



POLITECNICO DI MILANO

Facoltà di Architettura e Società  
Laurea Specialistica in Architettura

relatore Giuseppe Boatti

laureanda Talita Medina Amaral

matricola 722174

anno accademico 2010/2011

# "DARSENA DI CITTA": RAVENNA RITORNA ALL'ACQUA



	<b>pagina</b>
Indice delle figure	3
Indice degli allegati	5
Indice delle tavole	7
Abstract	8
<b>“DARSENSA DI CITTÀ”: RAVENNA RITORNA ALL’ACQUA</b>	
1. Storico	9
1.1. Ravenna Preromana	9
1.2. Ravenna Romana	9
1.3. Ravenna Imperiale	11
1.4. Ravenna Medievale	12
1.5. Ravenna Moderna	14
1.6. Ravenna Contemporanea	16
2. Piani per la Darsena	18
2.1. PRG, PSC e POC	18
2.2. Progetti realizzati o in corso di realizzazione	22
3. Progetti proposti	26
4. Ruolo dell’area “Darsena di Città” e della darsena per la città	29
5. Metodologia di progetto	32
6. Progetto	35
7. Eventi	42
Tavole	44
Allegati	45
Bibliografia	65

## Indice delle figure

	<b>Pagina</b>
Fig. front. Fotogramma dal Film “Il deserto rosso” di Michelangelo Antonioni.	1
Fig. 1 Rappresentazione di Ravenna antica eseguita da Vincenzo Coronelli, geografo del 1700.	9
Fig. 2 Ravenna Romana.	10
Fig. 3 Ravenna Imperiale.	11
Fig. 4 Le città di Ravenna, la città di Classis e la centuriazione romana.	12
Fig. 5 <i>Tabula Peutingeriana-Codex Vindobonensis</i> (particolare), copia del XII-XIII sec. di un originale romano, Vienna, <i>Hofbibliothek</i> (immagine del facsimile di Konrad Millers del 1887, con Ravenna all'estrema destra evidenziata in rosso).	13
Fig. 6 Il delta del Po e Ravenna circondata dai fiumi Montone e Ronco.	14
Fig. 7 Pianta del territorio di Ravenna nel 1604-05. Si noti come i fiumi Montone (a Nord) e Ronco (a Sud) circondassero la città.	14
Fig. 8 Gli ambiti dei subprogetti di supporto al programma “Darsena di Città” PRG '93.	18
Fig. 9 Planivolumetrico generale PRG '93.	20
Fig. 10 Proprietà R.F.I.	21
Fig. 11 Subcomparto 4 “Ex Molino Pineta”.	23
Fig. 12 Subcomparto 10.	24
Fig. 13 Subcomparto 23.	24
Fig. 14 Ex magazzino dello zolfo.	25
Fig. 15 Nuova sede autorità portuale.	25
Fig. 16 Immagini del modello tridimensionale con la marina e il teatro galleggiante proposti dall'ing. Ceccarelli.	26
Fig. 17 Immagine tridimensionale del progetto dell'arch. Boeri con il sistema di spazi verdi che ospiterebbero un sistema di fitodepurazione.	27

Fig. 18	Immagine tridimensionale del progetto dell'arch. Vestrucci con il sovrappasso pedonale e il "braccio" della darsena recuperato.	28
Fig. 19	Immagine del ponte carrabile e del sovrappasso pedonale della circonvallazione interna all'altezza della Rotonda dei Goti, estremo nord-ovest dell'area di progetto. Da notare la preferenza agli utenti ad utilizzare il marciapiedi stretto piuttosto che il sovrappasso.	29
Fig. 20	Dettaglio del mosaico della Basilica di Sant'Apollinare Nuovo con il Porto di Classe di inizio VI secolo.	30
Fig. 21	Parco del Delta del Po.	31
Fig. 22	Fotogramma del film "Il deserto rosso".	35
Fig. 23	Fotogramma del film "Il deserto rosso".	36
Fig. 24	Incrocio fra la via Darsena (circonvallazione interna) e via Trieste, situazione attuale e progetto.	36
Fig. 25	Zona nord-est dell'intervento, situazione attuale e progetto.	37
Fig. 26	Zona centro-sud dell'intervento, situazione attuale e progetto.	37
Fig. 27	Schema delle altezze proposte per la zona centrale a sud della darsena.	38
Fig. 28	Vista esterna della stazione ferroviaria di Martorell.	40
Fig. 29	Vista interna della stazione ferroviaria di Martorell.	41
Fig. 30	Basilica di Sant'Apollinare durante il Ravenna Festival.	42
Fig. 31	Piazza Unità D'Italia a Trieste.	42
Fig. 32	Ecomaratona Milano Marittima - Ravenna.	43
Fig. 33	Giro d'Italia durante il suo passaggio alla darsena.	43

## Indice degli allegati

	<b>Pagina</b>
All. 1 Programma di Riqualificazione Urbana - Documento del Comune di Ravenna del febbraio 2010.	45
All. 2 PGTU 2007 - Tavole dalla Relazione Generale.	46
All. 3 PGTU 2007 - Sunto dal PGT.	47
All. 4 PRG 2003 e PSC - Parti dei PRG 2003 e PSC 2007.	48
All. 5 POC Tematico 2010-2015 – Il Poc Tematico Variante PRU “Darsena di città” è in corso di redazione sulla base delle indicazioni normative di carattere generale contenute nel POC 2010-2015.	49
All. 6 Norme di attuazione - Stralcio dalle norme di attuazione.	50
All. 7 Protocollo preliminare - Protocollo preliminare di intesa tra comune di Ravenna, regione Emilia Romagna, rete ferroviaria italiana, FS Sistemi Urbani, autorità portuali Ravenna.	51
All. 8 5° Rassegna urbanistica nazionale - Catalogo mostra relativa al piano regolatore generale 2003.	52
All. 9 Progetto Cino Zucchi - Articolo di Anna Leone sul progetto di Cino Zucchi nella “Darsena di città” di Ravenna.	53
All. 10 “Stazione Ponte” - Articolo dell’architetto Giuseppe Vestrucci sull’ammodernamento della stazione ferroviaria.	54
All. 11 Bonifica delle acque – Articolo sulla storia del porto di Ravenna e della bonifica delle acque.	55
All. 12 Intervista assessore all’urbanistica - Intervista di Paolo Bolzani all’assessore all’urbanistica del comune di Ravenna Fabio Poggioli, Dicembre 2006.	56
All. 13 Articolo Rivista Edilizia e Territorio - Articolo dalla rivista Edilizia e Territorio del 29 Novembre 2010.	57
All. 14 Articolo Rivista Edilizia e Territorio - Articolo dalla rivista Edilizia e Territorio del numero 43/2004.	58
All. 15 Manifestazione sportiva - Articolo dal sito del comune di Ravenna del 21 ottobre 2010.	59
All. 16 Ricerca sui musei marittimi - Ricerca sui musei marittimi comprendenti navi museo attraccate nel porto, visitabili	61

all'interno del circuito museale.

- All. 17 Progetto proposto per la "Darsena di città" - Articolo di "QUI Magazine" n.17 del maggio 2009 sul progetto dell'ing. Giovanni Ceccarelli. 62
- All. 18 Progetto proposto per la "Darsena di città" - Progetto del masterplan per la "Darsena di città" dell'arch. Stefano Boeri. 63
- All. 19 Articolo sulla cittadella nautica - Articolo di Antonio Risolo su *ilGiornale.it* dell'aprile 2010. 64
- All. 20 Articolo sul sottopassaggio pedonale - Articolo di un comitato cittadino sul sottopassaggio pedonale che collega la stazione ferroviaria alla darsena, settembre 2007. 65

## Indice delle tavole

- Tav. 1 Metodologia.
- Tav. 2 Metodologia.
- Tav. 3 Planimetria.
- Tav. 4 Planimetria indicativa.
- Tav. 5 Isometrie.
- Tav. 6 Schemi progettuali.
- Tav. 7 Viste tridimensionali.

