

QUADRO CONOSCITIVO DIAGNOSTICO

STRATEGIA PER LA QUALITÀ URBANA ED ECOLOGICO-AMBIENTALE

SQ_P.4C REQUISITI PROGETTUALI PER LA RIQUALIFICAZIONE FUNZIONALE E PAESAGGISTICA DI VIA GRAMSCI

TAVOLA DEI VINCOLI

VALSAT

VINCOLI URBANISTICI

SINDACO
LUCA VECCHI

VICESINDACO E ASSESSORE A RIGENERAZIONE ED AREA VASTA
ALEX PRATISSOLI

ASSUNZIONE DELIBERA G.C. N. ... DEL .../.../.....	ADOZIONE DELIBERA C.C. N. ... DEL .../.../.....	APPROVAZIONE DELIBERA C.C. N. ... DEL .../.../.....
--	--	--



RIQUALIFICAZIONE FUNZIONALE E PAESAGGISTICA DI VIA GRAMSCI

Responsabile del Procedimento
Ing. David Zilioli

Progettisti
Arch. Agnese Gemma Barbieri
Ing. Matteo Chiari
Arch. Giorgia Lombardini
Geom. Annalisa Rinaldi

Linee guida per il trattamento dei fronti dei lotti privati e delle aree di futura cessione
ottobre 2012

INDICE DEL DOCUMENTO

A_PREMESSA	pag 03
_inquadramento dell'area di intervento	pag 05
_criteri generali di intervento	pag 06
B_LINEE GUIDA PER IL TRATTAMENTO DEI FRONTI	pag 08
B.1_il trattamento dei confini	pag 09
B.2_le intersezioni fra i percorsi pubblici e gli accessi	pag 10
B.3_i parcheggi	pag 11
B.4_il rapporto con il canale	pag 12
B.5_il progetto del verde	pag 13
B.6_la segnaletica	pag 15
B.7_l'arredo urbano	pag 16
B.8_i corpi illuminanti	pag 17
B.9_le pavimentazioni	pag 18
B.10_le cordolature	pag 19
B.11_l'attestamento dei nuovi fabbricati	pag 20

A_PREMESSA

Il presente documento nasce con lo scopo di illustrare, in forma sintetica, le **linee guida per la corretta progettazione e realizzazione degli spazi prospicienti l'asse stradale costituito da Via Gramsci**, interessato da un intervento di riqualificazione di prossima realizzazione.

Gli spazi oggetto della presente trattazione, siano essi privati oppure ad uso pubblico - quali per esempio nuove urbanizzazioni o lottizzazioni - sono stati individuati, al fine di inserirsi in maniera armonica all'interno del citato progetto di riqualificazione stradale nonché per chiarire e meglio interpretare i termini 'qualità' e 'beneficio pubblico dell'intervento' secondo quanto previsto dai regolamenti edilizi in uso presso l'Amministrazione Comunale.

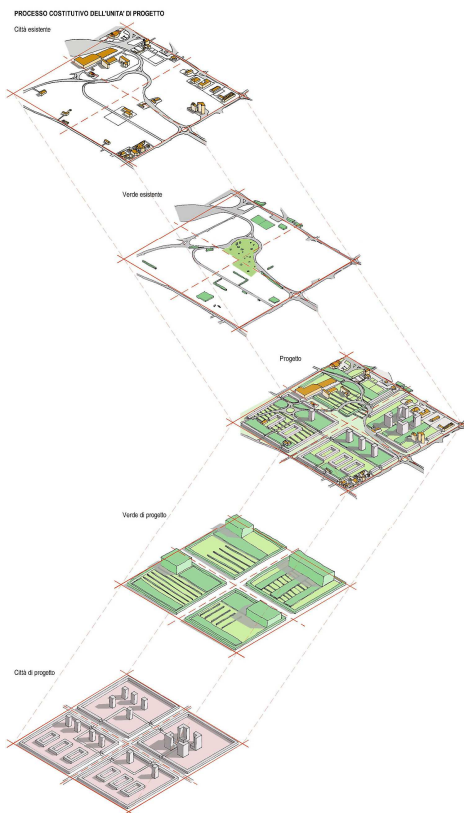
Nelle sezioni tematiche, per ogni elemento costitutivo, vengono sviluppate e raccolte soluzioni progettuali conformi ai regolamenti comunali, suggerimenti e buone pratiche costruttive.

Le presenti linee-guida sono state sviluppate all'interno dell'Unità di Progetto Area Nord facente parte dell'Area Pianificazione Strategica del Comune di Reggio Emilia nell'ambito del progetto di riqualificazione dell'asse stradale di Via Gramsci. Esse sono state suddivise in sezioni tematiche, in relazione alle varie tipologie di intervento, che possono essere integrate o modificate nel tempo per cogliere le innovazioni tecnologiche, il mutare del contesto urbano e l'evolvere del panorama normativo.

Sulla base di queste premesse è quindi necessario che i progettisti, gli attuatori di opere di urbanizzazione ed i tecnici di altri Enti Istituzionali, nonché i liberi professionisti, ferme restando le responsabilità derivanti dalla normativa vigente, elaborino progetti particolarmente dettagliati, in grado di assicurare una buona qualità delle opere e la condivisione dell'obiettivo di riqualificazione dell'ambito territoriale in cui si collocano. Le presenti linee guida divengono pertanto un primo importante strumento di dialogo fra i progettisti e la Pubblica Amministrazione.

Esse non hanno carattere cogente, ma costituiscono uno strumento informativo e di indirizzo generale utile a favorire l'emissione del parere di competenza da parte del Servizio scrivente per l'approvazione dei singoli piani.

Le presenti linee guida potranno essere integrate per quanto riguarda gli interventi che interesseranno il tratto di Canale di Reggio III che scorre lungo via Gramsci, sulla base delle considerazioni che emergeranno dal progetto di riqualificazione del Canale in corso di elaborazione da parte del servizio Pianificazione e Qualità Urbana.



Le presenti linee guida prendono le mosse dal documento, a cui si rimanda per i contenuti specifici, denominato **“Prime indicazioni per la stesura di ‘raccomandazioni per il coordinamento dello sviluppo urbano nell’area estesa interessata dai lavori dell’Alta Velocità’ nell’ambito più generale del “Progetto RETE: Reggio Emilia Territorio Esteso - Riqualificazione e riconnessione territoriale nelle aree inerenti l’alta velocità”.**

In tale documento si raccomanda di prestare un’attenzione specifica all’organizzazione tipologica ed urbanistica improntata sulla matrice esemplificativa riportata qui a lato.

Nel complesso, infatti, siamo in presenza di un’area periurbana in procinto di grandi trasformazioni: in termini paesaggistici la fase è particolarmente significativa perché sensibile ad errori permanenti, evitabili con corrette scelte strutturali.

