELLA PROVINCIA DI RAVENNA

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL
MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
IL DIRETTORE TECNICO
(Ing. Francesco Nacci)

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)

PROGETTAZIONE URBANISTICA



PROGETTO
CON ARCH. DEBORA GIUSTI DOTT. FEDERICA PROIA ARCH. LUCA MORGAGNI
ARCH. GIORGIO PEZZI ING. SABRINA SPINELLI ARCH. ARTURO C. DAPPORTO ARCH. LUCA GALASSI
viale della Lirica 43, 49 48124 ravenna tel +39 0544 278118 405979 mail rinaldiniettore@libero.it paolo.focaccia@luoghidellacitta.it
RILIEVI GEOM. A. MENELLI STUDI VEGETAZIONALE E PAESAGGISTICO STUDIO VERDE S.r.l. STUDI IDRAULICI ING. G. MINORI



AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE 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

Code: TAV.06

Area logistica 2
Progetto urbanistico

Progetto definitivo

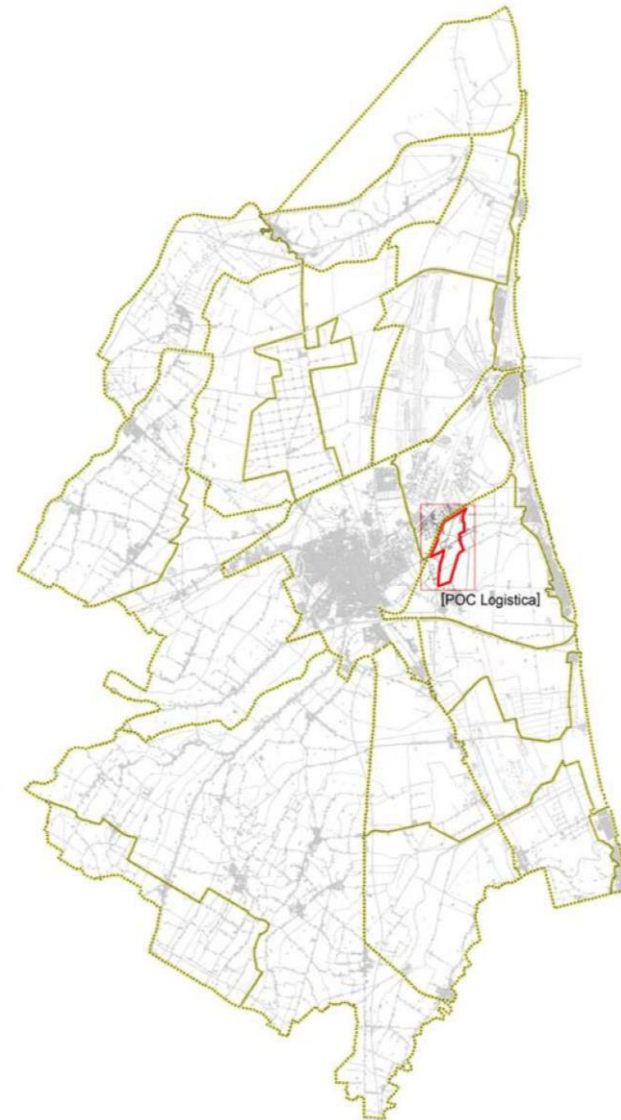
Riferimenti e orientamenti progettuali: paesaggistici, per la
sostenibilità, morfologico - insediativi

Ravenna, settembre 2017

Autorità di sistema portuale del mare 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
Ambito logistica 2 -Schema urbanistico - Progetto definitivo – Tavola 06- Prima emissione rev.1