**“Darsena di città”:** **Ravenna ritorna all’acqua** è un esercizio di progettazione su un tema ancora attuale per molte città italiane: il recupero e la riqualificazione di grandi aree dismesse e, nel caso di Ravenna, anche la ristrutturazione del *waterfront*.

La riqualificazione della zona della darsena è un tema ricorrente nella politica urbanistica di Ravenna dal PRG’93 quando l’area è stata individuata come uno dei progetti strategici, prevedendo la trasformazione di detto comparto da zona portuale a quartiere urbano. Il suo recupero è stato attivato subito dopo l’adozione del PRG con l’utilizzazione dello strumento “Programma di Riqualificazione Urbana” (PRU’94 della “Darsena di città”).

Malgrado siano passati diciassette anni da allora, non esiste ancora un disegno complessivo approvato (cioè un masterplan) che guidi gli interventi già eseguiti o progettati. L’area è stata suddivisa in 32 subcomparti in base alle proprietà e, progressivamente alla chiusura delle fabbriche, si approvano e si costruiscono progetti che riguardano interi subcomparti o parti di loro.

Attualmente è vigente il Piano Operativo Comunale Tematico - POC - “Darsena di città” 2010-2015, che è la variante urbanistica di aggiornamento del PRU’94, e la discussione sulla destinazione dell’area è tornata sul tavolo.



## 1.0 Storico

### 1.1 Ravenna Preromana

Insediamiento di epoca remota, il toponimo si ritiene derivi dal prelatino "rava", probabilmente di origine umbra, che in origine designava un "dirupo prodotto da acqua che scorre" e successivamente "canale, palude, bassura, fanghiglia", unito ad un suffisso "-enna", di origine etrusca. Fin dalla preistoria il tratto della pianura padana su cui sorse Ravenna fu caratterizzato dalle frequenti esondazioni dei brevi fiumi ad andamento torrentizio che scendono dall'Appennino verso il Mare adriatico. Ciò portò alla formazione di ampie zone lagunari, che da Ravenna si estendevano fino a lambire il Po (che sfociava più a sud rispetto al corso attuale), creando un vasto agglomerato lagunare chiamato Valle Padusa. Il primo centro urbano, che sarebbe diventato poi la città, sorgeva su un gruppo di isolette e l'abitato consisteva di palafitte distribuite fra di loro.

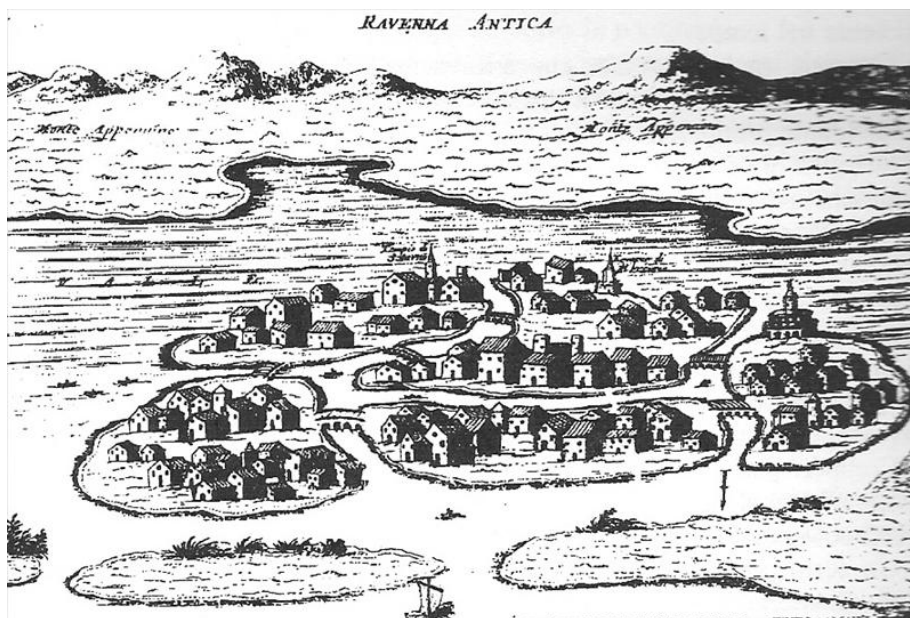


Fig.1 Rappresentazione di Ravenna antica eseguita da Vincenzo Coronelli, geografo del 1700

Data la natura del luogo, mancano testimonianze archeologiche della sua fondazione e le origini sono incerte: Dionigi D'Alicarnasso riferiva che la città fosse stata fondata sette generazioni prima della guerra di Troia, secondo Strabone fu fondata dai Tessali, mentre Plinio la chiama città dei Sabini. In tempi storici la città fu occupata dagli Etruschi e questo può essere dedotto dal suffisso -enna della voce Ravenna. La storiografia insiste sulla presenza degli Umbri che in tempi storici si spinsero fino al Po.

### 1.2 Ravenna Romana

La storia della città è assai poco nota fino agli ultimi anni del III sec. A.C., quando Ravenna entrò nell'orbita di Roma come *civitas foederata* o città alleata latina. Per i Romani Ravenna rappresentò un punto strategico di grandissima importanza: essa era da più parti isolata dalla terraferma grazie alla presenza delle paludi, che rappresentavano una difesa naturale non

indifferente, ma allo stesso tempo aveva diretto accesso al mare da dove poteva ricevere rifornimenti e rinforzi.

L'età esatta in cui i Romani si impadronirono di Ravenna non si conosce, ma è sicuro che la prima flotta romana di cui a Ravenna sia attestata la presenza fu quella di Metello, legato di Silla, che vi sbarcò nell'82 A.C., periodo in cui fu insignita della cittadinanza romana.