Gli ultimi lacerti di una identità paesaggistica agricola di pianura sono frazionati dallo sviluppo di nuove destinazioni d’uso, che singolarmente caratterizzano il paesaggio con nuovi segni mai capaci, perché disomogenei, di generare un’organizzazione spaziale definibile in un nuovo paesaggio, ovvero non si percepisce un paesaggio rinnovato.

Il modello di intervento matriciale, che sulla base oggettiva degli studi fin qui condotti vuole in qualche modo ricostruire la griglia primigenia della centuriazione romana, dovrà di qui in avanti confrontarsi con la realtà del territorio esistente. Questo ad oggi si trova ad essere frazionato in diverse proprietà con destinazioni d’uso e funzioni differenti tra loro.

E’ quindi con l’intenzione di conferire un ordine al territorio che vengono forniti il modello di intervento matriciale e le raccomandazioni conseguenti.

Si richiede dunque un’attenzione specifica all’impostazione urbanistica generale dei singoli interventi, cercando di privilegiare il disegno di quei limiti, di quei confini che costituiranno l’“involucro esterno” dei nuovi interventi. Una particolare attenzione andrà infatti attribuita alle cortine esterne, siano esse costituite da verde o da fabbricati.

Si sottolinea ancora l’importanza del “recinto” come oggetto che dà un ordine spaziale all’intera area. L’elemento di confine, di frontiera sarà infatti quello che più degli altri avrà il compito di conferire omogeneità al territorio, mantenendo all’interno del recinto la possibilità di qualsivoglia intervento.

_inquadramento dell'area di intervento

La porzione di Reggio Emilia compresa tra i due fiumi Crostolo e Rodano, delimitata a nord dalla linea dell'Alta Velocità e a sud dai viali di circonvallazione del centro storico, è un'area interessata da profondi processi di trasformazione urbanistica, in parte innescati da importanti nuove localizzazioni a scala territoriale. È il caso della nuova stazione della linea ferroviaria dell'alta velocità e della recente rilocalizzazione del casello autostradale, con la realizzazione del sistema dei nuovi ponti sopra la A1.

L'area in questione è attraversata, in direzione Nord-Sud, da cinque assi viari che, insieme alla linea ferroviaria regionale Reggio-Bagnolo-San Lazzaro formano una "mano a sei dita" che collega la città storica con la sua espansione attualmente più dinamica.

Alcuni di questi assi, è il caso di Via dei Gonzaga, sono assi storici di importanza territoriale.

Altri, come via Samoggia, Via Gramsci e parte di Via Petrella, testimoniano della Matrice storica Centuriale e sono oggetto di progetti di valorizzazione come il citato progetto RETE.

Le presenti linee guida, sviluppo del progetto preliminare relativo a tutto il quadrante Nord, si pongono come finalità il coordinamento e l'indirizzo delle azioni di riqualificazione o nuova edificazione concentrate ai bordi di un asse stradale strategico per la nuova città: Via Gramsci, che gli ultimi sviluppi progettuali individuano come viale urbano e porta di accesso alla città storica per chi proviene dalla stazione Mediopadana.



_criteri generali di intervento

Con la costruzione della nuova stazione Mediopadana dell'alta velocità, Via Gramsci, asse storico centuriale, acquisterà un nuovo protagonismo nella rete infrastrutturale reggiana. Di fatto si trasformerà nella porta d'accesso alla città per chi arriva a Reggio con l'alta velocità. Porta d'accesso sia carrabile sia ciclo-pedonale.

Il progetto propone una strategia unitaria declinata puntualmente con sottili variazioni per dare all'asse un'identità in linea con il nuovo ruolo che dovrà svolgere ma anche conservare e valorizzare il suo carattere storico di principale asse centuriale perpendicolare alla Via Emilia.

1. La rotonda a Nord e l'accesso a Via Gramsci dalla nuova stazione TAV

Questa rotonda rappresenta il primo segno che incontra chi arriva alla nuova stazione dell'alta velocità e decide di entrare in città.

Il progetto in corso si propone di riscoprire e valorizzare il canale che attualmente è nascosto nella rotonda e praticamente invisibile dalla strada.

Appena superata la rotonda inizia la piantumazione dei filari di *Populus nigra* 'Italica' (Pioppo cipressino) che da qui in poi accompagnerà il visitatore lungo tutta Via Gramsci.

In questo tratto il filare viene raddoppiato per enfatizzare il carattere di porta d'ingresso alla città.

2. Il sottopasso della ferrovia TAV e dell'Autostrada

Il doppio filare continua fino al sottopasso su entrambi i lati della strada, accompagnando il visitatore e riducendo l'impatto visivo delle infrastrutture.

Superato il sottopasso i Pioppi cipressini si riducono a un solo filare posizionato alternativamente a destra o a sinistra della carreggiata in ragione dello spazio disponibile per piantumare.

Il terrapieno che scende al canale Secchia e lo stesso canale saranno riqualificati, la vegetazione esistente in buono stato sarà conservata e risanata e quella in cattivo stato o non coerente con il paesaggio locale verrà sostituita da nuova vegetazione.





3. L'accesso alla parte 'storica' di Via Gramsci attraverso la nuova rotonda

La nuova rotonda in progetto costituisce una porta di accesso alla città e ha la funzione di dirottare il traffico pesante da Via Gramsci deviandolo verso Via Morandi-Via Paterlini. Per sottolineare il ruolo di soglia, punto notevole di attraversamento, di questa parte di Mancasale, che interessa l'area antistante il sagrato della chiesa e l'area in prossimità dell'ex-casello, è in corso un progetto di riqualificazione che prevede:

- interventi di moderazione della velocità e del traffico;
- nuovi percorsi protetti per ciclisti e pedoni;
- cambio di pavimentazione della strada in corrispondenza del sagrato della chiesa;
- sistemazione della via di accesso al cimitero e creazione di nuovi parcheggi;
- realizzazione di un muretto in cemento prefabbricato, alternato a tratti di rete elettrosaldata sagomata, di confine tra ambito urbano e area esterna;
- caratterizzazione della zona tramite la scelta dei corpi illuminanti, dell'arredo urbano e della tipologie di verde.

4. Via Gramsci fino all'incrocio con Via del Chionso

Da questo punto in poi è possibile l'applicazione del dispositivo filare attrezzato presentato nel Progetto preliminare.

Nella sezione tipo di via Gramsci si propone un percorso ciclo-pedonale, un doppio filare alberato e varie attrezzature, la carreggiata stradale viene ridotta al minimo e sull'altro lato viene conservato e valorizzato il canale con i terrapieni e la vegetazione ripariale.

La quota del percorso ciclo-pedonale rimarrà costante e le strade carrabili si adatteranno con piccole rampe che serviranno da sistema di 'traffic-calming'.