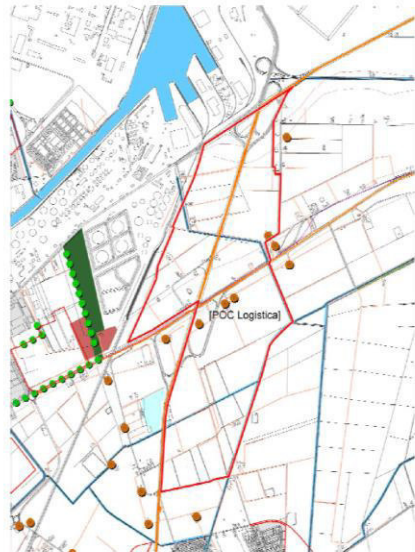
ORIENTAMENTI PROGETTUALI PAESAGGISTICI

POC LOGISTICA – Area Logistica 2



MISURE PER CAMPO DI ATTENZIONE PAESAGGISTICA ALLA SCALA TERRITORIALE

1.INDICAZIONI DERIVATE DAL PSC E DAL RUE



G2.1 Carta per la qualità del territorio

VALORI NATURALISTICO-AMBIENTALI
Elementi strutturanti nella definizione del territorio a scala vasta: altri specchi d'acqua (zone umide d'acqua dolce, aree estrattive dismesse), Canale Candiano, canali, pinete costiere e retrodunali;
Elementi strutturanti nella definizione del territorio a scala locale: paleovalvei certi, filari arborei principali.
VALORI STORICO-CULTURALI E IDENTITARI
Rete dei luoghi e delle strutture edificate: complessi di interesse storico-architettonico, complessi e/o edifici di interesse tipologico documentario; *Rete dei percorsi e dei canali storici:* strade storiche interpoderali principali e secondarie; *Rete dei luoghi e dei percorsi con ruolo primario nella fruizione dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali:* Strade principali, piste ciclabili



RUE 7 Guida per l'inserimento paesaggistico degli interventi – Contesto paesistico locale "7.4 –Porto fuori".

OBIETTIVI DI CONTESTO LOCALE
 Valorizzazione delle tracce delle trasformazioni del paesaggio agrario legate alle bonifiche, alle opere idrauliche di irrigazione dei corsi d'acqua presenti (paleovalvei, argini abbandonati, manufatti idraulici, ecc.) tramite il mantenimento e il ripristino della loro continuità, la riqualificazione o la previsione di elementi di connessione paesistico ambientale (es. alberature). Mantenimento del carattere di continuità e apertura visuale del Contesto.
 Per gli interventi di nuova edificazione di manufatti destinati ad abitazioni agricole: mantenimento della leggibilità dei principi insediativi presenti nelle diverse *Morfotipologie* e dell'orizzonte paesaggistico continuo ed omogeneo visibile dalla Circonvallazione Canale Molinetto. Per l'inserimento degli interventi nelle zone agricole periurbane attorno a Ravenna e Porto fuori, mantenimento del carattere di interruzione della continuità del tessuto insediativo che connota le aree agricole di margine urbane. Per gli interventi di rinaturalizzazione nella *Zona di integrazione dello spazio naturalistico*: creazione un "paesaggio naturale" che presenti i caratteri della transizione fra lo Spazio naturalistico e lo Spazio rurale.

1.1 Contributo del POC logistica alla caratterizzazione del margine urbano/portuale di Ravenna

La rilevanza dell'intervento previsto dal POC tematico, la dimensione delle aree coinvolte dagli interventi, la forte specializzazione data dalle destinazioni d'uso previste, nonché la localizzazione dell'Ambito fra lo Spazio urbano e lo Spazio rurale e la presenza al suo margine nord ed ovest di rilevanti barriere infrastrutturali, comportano di concentrare l'attenzione progettuale verso soluzioni di inserimento dell'intervento orientate prevalentemente alla mitigazione dei margini che circondano l'Ambito stesso (cfr. misure 3.1.a, b, c). Allo stesso tempo, considerando l'impatto ambientale dell'intervento, è necessario considerare una mitigazione ambientale che dove è possibile, mantenga e ripristini la continuità della Rete ecologica del settore urbano in cui l'Area si inserisce. A tal fine:

- 1.1.a i margini dell'Area insieme agli svincoli di riordino della viabilità, devono essere intesi come un insieme di elementi da progettare unitariamente, ovvero come un "segno" capace di mediare, con forme allusive dei caratteri naturalistici (fasce boscate), la presenza delle aree e degli impianti per la logistica, fortemente caratterizzati dalle componenti insediative, tecnologiche ed infrastrutturali;
- 1.1.b è necessario considerare la presenza nell'intorno immediato dell'Area, corrispondente alla porzione di territorio compreso fra il Centro Capoluogo e il Litorale, di elementi di connessione di progetto della Rete ecologica, che richiedono al progetto di utilizzare gli elementi lineari di mitigazione delle infrastrutture viarie presenti, come elementi di raccordo, finalizzati ad innalzare il livello di connettività della rete in detto settore urbano.