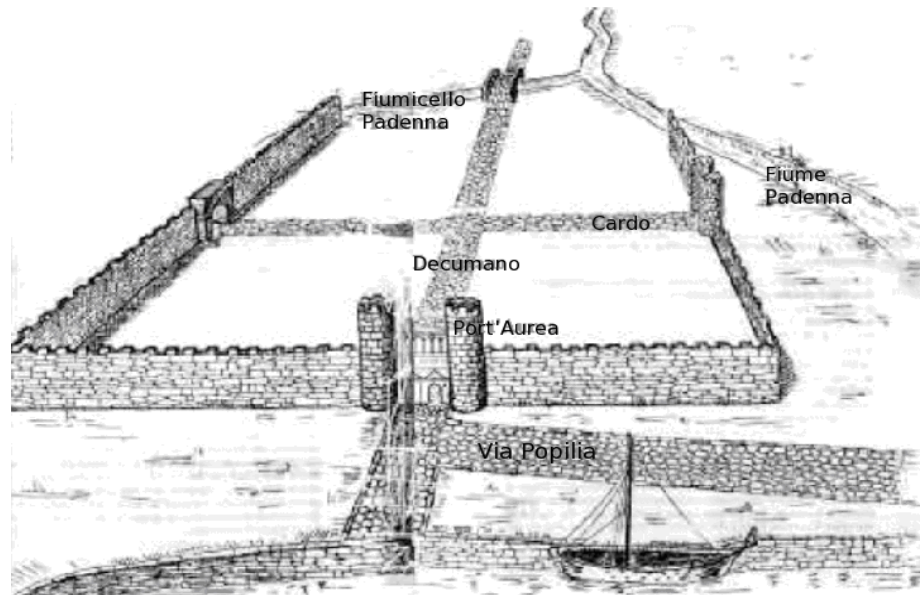


Fig.2 Ravenna Romana

L'imperatore Cesare Ottaviano Augusto dislocò qui la flotta militare dell'alto Adriatico e per questo fine l'imperatore fece eseguire importanti lavori di sistemazione idraulica: fece scavare la Fossa *Augustea*, un canale che collegava il Po con l'ampio specchio di acqua a sud di Ravenna e qui fondò il Porto di Classe. Il Porto sorse a circa 4 Km a sud-est della città, il suo vasto bacino fu ricavato nella zona in cui prima era presente la più recente catena di dossi dunosi che aveva iniziato a spostarsi dall'antico cordone litoraneo (a nord-est e a sud del primo centro urbano). La Fossa Augusta prima di giungere a Ravenna forse si divideva in due rami: uno girava intorno alle mura, rafforzando la difesa della città; l'altro scorreva in mezzo alle abitazioni, agevolando così l'attività commerciale.

Il porto fu realizzato con i criteri di una poderosa macchina militare: poteva contenere una flotta pretoria composta di 250 navi, diventando la principale base della flotta del Mediterraneo centrale. Da allora in poi la vita di Ravenna fu accentrata intorno al porto e alla flotta. Erano fiorenti i traffici (esportazione di asparagi, di pesce e di legname, proveniente dall'Italia settentrionale) e l'industria (cantieri navali).

La città in quell'epoca si presentava con una struttura topografica veramente singolare, in quanto era circondata dalle acque, accessibile solo dal mare e formata da isolotti collegati fra di loro da diversi ponti. Il forte sviluppo economico ebbe come conseguenza l'aumento della popolazione e l'ampliamento urbanistico.

Come gli antichi oppida municipali (città fortificata), anche quello di Ravenna ebbe un perimetro quadrangolare. Nella cinta muraria, innalzata o

restaurata da Claudio nel 43 A.C., primo anno del suo impero, si aprivano due porte che furono denominate in epoca posteriore una Porta Salustra e l'altra Posterula Latronum. La Porta Aurea è sicuramente claudiana, perché sulla fronte di essa correva l'iscrizione che ricordava *Tiberius Claudius*; essa presentava due aperture ed era fiancheggiata da due torri cilindriche; la porta è riprodotta nel sigillo medievale della città e nei disegni di alcuni architetti rinascimentali, fra questi il Palladio e il Sangallo.

Le due torri cilindriche furono abbattute dai Veneziani sullo scorcio del XV secolo, la porta vera e propria fu demolita nel 1582 per fornire del semplice materiale da costruzione. All'inizio del II sec., Traiano fece costruire un acquedotto in quanto la città era priva di acqua potabile. Le acque appenniniche furono convogliate dalla zona di Teodorano verso Ravenna seguendo il corso del Ronco, nel cui alveo, in occasione della diversione del fiume, si rinvennero nel 1735 alcuni piloni ed alcuni archi appartenenti all'antico acquedotto. Ravenna, ancor prima del II sec. dopo Cristo, incominciò ad estendere le sue costruzioni al di fuori dell'*oppidum municipale*, in quella zona che poi fu chiamata *Regio Caesarum*.

### 1.3 Ravenna Imperiale

Ancora una volta grazie alla sua particolare posizione strategica vi è un momento di notevole importanza per la storia artistica e politica di Ravenna: all'inizio del V sec., Onorio, costretto ad abbandonare Milano sotto la spinta dell'invasione dei Visigoti (490-493), la scelse come la nuova capitale dell'Impero d'Occidente. La città assunse l'aspetto splendido e fastoso d'una residenza imperiale: sorsero magnifiche costruzioni civili e religiose interamente rivestite da mosaici. Intanto il circuito delle mura si andò ampliando prima ad opera di Onorio e di Valentiniano III e poi per volere di Odoacre e di Teodorico.

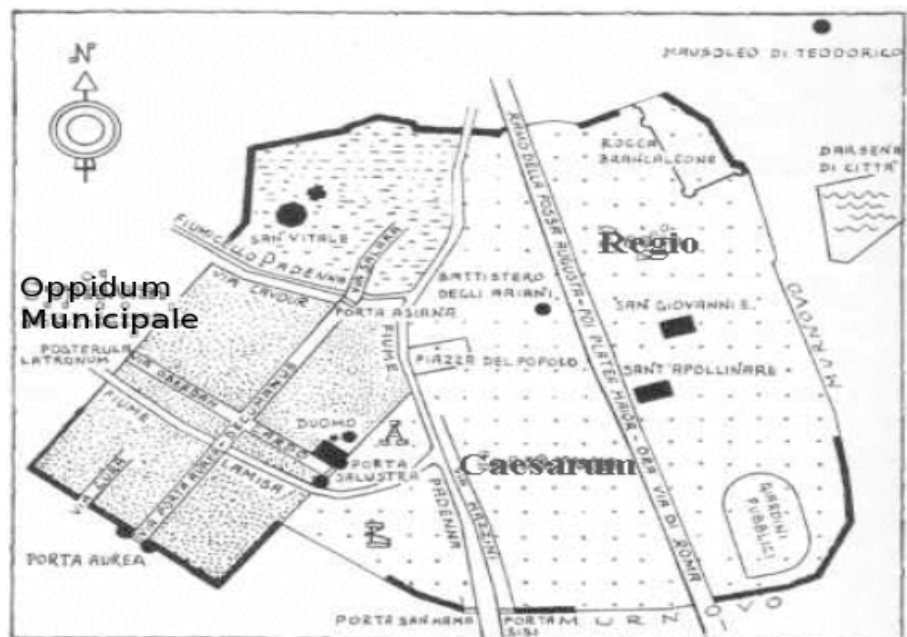


Fig. 3 Ravenna Imperiale

Le vicende dell'Impero d'Occidente si conclusero con l'entrata in Ravenna di Odoacre, poi verso l'ultimo decennio del V secolo giunse nei pressi di Ravenna Teodorico a capo degli Ostrogoti. Dopo tre anni di assedio, precisamente nel 493, Teodorico conquista la città. Assunse il titolo di Dominus e poi di Rex, fu un sovrano saggio ed illuminato. Egli diede grande impulso all'attività edilizia, intraprese grandi lavori di bonifica delle paludi circostanti e restaurò l'acquedotto traiano, tanto è vero che alcune *fistulae plumbeae* (tubi per condurre le acque) ritrovate nel 1938 recano la seguente iscrizione a rilievo: *D (omi) n (us) Rex Theodoricus civitati reddidit*.