I bordi di contenimento saranno realizzati tramite utilizzo di cordoli in calcestruzzo inclinati seguendo il medesimo schema costruttivo adottato in Via Emilia Ospizio.

La fascia con filare alberato è piantumata con Pioppi cipressini, *Populus nigra 'italica'*, con distanza di piantumazione di 7,5m.

5. Viale Regina Margherita (Via Gramsci dopo l'incrocio con Via del Chionso)

In questo tratto la sezione ripropone gli elementi di base della sezione precedente con alcune differenze sostanziali.

Scompare il canale con la vegetazione ripariale, il percorso ciclo-pedonale si duplica apparendo da entrambi i lati per permettere la sua prosecuzione su ambo i rami in cui si biforca in seguito la via.

B_LINEE GUIDA PER IL TRATTAMENTO DEI FRONTI DEI LOTTI PRIVATI E DELLE AREE DI FUTURA CESSIONE

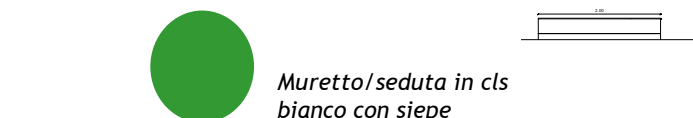
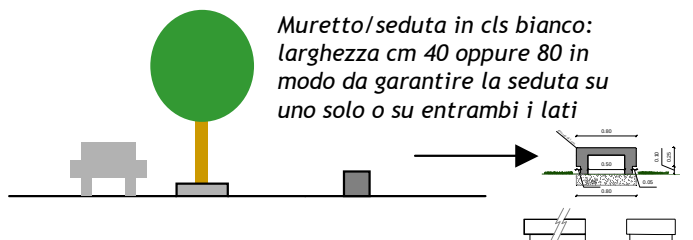
Le linee guida per il trattamento dei fronti e delle aree di futura cessione sono state suddivise in sezioni tematiche, in relazione alle varie tipologie di intervento, che possono essere integrate o modificate nel tempo per cogliere le innovazioni tecnologiche, il mutare del contesto urbano e l'evolvere del panorama normativo.

Nelle sezioni tematiche, per ogni elemento costitutivo, vengono sviluppate e raccolte soluzioni progettuali conformi ai regolamenti comunali ed in particolare alla filosofia generale dell'intervento di riqualificazione di Via Gramsci.

Le sezioni tematiche sono:

- B.1_il trattamento dei confini
- B.2_le intersezioni fra i percorsi pubblici e gli accessi
- B.3_i parcheggi
- B.4_il rapporto con il canale
- B.5_il progetto del verde
- B.6_la segnaletica
- B.7_l'arredo urbano
- B.8_i corpi illuminanti
- B.9_le pavimentazioni
- B.10_le cordolature
- B.11_l'attestamento dei nuovi fabbricati

schema costruttivo



B.1_IL TRATTAMENTO DEI CONFINI

definizione e ambito specifico di intervento

Delimitazione, barriera, recinzione e oggetti simili in grado di demarcare una proprietà o di segnare un confine proprietario o il limite fisico fra area pubblica e privata.

funzione

Favorire una forte permeabilità orizzontale fra il viale (percorso) e le aree di pertinenza (sosta) in modo da garantire attrattività alle eventuali attività commerciali e spezzare la monotonia del percorso

descrizione e caratteristiche

Si eviterà il ricorso a recinzioni/reti di qualunque tipo, realizzando invece un elemento basso che possa fungere anche da seduta, una fitta siepe, oppure una “recinzione verde” a maglia metallica infissa nel terreno. Ogni tipologia può essere integrata o alternata con le altre.

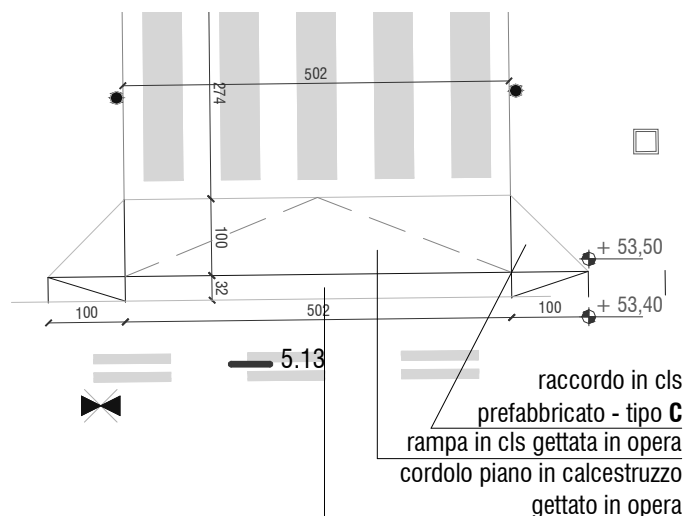
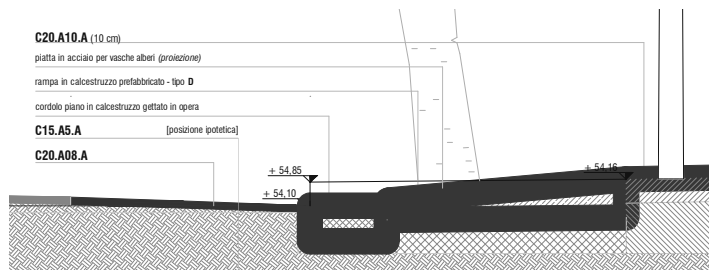
specifiche tecniche e materiali

Muretto/seduta in cls bianco: larghezza cm 40 oppure cm 80 in modo da garantire la seduta su uno solo o su entrambi i lati, altezza: 40 cm. Angoli stondati. Siepe altezza massima 100 cm. Recinzione verde realizzata in maglia metallica rivestita di vegetali rampicanti larghezza 40 cm e altezza 40 cm.

posizionamento di eventuali cancelli

In considerazione della futura realizzazione del marciapiede di altezza 10 cm, eventuali cancelli dovranno essere posizionati in modo da consentire la realizzazione di una rampa di raccordo con il marciapiede. Sul lato ovest di Via Gramsci vanno calcolati 5 mt dal filo ovest della pista ciclabile esistente.

schema costruttivo



esempio



Via Emilia Ospizio - RE

B.2_GLI ATTRAVERSAMENTI E LE INTERSEZIONI FRA I PERCORSI PUBBLICI E GLI ACCESSI

definizione e ambito specifico di intervento

Le intersezioni tra gli accessi carrai e il percorso ciclo-pedonale, gli attraversamenti pedonali delle laterali di via Gramsci in prossimità dell'incrocio.

funzione

Rendere sicuro l'attraversamento delle laterali di via Gramsci garantendo la continuità della rete dei percorsi ciclo-pedonali e mantenendo la precedenza a favore di pedoni e ciclisti.

descrizione e caratteristiche

Il passo carraio andrà realizzato in quota con la pista ciclo-pedonale, se questa è già esistente. Nei punti di approccio sarà costituito da una rampa volta e eliminare il dislivello tra carreggiata e pista ciclopeditonale.