2. AMBIENTAZIONE DELLA VIABILITA' ESISTENTE

Classicana e Circonvallazione Molinetto

2.1 Mitigazione della viabilità di connessione territoriale interna all'Ambito

Mitigare la viabilità conformandola come elemento di connessione principale della rete ecologica locale, attraverso la realizzazione di adeguate fasce arboree/arbustive di raccordo con il sistema delle connessioni ecologiche esistenti e di progetto del contesto in cui è inserita l'Area; garantire in ogni caso la continuità delle alberature lungo i tracciati, utilizzando anche le consistenti aree residuali degli svincoli stradali. Gli interventi finalizzati alla mitigazione delle infrastrutture contribuiscono in tal modo alla realizzazione di un nuovo elemento longitudinale e trasversale di connessione della rete ecologica, di rilevanza paesaggistico-ambientale alle spalle del Litorale.

- La fascia potrà avere dimensioni e articolazione con sezioni variabili ed al suo interno possono essere anche concentrate, secondo un disegno unitario, le aree verdi previste all'interno dei comparti che vi afferiscono; nelle aree prossime agli edifici storico testimoniali presenti, gli elementi arborei saranno opportunamente diradati. Essa, inoltre, dovrà costituire il luogo del raccordo fra i vari elementi di connessione della rete verde interna all'Ambito stesso.

3. RELAZIONI AMBITO/SPAZIO RURALE

Margini rivolti verso lo Spazio rurale, margini rivolti verso le aree terziario-produttive esistenti

3.1 Configurazione dei margini dell'Ambito rivolti verso il paesaggio rurale

a) Margine est verso lo Spazio rurale: tale margine deve relazionarsi al paesaggio rurale attraverso una fascia verde continua di filtro, da realizzare all'interno dell'Area stessa, che sia finalizzata a dissimulare l'impatto degli impianti e delle attrezzature previste.

- Essa potrebbe essere costituita da una fascia formata da dossi artificiali di terra di dragaggio del Canale Candiano, che si raccordano alla quota di campagna dell'Area della logistica, opportunamente elevata, per evitare problemi di allagamento, con gli stessi materiali; al piede del dosso, sul margine esterno rivolto verso il paesaggio rurale, sarà piantumata una fascia arborea/arbustiva, che si raccordi opportunamente con gli elementi naturali della trama agricola circostante quali filari, siepi e canali. Tale fascia potrebbe assumere spessori diversi a seconda di come sono conformati gli assetti planimetrici dei diversi comparti ai quali essa sarà adiacente; in ogni caso, anche se i dossi saranno opportunamente interrotti per non ottenere un eccessivo effetto "barriera", la fascia arborea dovrà essere continua.
- Saranno utilizzate specie della vegetazione potenziale naturale e comunque specie autoctone e, data l'entità della mitigazione, caratterizzate da ridotte esigenze manutentive.

b) Margine sud verso lo Spazio rurale: tale margine ha una funzione particolarmente strategica dal punto di vista della continuità della rete ecologica, a causa della prossimità alle previste aree di integrazione e di connessione primaria di progetto della Rete ecologica a sud-ovest dell'Area.

- Tale margine potrebbe essere configurato come un'area "cuscinetto" in cui localizzare alcuni degli elementi necessari alla riduzione del carico inquinante recapitato ai corpi idrici e al mare (vasche di prima pioggia e di laminazione), dato dalla impermeabilizzazione dei suoli. Tale intervento, opportunamente integrato alla zona umida presente all'estremo est dello stesso margine, creerebbe un rilevante elemento di raccordo con la Rete ecologica.

c) Margine nord verso le aree produttivo terziarie: lungo tale margine è opportuno localizzare un'area boscata in continuità con gli interventi di mitigazione da realizzarsi lungo la Classicana, al fine di inserire un'area di discontinuità insediativa fra le aree produttive esistenti e le previste aree per la logistica.