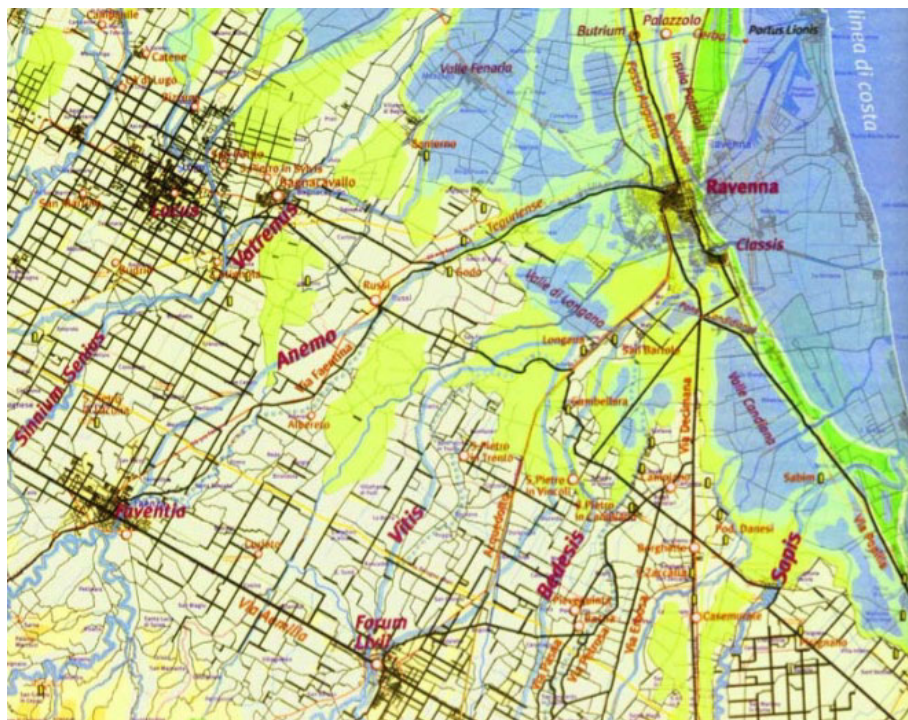


Fig. 4 Le città di Ravenna, la città di Classe e la centuriazione romana.

Teodorico morì nell'agosto del 526 e nel 540 Belisario, generale di Giustiniano, entrò in Ravenna, così la città passò ai Bizantini e nel 554 fu fatta sede della prefettura d'Italia.

## 1.4 Ravenna Medievale

### Periodo bizantino VI-VIII secolo

Le lotte con i Longobardi, qualche decennio dopo, determinarono il passaggio del potere politico nelle mani degli Esarchi, i governanti militari, che costituirono a Ravenna una vera e propria corte modellata sull'esempio di quella imperiale. I Bizantini in un primo momento fecero rifluire nella città la vita sfarzosa degli orientali adornarono gli edifici con marmi e con mosaici. Questo splendore di opere d'arte non durò a lungo, anche perché il grande porto di Classe, non essendo più sede della flotta e dunque non più curato, aveva perduto la sua iniziale efficienza, e ciò anche perché si era in buona parte interrato. Di conseguenza diminuirono i traffici e i commerci e la città, malgovernata per quasi due secoli dagli Esarchi e poi brevemente,

verso la metà dell'VIII secolo, dai Longobardi e dai Franchi, fu ridotta allo stremo di ogni forza.

### Dai Carolingi agli Ottoni VIII-XI secolo

All'epoca degli Ottoni gli arcivescovi divennero grandi feudatari dell'Impero e la città sembrò riprendere un po' più di vita. Sorse il Comune e con esso uno Studio e una scuola di ars notaria. Ma il potere passò presto in mano a famiglie guelfe o ghibelline che erano continuamente in lotta fra di loro.

### L'epoca comunale e le signorie



Fig. 5 *Tabula Peutingeriana-Codex Vindobonensis* (particolare), copia del XII-XIII sec. di un originale romano, Vienna, Hofbibliothek (immagine del facsimile di Konrad Millers del 1887, con Ravenna all'estrema destra evidenziata in rosso)

Al principio del secolo XII Ravenna si era data un ordinamento comunale (la prima attestazione dell'esistenza del Comune a Ravenna risale al 1106 circa) e le famiglie nobiliari sostituirono i rappresentanti imperiali nell'esercizio del potere temporale. In questo periodo fu completata la sistemazione del corso dei fiumi Ronco e Montone, che vennero fatti scorrere attorno alle mura, circondandola rispettivamente a sud e a nord-ovest per poi riunirsi verso il Mare Adriatico. La sistemazione permise di rifornire meglio di acqua la città e di assicurare il funzionamento di opifici e mulini. L'aspetto della città era molto diverso da quello dell'età imperiale: i fiumi e canali che l'attraversavano erano limacciosi, le case povere e basse, fatte di malta con tetto di paglia o canna palustre. La popolazione si era ridotta a circa diecimila abitanti.

## 1.5 Ravenna Moderna

### La dominazione veneziana

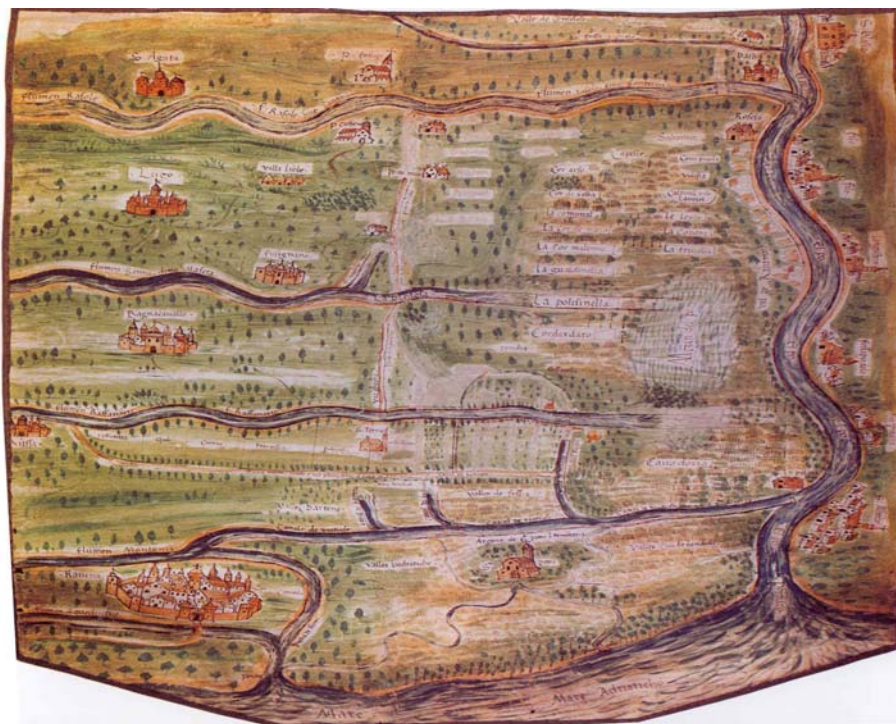


Fig. 6 Il delta del Po e Ravenna circondata dai fiumi Montone e Ronco

Dall'inizio del Quattrocento la città fu sotto la giurisdizione della Repubblica veneta, che la dominò direttamente dal 1441 al 1509, anno in cui Ravenna passò, per trattato, alla Chiesa.

### Seicento



Fig. 7 Pianta del territorio di Ravenna nel 1604-05. Si noti come i fiumi Montone (a Nord) e Ronco (a Sud) circondassero la città.

Ravenna è stata sotto il controllo dello Stato Pontificio nei successivi 350 anni.

Nel maggio del 1636 la città fu colpita da una catastrofica alluvione, che vide l'acqua sommergere la città per oltre due metri. Fu provocata dall'esondazione dei fiumi Ronco e Montone. Probabilmente la causa del disastro fu il progressivo innalzamento del letto dei due fiumi e le numerose costruzioni lungo gli argini, che nel tempo rallentarono il deflusso delle acque.