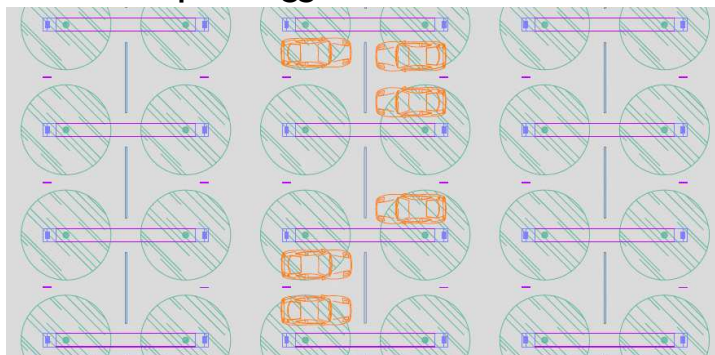
materiali e specifiche tecniche

La pavimentazione dei percorsi ciclo-pedonali, di un medesimo materiale lungo tutto lo sviluppo dell'intervento pubblico, si differenzia dal resto della strada per colore e/o materiale. Gli attraversamenti e le intersezioni manterranno lo stesso materiale, per delimitare l'inizio delle rampe e dei percorsi ciclo-pedonali saranno inserite piastre prefabbricate in calcestruzzo con cordoli in pietra a raso. Profilo: diritto. Pendenza della rampa: compresa tra il 7% e il 10%. Altezza: 10 cm.

esempi di superfici permeabili

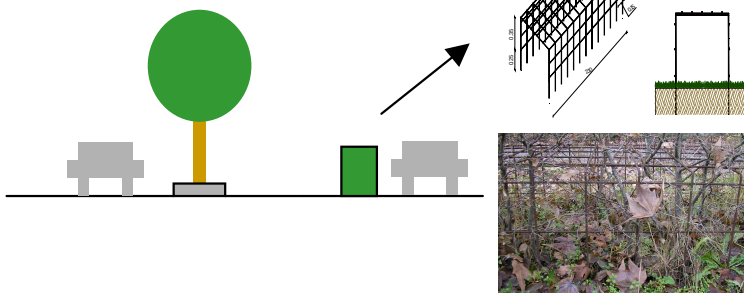


Schema di parcheggio



Eccezioni - schema costruttivo

“recinzione verde” a maglia metallica
 infissa nel terreno h 100 cm



B.3_I PARCHEGGI

definizione e ambito specifico di intervento

Le aree riservate alla sosta dei veicoli in posteggio.

funzione

Permettere la sosta o la fermata al servizio delle attività poste lungo Via Gramsci.

descrizione

I parcheggi, sia pubblici che privati, saranno localizzati preferibilmente sul retro dei fabbricati, lasciando libera dai posteggi l'area antistante il fronte su via Gramsci. Il parcheggio sarà preferibilmente organizzato sulla base di uno schema regolare, con filari di alberi alternati agli stalli.

materiali e specifiche tecniche

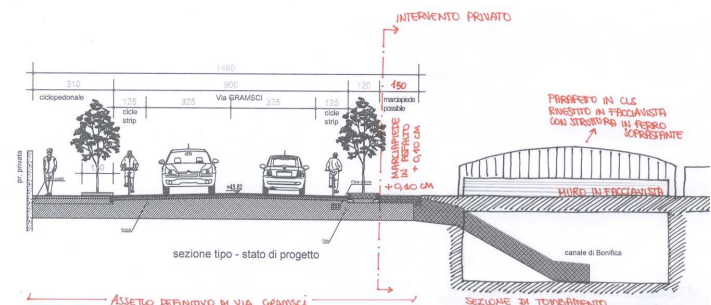
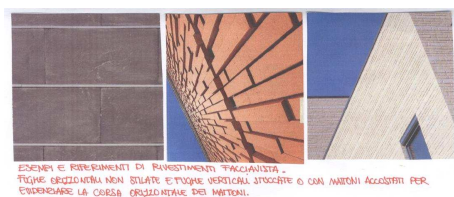
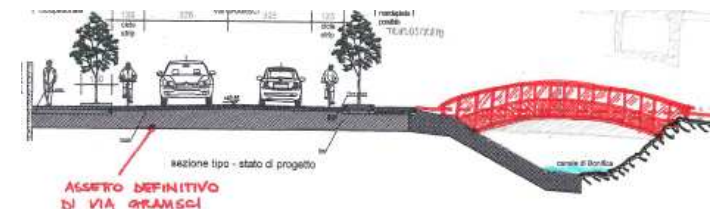
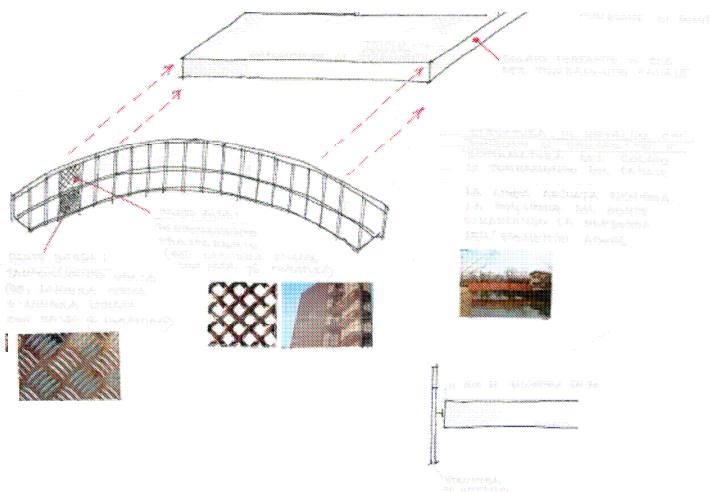
Gli stalli avranno superficie permeabile ad effetto inerbimento in modo da realizzare un “parcheggio ecologico” (es. autobloccanti, grigliato plastico, prato armato, acciottolato erboso...) ad eccezione di quelli riservati a disabili. Il parcheggio ecologico tiene conto dell'agevole fruizione delle auto, della temperatura che non deve rendere infuocate le auto che vi sostano, dell'acqua che deve essere smaltita nel più breve tempo possibile per permettere alle persone di poter raggiungere le auto anche in caso di pioggia continua.