4. MITIGAZIONE DELLA VIABILITÀ DI DISTRIBUZIONE INTERNA

Viabilità e relative intersezioni

4.1 Mitigazione della viabilità interna all'Ambito

a) Adottare una soluzione progettuale per gli snodi viabilistici di accesso all'area logistica che si integrino agli interventi di mitigazione e compensazione ambientali previsti per la rete viabilistica interna e a quelli di raccordo con la Rete ecologica;

b) *Disegno della rete viabilistica di distribuzione interna come rete ecologica locale di attenuazione e compensazione dell'impatto ambientale degli interventi:* utilizzare i tracciati della viabilità di distribuzione e di servizio interna all'Ambito come assi lungo i quali localizzare fasce vegetazionali continue, in connessione con le fasce verdi di mitigazione di margine e con le componenti fisico naturalistiche presenti all'interno dell'Ambito (canali e aree umide).

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

1.1.a - Progettazione unitaria dei margini dell'Area come un "segno" che medi, con forme allusive dei caratteri naturalistici, la presenza delle aree e degli impianti per la logistica (cfr. misura 3.1.a, b, c)



1.1.b - Contributo dell'Area di nuovo impianto per la logistica alla continuità della Rete ecologica tra il Capoluogo e il litorale

MISURE per componenti progettuali alla scala locale/urbana



2.1 - Conformazione degli assi di connessione territoriale interni all'Area come corridoi principali della rete ecologica locale



3.1.a - Configurazione del margine rivolto verso lo spazio rurale attraverso tratti di "dossi" artificiali di terre di dragaggio e fasce boscate, che si raccordino agli elementi naturali presenti nelle trame agricole circostanti (filari, siepi, canali, ecc.)



3.1.b - Configurazione del margine sud dell'Area attraverso l'opportuna localizzazione di vasche di prima pioggia e di laminazione in corrispondenza dell'area umida esistente e delle cave dismesse



3.1.c - Localizzazione di un'area di discontinuità insediativa (area boscata) tra aree produttivo-terziarie esistenti e la nuova Area per la logistica

MISURE per componenti progettuali alla scala di PUA



4.1.a - Caratterizzazione di snodo viabilistico in corrispondenza degli elementi di connessione della Rete ecologica



4.1.b - Disegno della rete viabilistica di distribuzione interna come rete ecologica locale secondaria di attenuazione e compensazione dell'impatto ambientale dell'intervento, anche in continuità con i segni d'acqua presenti all'interno dell'Area

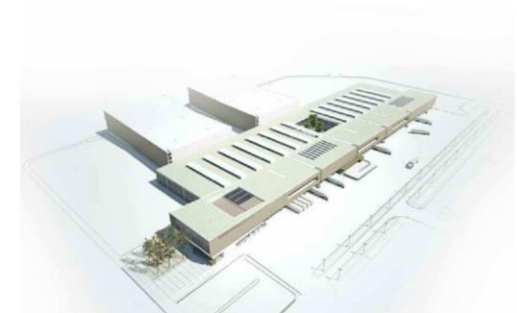
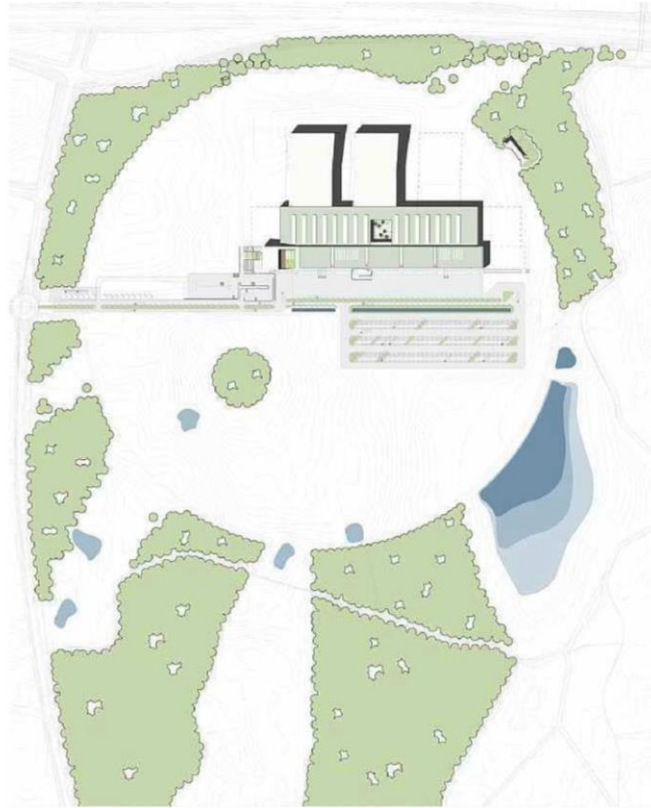