L'esondazione dagli argini avvenne il 27 maggio, dopo sei giorni ininterrotti di pioggia. A mezzanotte l'acqua del Montone, che cingeva le mura della città a nord-ovest, straripò verso sud e andò ad unirsi con quella del Ronco. Le acque saltarono le mura ed irrupero delle strade. Il livello delle acque all'alba del 28 maggio fu talmente elevato che raggiunse il secondo piano delle case. Le strade erano diventate fiumi. Gli abitanti vennero messi in salvo caricandoli sulle barche. Per tre giorni le strade furono praticabili solo dalle imbarcazioni, poi dai cavalli. Alla fine si contarono 140 case crollate, 320 danneggiate e 240 puntellate. Il numero dei morti fu fortunatamente basso: non più di una dozzina.

### **Settecento**

L'irregimentazione delle acque di Ronco e Montone si rivelò improcrastinabile. I due fiumi costeggiavano la città di Ravenna a Nord-Ovest e a Sud e si riunivano ad est dell'abitato per sfociare a mare. A causa del continuo apporto di detriti e deiezioni, la foce terminava con un cuneo che avanzava stagionalmente (da cui nacque la località di Punta Marina). Tale apporto era inoltre responsabile dell'innalzamento degli alvei che, unito a un'arginatura insufficiente, esponeva Ravenna a pericolose esondazioni.

Per risolvere il problema si decise di unirli in un unico corso d'acqua. Nel 1737 i due fiumi vennero deviati e portati a confluire ad ovest dell'abitato di Ravenna su un alveo con un letto più basso. Dal punto di confluenza i due fiumi assumono la denominazione di Fiumi Uniti e per lo sbocco al mare del nuovo canale fu utilizzato parzialmente l'alveo del vecchio canale Candiano. Il vecchio Candiano era un avanzo di canale portuale di origine romana che era collegato con la città per mezzo del canale Panfilio, proveniente da Ferrara e da questo momento il suo antico porto venne abbandonato.

Contestualmente fu iniziata la costruzione del canale Corsini, utilizzando parzialmente l'alveo naturale lasciato libero dalla diversione di Ronco e Montone. Il luogo che venne ritenuto più adatto era l'insenatura alla foce del canale "della Bajona", a nord di Ravenna, dove già esisteva un approdo per i pescatori e dove sfociava il canale di scolo Fossina.

I lavori vennero eseguiti durante la legazione del cardinale Giulio Alberoni, sotto il pontificato di Papa Clemente XII (al secolo Lorenzo Corsini), al quale il canale fu dedicato.

In seguito il tracciato fu modificato dal cardinale Agostino Rivarola, che raddrizzò il tratto più tortuoso e fece costruire la strada che affiancava il canale fino al porto.

Emerse poi l'esigenza di dotare Ravenna di un nuovo scalo marittimo: la linea del litorale, col passare del tempo, era avanzata fino a trovarsi a tre miglia dalla città. Il nuovo scalo venne costruito nel 1748, presso la foce del nuovo canale artificiale (Canale Corsini o nuovo Canale Candiano), realizzato su parte del letto abbandonato del Montone. Sul sito, ove sfociava il canale di scolo Fossina, esisteva già un approdo per i pescatori. L'attività principale della zona era la compravendita di pesce. Il mercato del pesce era sostenuto e favorito dai monaci di S. Vitale, in quanto proprietari delle aree costiere situate a settentrione di Ravenna.

### Ottocento

Dopo il ventennio di dominazione napoleonica (1796-1815), Ravenna tornò nuovamente allo Stato pontificio. Subito dopo la Restaurazione, nacque per la prima volta la discussione su quale città, tra Forlì e Ravenna, meritasse di più il ruolo di capoluogo della Legazione di Romagna. Negli anni 1815-1816 si scatenò una lunga polemica tra i due centri, a colpi di pamphlet e di pressioni più o meno nascoste verso Roma. Alla fine la decisione fu salomonica: la Romagna venne divisa in due Legazioni distinte, così entrambe si poterono fregiare del titolo di capoluogo.

Fra il 1826-1828 il governo pontificio aveva rilevato la proprietà del porto, situato all'imbocco del Canale Corsini. Il porto crebbe fino a diventare, durante il pontificato di Papa Pio IX, "*il più frequentato ed il più centrale per il commercio delle quattro Legazioni*". In un rapporto del Giornale agrario toscano, organo dell'Accademia dei Georgofili, si legge che nel 1836 attraccavano nel porto di Ravenna circa 500 navi mercantili all'anno. Considerando che il numero di navi che uscivano dal porto fosse altrettanto, si può concludere che il movimento annuale dovesse arrivare ad un migliaio di unità. Il movimento rimase costante per molto tempo. Verso la fine dell'Ottocento la quota era sostanzialmente la stessa.

L'11-12 marzo 1860, in seguito ad un plebiscito, Ravenna venne annessa al Regno di Sardegna, che divenne dal 1861 Regno d'Italia.

## 1.6 Ravenna Contemporanea

Due anni dopo la proclamazione del nuovo Regno, a Ravenna arrivò la ferrovia. Il capoluogo venne messo in comunicazione con Bologna tramite la linea Ravenna-Castel Bolognese (circa 40 km), inaugurata il 23 agosto 1863.

Nel 1885 si apriva il collegamento con Rimini. L'impulso dei commerci portò alla fine del secolo ad abbattere in gran parte le mura cittadine, come stava accadendo anche in altre città. Venne costruita una nuova stazione ferroviaria coi relativi viali che la collegarono al centro città.

Porto Corsini è stato lo scalo portuale di Ravenna dal Settecento fino alla prima guerra mondiale. Il centro abitato fu costruito su entrambe le sponde della foce del canale Candiano, a 8 km dalla città. Oggi prende il nome di Porto Corsini solo l'abitato sulla sponda nord del canale. Dal 1930 la parte costruita sulla sponda sud ha assunto la denominazione



di Marina di Ravenna. Il porto venne chiuso alle attività mercantili durante la prima guerra mondiale e fu convertito in avamposto militare. Nel primo dopoguerra il podestà di Ravenna Celso Calvetti approvò l'assetto urbano definitivo di Porto Corsini, che assunse definitivamente il nome attuale. D'allora il porto commerciale ed industriale è passato lungo il Canale Candiano (nome comune con il quale a Ravenna si designa il canale navigabile propriamente detto "Canale Corsini") che collega Ravenna con il mare distante 8 km.

I piani regolatori del 1927, del 1937 e del 1942 impressero a Ravenna modificazioni strutturali. Vennero edificate in questo periodo la Capitaneria del Porto e la prima Colonia di Marina di Ravenna, lido balneare che stava prendendo forma. Questi piani regolatori prevedevano radicali interventi di risanamento e rinnovo, una nuova viabilità, zone di espansione edilizia e di sviluppo industriale e commerciale, secondo i dettami di un'urbanistica moderna.

Nel dopo guerra il porto venne subito riedificato con i soldi dello stato. In questo periodo Ravenna ha vissuto di un forte sviluppo industriale grazie anche alla creazione di una raffineria di petrolio, di uno stabilimento petrolchimico e allo sviluppo delle attività di estrazione del gas naturale scoperto nell'entroterra e nel mare Adriatico.

Nel 1958 entrò in attività lo stabilimento Anic, destinato alla produzione di fertilizzanti, urea e nitrato d'ammonio. Questi prodotti sono spediti dal porto di Ravenna verso l'Africa ed il Medio oriente. L'insieme di queste iniziative economiche fecero decollare Ravenna come polo industriale. Lo scalo ravennate, nonostante le ancora ridotte dimensioni e la poca profondità del pescaggio, diventò il porto principale dell'Adriatico per quanto riguardava i prodotti petroliferi.