Essenza di riferimento: *Morus alba fruitless* (Gelso Bianco Senza Frutti), *Fraxinus excelsior* (frassino comune)

eccezioni

Nel caso sia necessario destinare a parcheggio l'area antistante via Gramsci, dovranno essere previsti elementi schermanti di h 100 cm (es. siepe, “recinzione verde”...).

schema costruttivo



B.4_LO SCAVALCAMENTO DEL CANALE

definizione e ambito specifico di intervento

I tratti di attraversamento (ponti) e le aree soggette a tombamento con particolare riferimento alle estremità.

funzione

Scavalcare il canale mettendo in collegamento Via Gramsci con le attività poste al di là di esso, valorizzando e qualificando al contempo la sua presenza.

descrizione

Tramite il ricorso alla linea arcuata viene richiamata la funzione del ponte rimarcando così la presenza dell'elemento acqua.

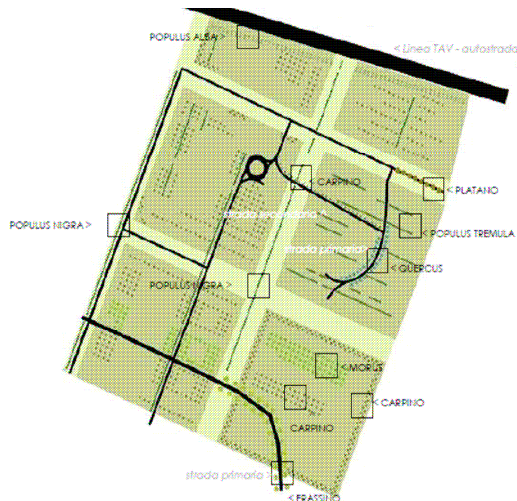
materiali

Una struttura in ferro (con tamponamenti in lamiera stirata, forata o opaca) a forma di arco può essere sovrapposta ad un elemento portante in calcestruzzo o muratura.

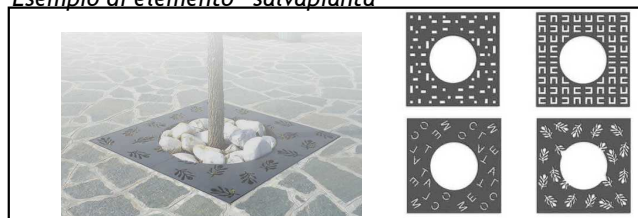
specifiche tecniche

La balaustra dovrà avere altezza minima cm 90; la foratura deve essere tale da garantire le condizioni minime di tenuta e sicurezza.

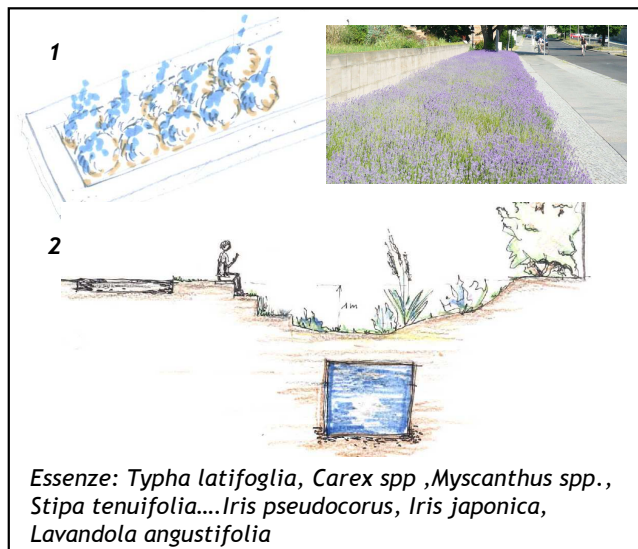
schema costruttivo



Esempio di elemento "salvapianta"



La riconoscibilità del canale tombato



B.5_IL SISTEMA DEL VERDE

definizione e ambito specifico di intervento

Le aiuole, le aree verdi, i filari e le nuove piantumazioni in genere

funzione

Creare un corretto assetto vegetale, capace di armonizzarsi con il costruito, generando un paesaggio di rilevante qualità percettiva e funzionale al benessere della città.

essenze e specie arboree

Si fa riferimento a quanto indicato nelle "Prime indicazioni per la stesura di 'raccomandazioni per il coordinamento dello sviluppo urbano nell'area estesa interessata dai lavori dell'Alta Velocità'

In generale l'indirizzo è quello di adottare essenze autoctone e, nel caso di aree di futura cessione, a bassa manutenzione, dotando gli spazi a verde di impianto di irrigazione.

specifiche tecniche

Nel caso di piantumazioni di esemplari di seconda e terza grandezza in aree pavimentate, ogni alberatura sarà preferibilmente inserita entro elemento grigliato in metallo "salvapianta" di forma quadrata (cm 120x120), al fine di aumentare la permeabilità dei percorsi e minimizzare gli interventi di manutenzione.

eccezioni

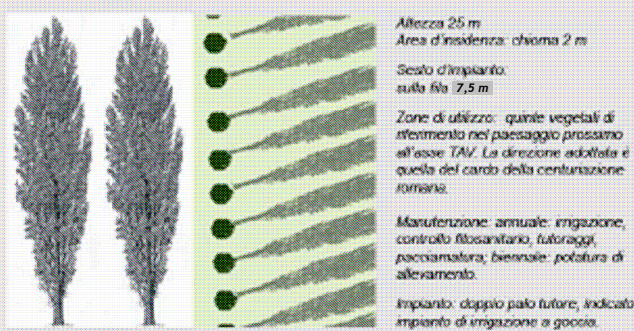
Negli interventi in corrispondenza del tratto di canale tombato o da tombare, per mantenere la riconoscibilità della sua presenza, lungo il suo sedime andrà previsto un elemento che richiami l'elemento canale. In alternativa:

1. la piantumazione di cespugli entro vasche o aiuole lineari con essenze che richiamino il cromatismo dell'elemento acqua (es. lavanda);
2. la creazione di un dislivello di minimo 1m. Le sponde saranno dotate di essenze che richiamino la vegetazione tipica dei canali per forme e cromatismi (es. graminacee). È inoltre possibile intervenire sulle sponde stesse per risolvere il dislivello in funzione della fruibilità, ad esempio inserendo apposite sedute.

abaco delle specie arboree di riferimento (da 'raccomandazioni per il coordinamento dello sviluppo urbano nell'area estesa interessata dai lavori dell'Alta Velocità')

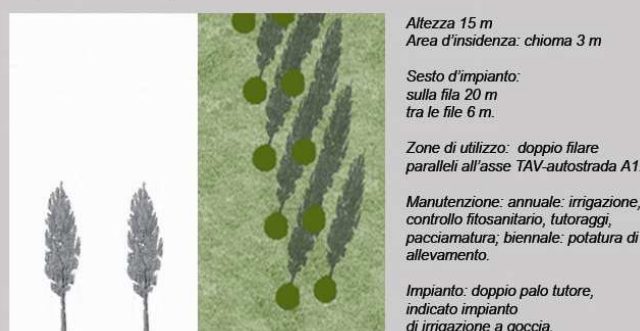
Asse viario principale - via Gramsci

Populus nigra 'Italica'