Autorità di sistema portuale del mare adriatico centro settentrionale
Approfondimento canali candiano e baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007 – I fase
Ambito logistica 2 -Schema urbanistico - Progetto definitivo – Tavola 06- Prima emissione rev.1

TEMI E RIFERIMENTI



Thompson Optronics, Saint Quentin en Yvelines, Francia

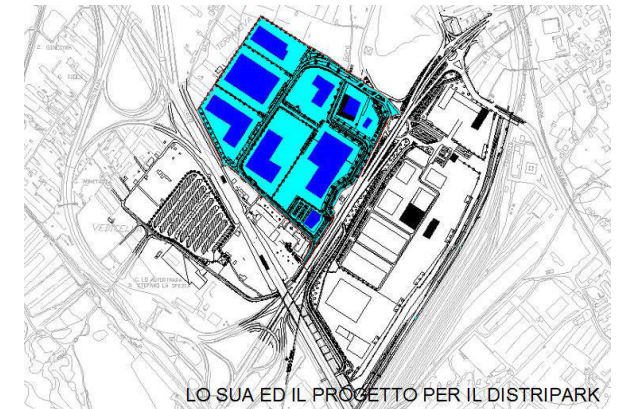
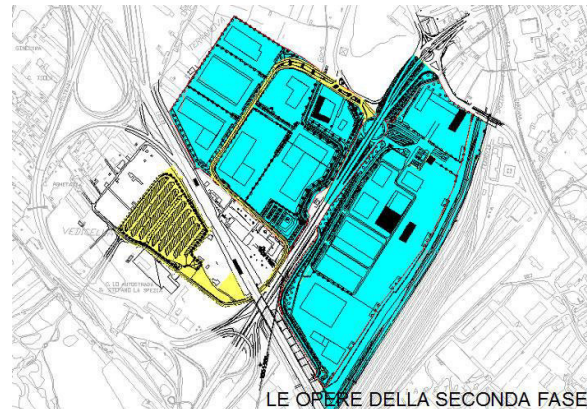
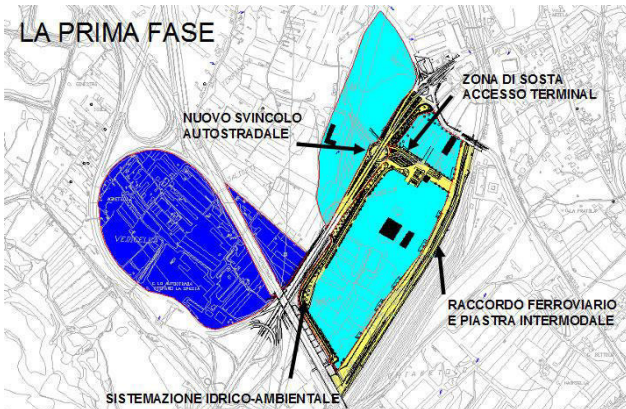


C.F. Moeller, Centro Logistico Bestseller Haderslev, Danimarca



Valenciaport ZAL, Piattaforma intermodale e logistica, Spagna





SVAR Area retroportuale a La Spezia, Italia

Autorità di sistema portuale del mare 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
Ambito logistica 2 -Schema urbanistico - Progetto definitivo – Tavola 06- Prima emissione rev.1



Interporto Rivalta Scrivia, Alessandria, Italia



Centro Interportuale Merci C.I.M., Novara, Italia



Interporto Quadrante Europa, Verona, Italia



Piacenza Intermodale, Italia