Nel 2000 il dragaggio del fondale del canale Candiano è stato portato a 9,5 metri e nel novembre 2008 il bacino di evoluzione è stato approfondito a 11,5 metri, permettendo per la prima volta l'attracco di navi con un pescaggio fino a 10,5 metri.

## 2.0 Piani per la Darsena

### 2.1 PRG, PSC e POC

Il Comune di Ravenna ha una tradizione di grande continuità del processo di pianificazione negli ultimi quarant'anni che si è espressa nella formazione e nella gestione del PRG'73, del PRG'83, del PRG'93 e del PRG 2003 (approvato come PSC 2007). Volendo esemplificare i vari piani regolatori comunali si può dire che il PRG '73 è stato definito "il Piano della tutela e del riequilibrio del territorio comunale", il PRG '83 "il Piano della qualità e delle occasioni della efficiente gestione del territorio", il PRG'93 "il Piano della riqualificazione urbana e della crescita socio-culturale" e il PRG 2003 può definirsi come " il Piano della valorizzazione consapevole e sostenibile delle qualità locali per l'affermazione di Ravenna nelle reti globali" (all. 8).

La riqualificazione della zona della darsena è un tema ricorrente nella politica urbanistica di Ravenna dal PRG'93, quando l'area è stata individuata come uno dei progetti strategici, che prevedeva la trasformazione di detto comparto da zona portuale a quartiere urbano. Il suo recupero è stato attivato subito dopo l'adozione del PRG con l'utilizzazione dello strumento "Programma di Riqualificazione Urbana" (PRU '94 della "Darsena di città").

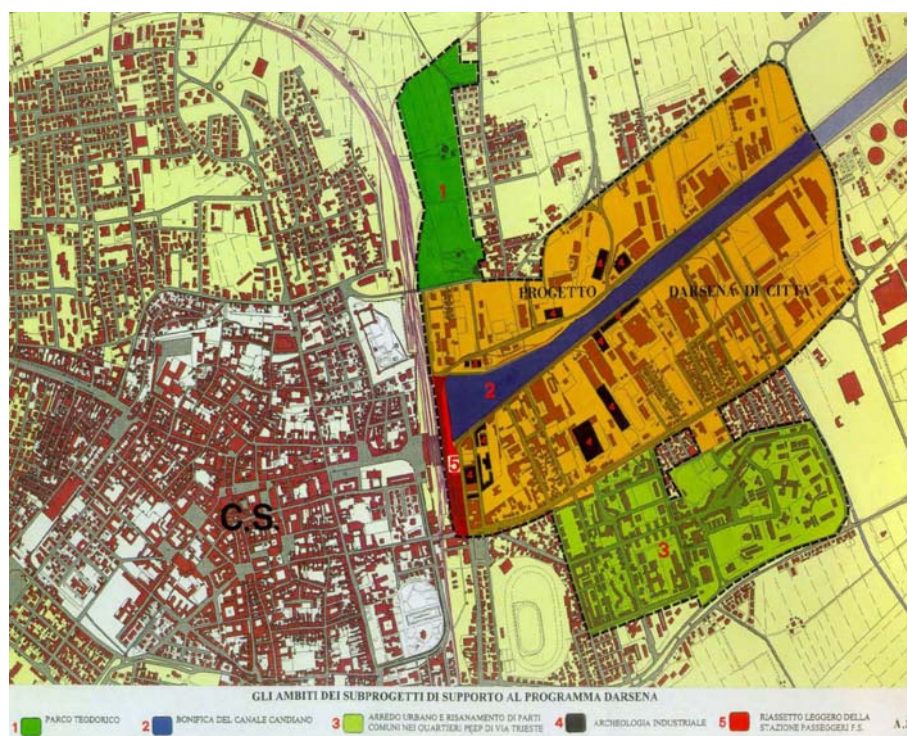


Fig. 8 Gli ambiti dei subprogetti di supporto al programma "Darsena di Città" PRG '93

Il progetto di recupero ad usi urbani del grande comparto della darsena di città esteso per circa 136 ha, si affianca e si integra ad altri due essenziali momenti strategici del PRG'93 rappresentati, da un lato dal **riassetto organico delle linee merci e dei supporti logistici del sistema ferroviario** in ambito portuale, dall'altro dal **disegno di una cintura verde**, un grande parco urbano lineare continuo destinato a ridefinire i confini della città in tutte le sue fasce periferiche. Si integra inoltre all'intervento di

**ammodernamento della stazione FS e del riassetto funzionale dell'area di proprietà RFI.**

I quattro progetti, quindi, non solo risultano integrati e coordinati nel disegno del nuovo assetto urbano, ma anche strettamente correlati nei momenti attuativi. In particolare va segnalata la manovra mirata del Comune di acquisire delle aree della cintura verde, grazie all'applicazione dello strumento urbanistico della perequazione<sup>1</sup>, che permette di trasferire ed ospitare in Darsena le capacità edificatorie teoriche previste sui suoli della stessa cintura.

Nel PUR'94 "Darsena di città" sono inserite operazioni di grande valore per la città, come la realizzazione del **Parco Teodorico** (un grande giardino storico-archeologico di 10 ha che ingloba il Mausoleo), **la bonifica del Canale Candiano**, **il recupero per usi universitari di importanti contenitori industriali storici** e infine, **il recupero ad usi urbani delle banchine**. Il programma è articolato in 32 sub-comparti privati soggetti a ristrutturazione urbanistica ed è integrato da 5 sub-progetti: Parco Teodorico, Bonifica Canale, Recupero Archeologia Industriale, Arredo Urbano Quartiere PEEP e Riassetto Stazione Ferroviaria. Di questi 5 sub-progetti, due sono già stati realizzati, Parco Teodorico e Arredo Urbano Quartiere PEEP, ed uno, riassetto stazione ferroviaria, sarà l'oggetto di un concorso di progettazione (all. 1).

---

1 In urbanistica rientrano in un concetto ampio di Perequazione i vari meccanismi di distribuzione dei diritti edificatori tra i proprietari, ideati per superare i limiti diseguali dello zoning razionalista. È definita come l'attribuzione di un valore edificatorio uniforme a tutte le proprietà che possono concorrere alla trasformazione urbanistica di uno o più ambiti del territorio, prescindendo dall'effettiva localizzazione della capacità edificatoria sulle singole proprietà e dalla imposizione di vincoli di inedificabilità ai fini di dotazione di spazi da riservare alle opere collettive.

L'istituto manca attualmente di una disciplina legislativa unitaria su base nazionale. È però previsto da quasi tutte le leggi urbanistiche regionali ed è applicato da numerosi piani regolatori generali.

Con una certa approssimazione, dovuta alla varietà della terminologia impiegata dai contributi scientifici e dai legislatori regionali, si può ritenere perequativo il piano urbanistico nel quale ricorrano questi due elementi:

1) Omogenea attribuzione dei diritti edificatori tra i proprietari (a prescindere quindi dall'eventuale edificabilità dell'area);

2) Possibilità di trasferire i diritti edificatori da un'area ad un'altra.

A seconda dell'area del territorio comunale interessata dal meccanismo perequativo si può dunque avere:

- Perequazione urbanistica di comparto, che avendo come finalità la realizzazione di quanto previsto nel piano urbanistico, permette ai proprietari di territori di accordarsi tra di loro riguardo la concentrazione di volumetrie all'interno di una determinata area, in modo tale da non creare svantaggi per alcuno;

- Perequazione urbanistica estesa, che nell'ambito della realizzazione di quanto previsto nel piano urbanistico, dà la possibilità ai proprietari di determinate aree, di realizzare su alcuni lotti una concentrazione delle volumetrie e nel contempo, negli altri, la realizzazione di opere di interesse collettivo.