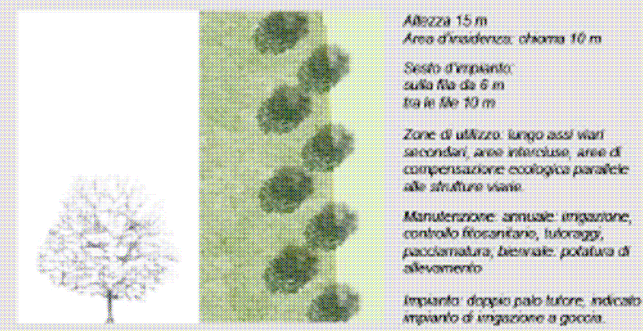
Assi viari secondari

Populus alba 'Pyramidalis'



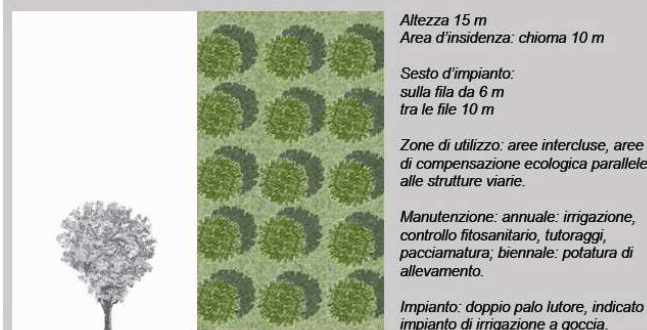
Assi viari secondari, schermature

Carpinus betulus



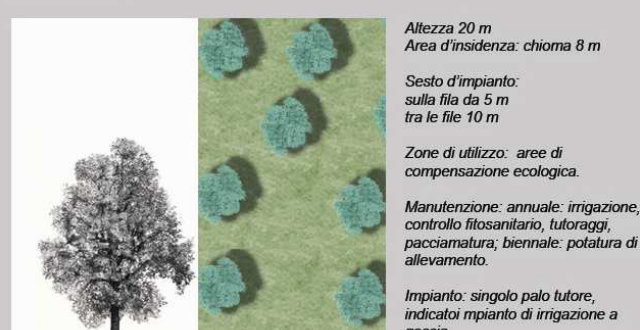
Schermature

Acer campestre



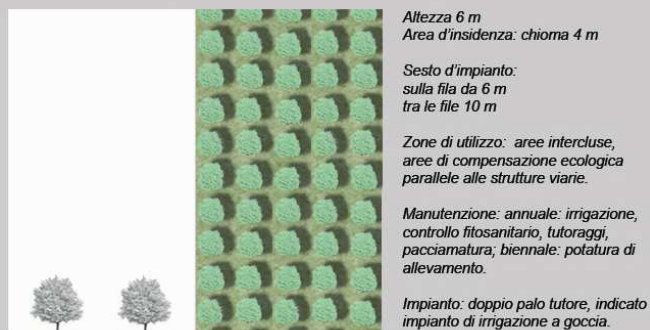
Schermature

Ulmus minor



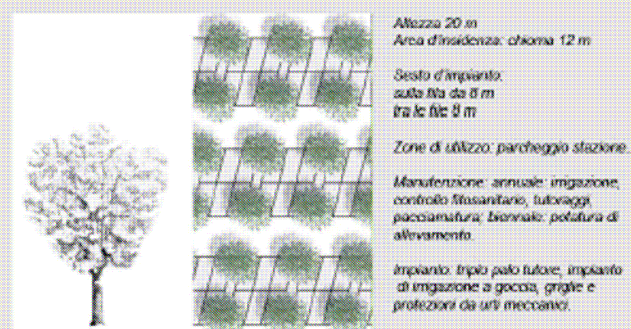
Schermature, parcheggi

Morus alba

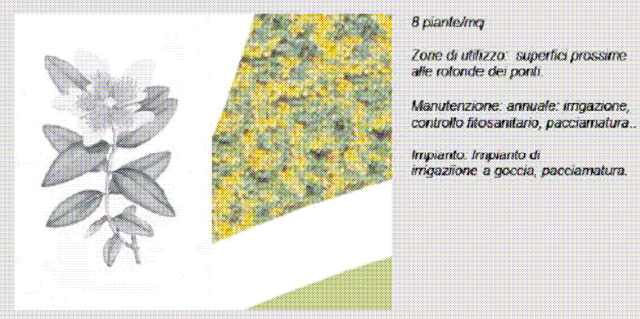


Parcheggi

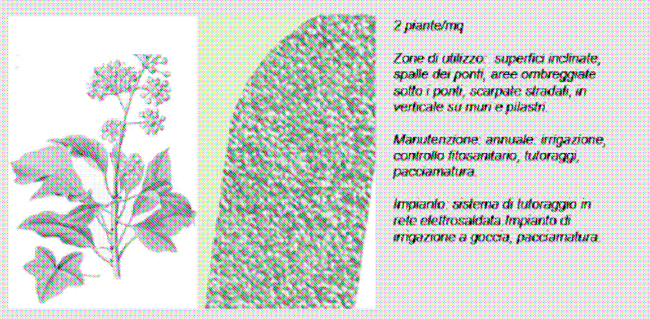
Fraxinus excelsior 'Westhofs Glorie'



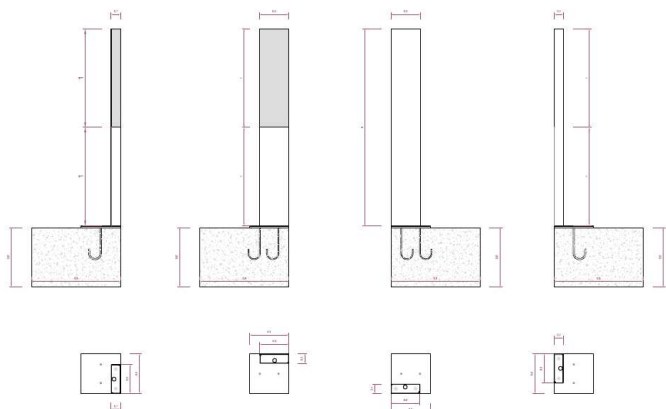
Hypericum HidCote



Hedera colchica



schema costruttivo



B.6_LA SEGNALETICA E LE INSEGNE

definizione e ambito specifico di intervento

Per segnaletica si intendono le strutture finalizzate a indicare il percorso per raggiungere uno spazio privato definito (parcheggio, entrata...).

Per insegne si intendono le strutture e supporti finalizzati a segnalare la presenza di un'attività (sia essa commerciale, residenziale, produttiva, terziaria...) in modo che sia visibile da chi proviene dalla strada o dal marciapiede

funzione

Accanto alla funzione prevalente di dare indicazione o indicare un percorso, si potranno segnalare elementi storici, artistici o ambientali se ritenuti di rilevanza

descrizione

I segnali e le insegne avranno una linea moderna ed essenziale sull'esempio del totem già realizzato davanti alla chiesa di Mancasale.

materiali

Il materiale della struttura sarà acciaio tipo "corten" con inserto in plexiglass piegato ad "L" completo di stampa retro illuminabile per esterno.

specifiche tecniche

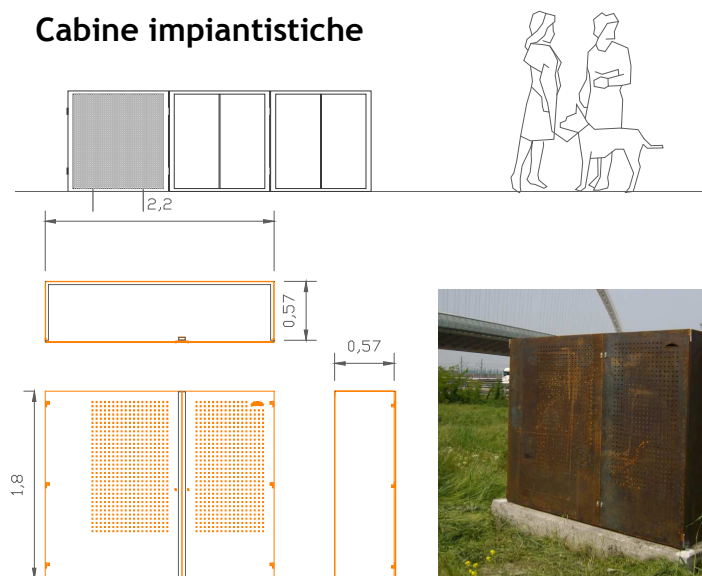
Il totem di riferimento è costituito da una colonnina verticale di acciaio tipo "corten", 30x10x200 cm con spazio per carter di chiusura in plexiglass. Le dimensioni potranno essere adattate alla funzione che il totem o l'insegna dovrà assumere, fermo restando la tipologia di riferimento.

eccezioni

Per la comune segnaletica stradale saranno da utilizzare cartelli di piccole dimensione: disco di diametro 40 cm, triangolo lato cm 60, tabelle preavviso cm 40x40

schema costruttivo

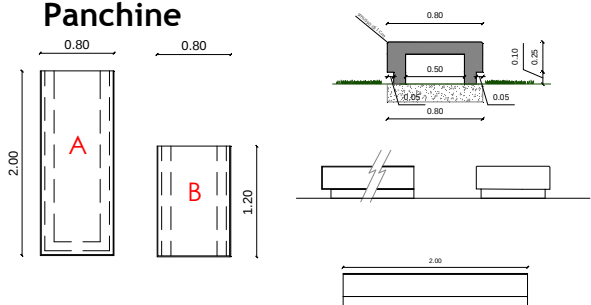
Cabine impiantistiche



Dissuasori



Panchine



B.7_L'ARREDO URBANO

definizione e ambito specifico di intervento

Complemento del disegno urbanistico ed architettonico dell'intervento. Manufatti per attrezzare gli spazi, pubblici o privati, con oggetti coordinati e coerenti con il progetto di riqualificazione

funzione

Rafforzare l'immagine identitaria di via Gramsci, trasmettere un'immagine coordinata degli interventi privati e pubblici lungo la strada, schermare e coordinare eventuali elementi discordanti, dotare gli spazi di elementi che favoriscano la fruizione di pedoni e ciclisti, organizzare l'uso degli spazi.

descrizione

Gli elementi dovranno avere linee essenziali e moderne.

Interessa: panchine, dissuasori, cabine tecnologiche, pensiline, ...

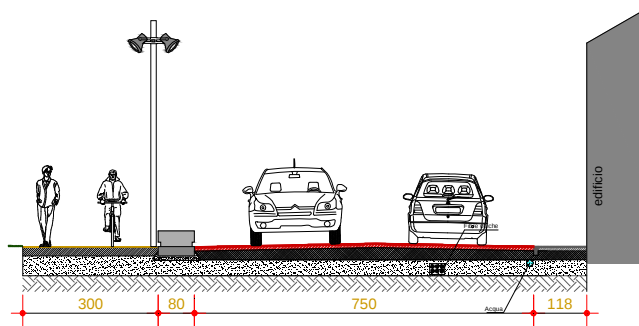
Tutte le cabine tecnologiche o altri elementi discordanti (cassetta delle lettere,...) devono essere mitigati o schermati secondo un disegno unitario.

Le sedute, anche se integrate con il muretto delle aiuole, devono essere omogenee lungo via Gramsci.

materiali

Acciaio tipo "corten", laterizio in prossimità del canale e dei ponti di scavalco, calcestruzzo bianco per le sedute.

schema costruttivo



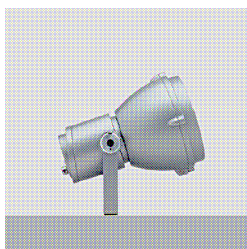
sezione tipo - stato di progetto (riqualificazione Mancasale)



Lampione ipotizzato lungo viale Gramsci



Esempio di faretto
a incasso



Esempio di faretto
orientabile

B.8_I CORPI ILLUMINANTI

definizione e ambito specifico di intervento

I corpi illuminanti sono da intendersi come parte integrante dell'arredo urbano.

funzione

Concorrono all'illuminazione degli spazi privati che si affacciano o confinano con quelli pubblici di transito.

descrizione

Aree di parcheggio: I corpi illuminanti saranno faretti orientabili di linea moderna ed essenziale montati su pali di altezza massima 5 mt;

Aree pedonali, camminamenti, spiazzi: avranno un fascio luminoso generato dal basso in modo da non interferire con quelli previsti sulla viabilità principale, pertanto saranno da preferire elementi tipo faretti a incasso.

materiali

Il materiale della struttura di sostegno sarà preferibilmente acciaio verniciato, oppure tipo "corten".

casi particolari

Nel caso si ricorra all'utilizzo di muretti /seduta oppure di recinzioni verdi, si utilizzeranno faretti incassati nella pavimentazione per realizzare un'illuminazione uniforme degli elementi.