Fig. 9 Planivolumetrico generale PRG '93

Nel giugno di 2009, è stato firmato il “Protocollo Preliminare di intesa tra Comune di Ravenna, Regione Emilia Romagna, Rete Ferroviaria Italiana, FS – Sistemi Urbani ed Autorità Portuale di Ravenna per l’Attuazione del PSC vigente per il riassetto funzionale dell’ambito ricompreso tra la città e il porto e per il rilancio della cerniera urbana della stazione FS nel quadro della formazione del POC della Darsena di Città” (all. 7).

Nel documento si legge che all’interno del quadro programmatico di riassetto dell’area é ipotizzato “un **sottopasso stradale**, previsto nell’ambito della Stazione FS, che consentirà la soppressione del passaggio a livello sulla via Candiano”. Questo intervento ha come obiettivo assicurare la continuità funzionale tra la città storica e la nuova “Darsena di città”. Inoltre, per migliorare le relazioni tra la città ed il porto, si propone la soppressione del passaggio a livello sulla via Canale Molinetto, nella periferia urbana Sud, dentro un programma di “riassetto e potenziamento della rete ferroviaria e delle sue aree attrezzate, orientati allo sviluppo del sistema portuale, con l’obiettivo strategico di accrescere sensibilmente l’incidenza della mobilità su ferro nel quadro dell’intero movimento portuale e delle sue prospettive di sviluppo”.

Inoltre, nel documento si legge che “il nuovo Piano Strutturale Comunale (PSC 2007), innovando le precedenti previsioni urbanistiche... ha provveduto ad assegnare alle **aree demaniali di banchina** della Darsena di città, oltre che al richiamato specchio d’acqua in testa al Candiano da riservare all’ampliamento degli spazi funzionali di Stazione, **una capacità edificatoria aggiuntiva**”... “finalizzandole ad opere di valenza generale (tale opere di risanamento del canale e delle banchine, reti tecnologiche, opere di viabilità generale e sosta) e valorizzazione del demanio **per assicurare la sostenibilità dei programmi** di rilancio dell’intero ambito da riqualificare”. E che “ verranno individuate le più appropriate modalità per procedere al ricavo e al riutilizzo delle risorse prodotte dalla suddetta capacità

edificatoria, con il fine anche di accentuare ulteriormente la caratterizzazione urbanistica degli spazi portuali più ravvicinati al nodo di Stazione”.

Il carattere del PSC è sostanzialmente diverso dal PRG tradizionale, dove la previsione urbanistica determina direttamente il dimensionamento residenziale del piano. L’attuazione delle previsioni del PSC è invece demandata ai POC con cadenza quinquennale; sarà quindi il POC che dovrà verificare la rispondenza fra previsioni e fabbisogno, adeguare le previsioni alle tendenze in atto a quel momento oltre ad approfondire i contenuti urbanistici delle scelte ed a verificarne la sostenibilità.

Infine, il documento conferma che sarà il POC a stabilire le quote della **capacità edificatoria** prodotta dai due ambiti (comparto A e C della figura) **relativi al vecchio Scalo merci** che andrà a trasferirsi e **ospitarsi nell’ambito della “Darsena di Città”**. E che queste risorse saranno utilizzate ai fini della soppressione del passaggio a livello sulla via Canale Molinetto.



Fig. 10 Proprietà R.F.I.

Attualmente è vigente il Piano Operativo Comunale Tematico - POC - Darsena di città 2010-2015 (all. 5), che è la variante urbanistica di aggiornamento del Programma di Riqualificazione Urbana – PRU. Il POC opera in coerenza con i contenuti del PSC 2007 che ha confermato il ruolo strategico di nuovo quartiere urbano della “Darsena di città”. Il POC ha mantenuto gli obiettivi del PRU come; riqualificazione ambientale, valorizzazione del *water front*, caratterizzazione degli spazi in senso urbano e qualificazione ed adeguamento funzionale della stazione ferroviaria, assicurando il suo ruolo di cerniera urbana.

Il POC – Darsena in città è l’unico POC vigente nel capoluogo di offerta residenziale significativa (sono previste altre area di destinazione residenziale ma non entrano nel POC del 2010-2015). Questo fa capire la priorità e l’importanza dell’area nella pianificazione comunale e nel futuro prossimo della città. Un documento del comune del febbraio di 2010 (all. 1)

parla dello stato di attuazione del PRU: sup. territoriale 136 ha, sup. canale 12,5 ha, 28 subcomparti, 47 proprietà interessate, Su complessiva di 452.000 mq, Su attuata di 62.000 mq e Su residua di 390.000 mq. Non spiega però se dentro questi 452.000 mq di Su sono inclusi il 10.000 mq di Suc proveniente dal riassetto della stazione ferroviaria e la quota del 17.280 mq di Suc della sistemazione dell'area "Ex-scalo merci" che sarà trasferita all'area della darsena. Il documento non è chiaro se considera o meno il premio aggiuntivo pari al 30% della Su ospitata per interventi di edilizia residenziale pubblica o la capacità edificatoria delle aree comprese nella Cintura Verde del capoluogo, nei parchi urbani Baronio e Cesarea ( $U_f=0,10\text{mq/mq}$ ) e nelle zone di compensazione e filtro ( $U_f=0,033\text{mq/mq}$ ) che possono occasionalmente trasferirsi nell'ambito della Darsena di Città.

Impossibile arrivare ad un numero chiuso di Su dell'area perché l'indice di utilizzazione cambia in relazione all'esistenza o meno di fabbricati e manufatti nei subcomparti e della loro classificazione ("archeologia industriale" o di valore documentario) ed in relazione alle scelte progettuali di ogni comparto, ad esempio recupero di unità immobiliari o meno, intervento di edilizia residenziale pubblica o no, uso delle aree della Cintura Verde come cessione di superficie a standard pubblico e conseguente trasferimento della capacità edificatoria alla darsena.

Il pregio di uno strumento urbanistico flessibile è permettere, nel contesto di un quadro regolamentare, che l'intervento si costruisca in base alle possibilità degli operatori e alla domanda del mercato in quel momento. Questa flessibilità velocizza i tempi di realizzazione dei progetti e, probabilmente, questo meccanismo può garantire una maggiore probabilità di successo di un intervento così grande e significativo come quello della "Darsena in Città".

D'altro lato, il risultato finale dell'intervento non è chiaro e dipende dalle scelte progettuali dei 28 subcomparti (inizialmente 32). Una possibile soluzione sarebbe non delimitare i subcomparti in base alle parcelle ma IN BASE AD UN PROGETTO UNITARIO.

Il PRU "Darsena di città" parla ancora di standard urbanistici di  $30\text{mq/ab}$  e si ritiene che in un'area suggestiva come questa, che offre una grandissima opportunità alla città, è più importante un disegno complessivo (con questo intendendo: densità, usi, sistemi di spazi pubblici, servizi, ecc.) di qualità che l'applicazione di teorici standard che possono rendere difficoltosa una buona riuscita dell'intervento.

## 2.2 Progetti realizzati o in corso di realizzazione

Dei 32 sub-comparti del PRG'93, 3 sono già stati realizzati o sono in corso di realizzazione (all. 1, la tavola dei perimetri dei subcomparti).