B.9_LE PAVIMENTAZIONI

schema costruttivo

definizione e ambito specifico di intervento

Superfici pedonali e carrabili oggetto di cessione

funzione

Garantire: un'ideale e sicura fruizione di pedoni, ciclisti e automezzi, individuare aree con diverse funzioni, favorire l'effetto di permeabilità trasversale all'asse della strada.

descrizione

I materiali adottati devono avere idonee caratteristiche di durata e attrito per garantire una fruizione sicura; la scelta del materiale deve conformarsi all'intervento pubblico per garantirne la continuità e favorire l'effetto di permeabilità orizzontale rispetto all'asse della strada.

materiali e specifiche tecniche

Asfalto nei percorsi ciclopedonali lungo il lato ovest di via Gramsci, levocell nel percorso pedonale lungo il lato est.

Autobloccanti, verde armato o ciottoli nei parcheggi.

Levocell o pietra grigia negli spiazzi per la sosta.

elementi speciali

Cordolature, caditoie, chiusini e pezzi speciali in genere dovranno uniformarsi ed essere coordinati alla pavimentazione prescelta



*Dettaglio
pavimentazione in
Levocell*



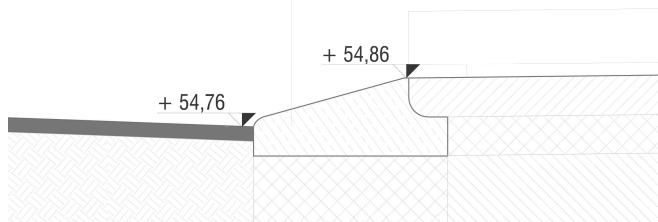
*Dettaglio di
cordolatura in
ferro che segna lo
stacco fra due
tipi differenti di
pavimentazione*



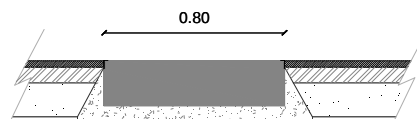
*Esempio di
chiusino con
finitura in
levocell come la
pavimentazione
circostante*

B.10_LE CORDOLATURE

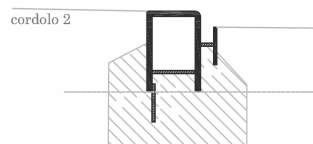
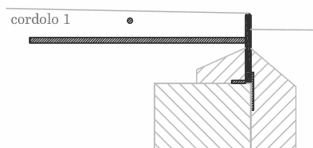
schema costruttivo



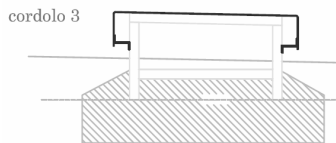
Cordolo inclinato in calcestruzzo, via Emilia Ospizio (RE)



Cordolo in calcestruzzo, riqualificazione di Mancasale (RE)



Cordolo in corten, nuova rotatoria di Mancasale (RE)



definizione e ambito specifico di intervento

Contenimento di manufatti di limitata altezza, delimitazione tra differenti pavimentazioni o funzioni

funzione

Contenimento di aiuole verdi, separazione tra cambi di materiale, delimitazione tra superfici con differenti funzioni, elemento continuo e omogeneo che caratterizza i bordi della carreggiata di via Gramsci.

descrizione

Potranno essere adottati differenti tipologie di cordolo, generalmente in calcestruzzo, pietra grigia o acciaio tipo “corten”, in base alla funzione che dovranno svolgere. Nel caso del cordolo a confine con la carreggiata, sarà adottato un cordolo inclinato, per agevolare i fruitori della cycle-strip prevista lungo via Gramsci. Nel caso delle aiuole alte il cordolo di contenimento si configura come una seduta, di profondità 40 cm o 80 cm.

materiali

Calcestruzzo, pietra grigia o acciaio tipo “corten”

specifiche tecniche

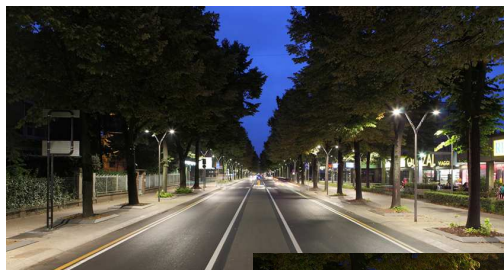
Cordolo lungo la carreggiata: cordolo in cemento sagomato (rif. Via Emilia Ospizio)

Cordolo in corrispondenza delle rampe di collegamento: cordolo a raso in calcestruzzo o pietra

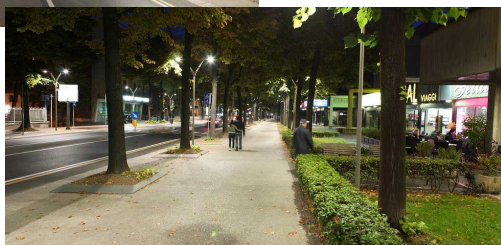
Cordolo di delimitazione di un cambio di materiale: calcestruzzo, pietra grigia o acciaio tipo “corten”.

La profondità del cordolo sarà determinata da quella di eventuali panchine o muretti allineati al cordolo (rif. Intervento di riqualificazione di Mancasale)

riferimenti



via Emilia
Ospizio (RE)



Piazza XXIV maggio e viale
Allegri (RE)



viale Antonio Ciamarra
(Roma)

B.11_L'ATTESTAMENTO DEI NUOVI FABBRICATI

definizione e ambito specifico di intervento

La linea di posizionamento dei fabbricati di nuova edificazione rispetto al ciglio stradale

funzione

Incrementare l'effetto "viale urbano" e *living street*, intendendo la strada come spazio di relazione tra una pluralità di funzioni e utenti (pedoni, ciclisti, automobili,...).

Aumentare l'effetto di pedonabilità in direzione perpendicolare all'asse di via Gramsci con la creazione di slarghi, piazzole, punti di sosta per i pedoni e sfondamento visivo dei margini della strada.

descrizione

Per incrementare la percezione di viale urbano e favorire la ricucitura della cortina stradale è possibile intervenire sulla posizione arretrata dei fronti e il loro allineamento parallelo all'asse viario, lo studio dello sviluppo della linea di gronda, l'eventuale rapporto con gli edifici esistenti sui lotti confinanti. L'effetto sarà favorito dallo studio dello spazio prospiciente al fronte, che confinerà con i percorsi ciclo-pedonali previsti nel progetto pubblico.

specifiche tecniche

Sviluppo parallelo all'asse viario del fronte prospiciente via Gramsci. Studio del fronte come elemento esteticamente rilevante e caratterizzante il fabbricato, ad esempio, con l'apertura di vetrine nel caso di attività commerciali o terziarie.

eccezioni

Nel caso in cui non vi fosse lo spazio per garantire uno slargo davanti al fronte prospiciente via Gramsci si avrà cura di evitare recinzioni continue e si privilegeranno le schermature discontinue (filari con piante di seconda e terza grandezza)