SUBCOMPARTO 4 "EX MOLINO PINETA"



Fig. 11 Subcomparto 4 "Ex Molino Pineta"



SUBCOMPARTO 10





Fig. 12 Subcomparto 10

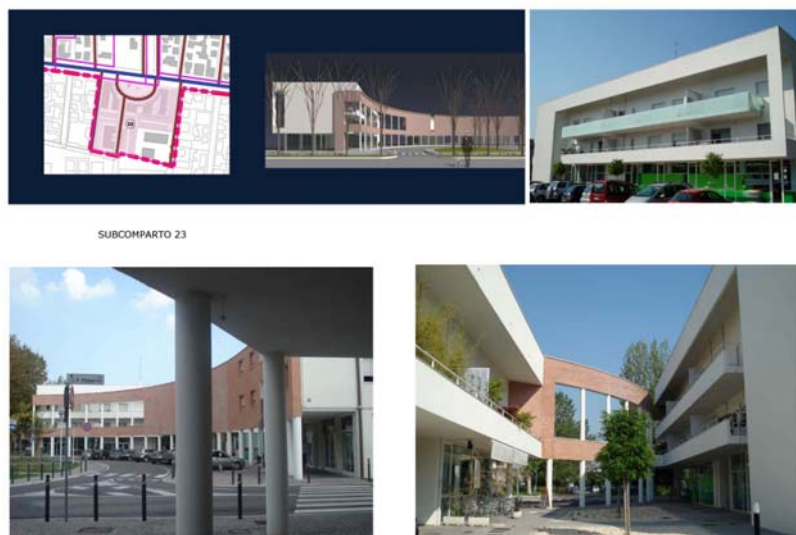


Fig. 13 Subcomparto 23

Negli altri due subcomparti sono stati realizzati due progetti: uno di archeologia industriale riguardante la trasformazione del ex Magazzino dello Zolfo in uno spazio espositivo e l'altro riguardante la nuova sede dell'Autorità Portuale.





EX MAGAZZINO DELLO ZOLFO



Fig. 14 Ex magazzino dello zolfo



NUOVA SEDE AUTORITA' PORTUALE



Fig. 15 Nuova sede autorità portuale

## 7.0 Progetti proposti

In questi anni sono stati presentati molti progetti per l'area: sia relativi a comparti, come il progetto di Cino Zucchi per il subcomparto 10 (all. 9) o il progetto del Studio Associato Preger (all. 13), che per tutta l'area "Darsena di Città" come quello dell'ing. Giovanni Ceccarelli (all. 17) o il Masterplan di Stefano Boeri (all. 18).

Per quanto riguarda i primi, la cosa principale da sottolineare è che non sono parte di un progetto più ampio per la Darsena (in quanto non è mai stato approvato un masterplan), sono quindi dei singoli progetti che non seguono una logica di grande scala.

Nei progetti complessivi per l'area ci sono proposte interessanti riguardanti il ruolo della Darsena all'interno della città.

Il progetto dell'ing. Ceccarelli riconosce alla darsena un potenziale ludico proponendo uno spazio suggestivo per spettacoli ed eventi vari grazie ad un "Teatro Galleggiante" ed a una marina da diporto.

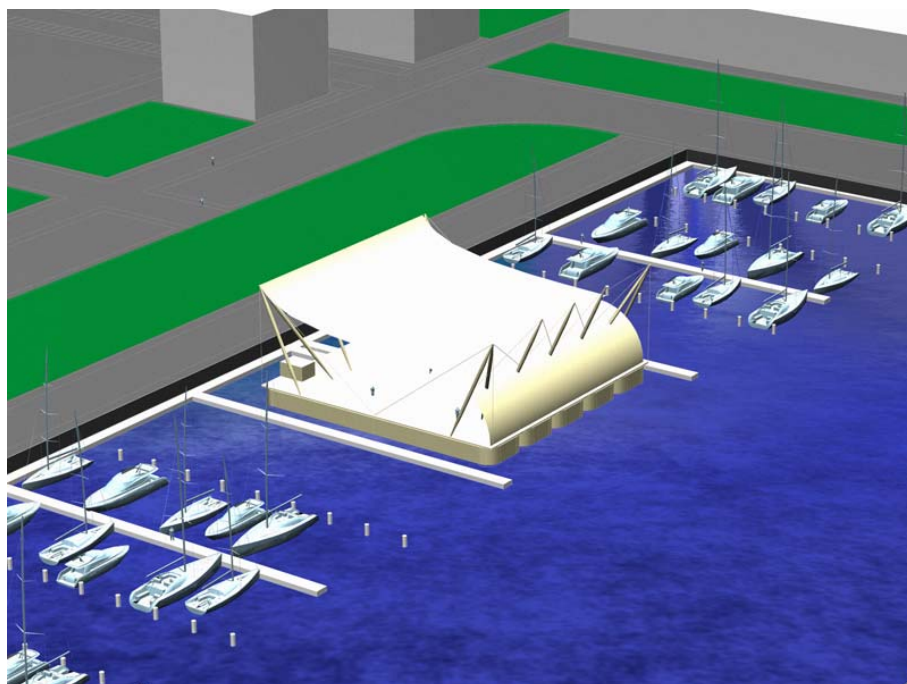


Fig. 16 Immagini del modello tridimensionale con la marina e il teatro galleggiante proposti dall'ing. Ceccarelli

Nel progetto si intravede un sistema verde all'interno della parte sud dell'area, in senso est-ovest.

Il progetto dall'arch. Boeri va oltre, non soltanto propone un sistema di spazi verdi in senso est-ovest nella parte sud dell'area, ma una "importante infrastruttura ambientale che, con sistemi di fitodepurazione, contribuiranno alla riqualificazione delle acque del canale". Il dubbio riguarda le eccessive dimensioni dello spazio aperto che si inserisce in una zona con bassa densità abitativa.



Fig. 17 Immagine tridimensionale del progetto dell'arch. Boeri con il sistema di spazi verdi che ospiterebbero un sistema di fitodepurazione.

Anche il progetto di Boeri riconosce alla darsena un potenziale ricreativo, grazie alla proposta di suggestive pensiline lungo il canale. Per quanto riguarda le tipologie abitative e terziarie la proposta sembra fermarsi a soltanto due tipi: torri e stecche.

Esistono inoltre progetti per aree adiacenti alla Darsena, come l'ammodernamento della stazione ferroviaria dell'arch. Vestrucci (all. 10) e la cittadella nautica (all. 19).

Per la stazione il progetto non si limita all'ammodernamento dell'edificio ma propone il riassetto urbano della testata del canale Candiano, "punto di approdo e di partenza della futura darsena". L'idea è di "una grande struttura sopraelevata, leggera, visibile dal centro urbano e dall'acqua: un nuovo elemento nello skyline ravennate, punto di riferimento visivo per tutta la città". L'intervento propone la riprogettazione del sottopasso interno alla stazione, che oggi si arresta dopo l'ultimo binario, e che sarebbe prolungato fino alla darsena.

La "grande struttura sopraelevata" servirebbe soltanto come sovrappasso pedonale per collegare la Darsena al centro e viceversa. Il sottopasso della stazione, che andrebbe prolungato, offrirebbe lo stesso collegamento oltre a permettere l'accesso ai binari. La critica a questa soluzione è che in questo modo, non si potenzia il sottopasso, ma si dividono i flussi e si abbassa l'intensità di uso tanto di una quanto dell'altra soluzione.

Questo potrebbe portare ad un degrado simile a quello oggi esistente nel sottopasso pedonale che collega il centro al terminale autobus (all. 20).

Un'altra idea del progetto è il recupero del "braccio" della darsena che ora si trova sotto il piazzale Aldo Moro.

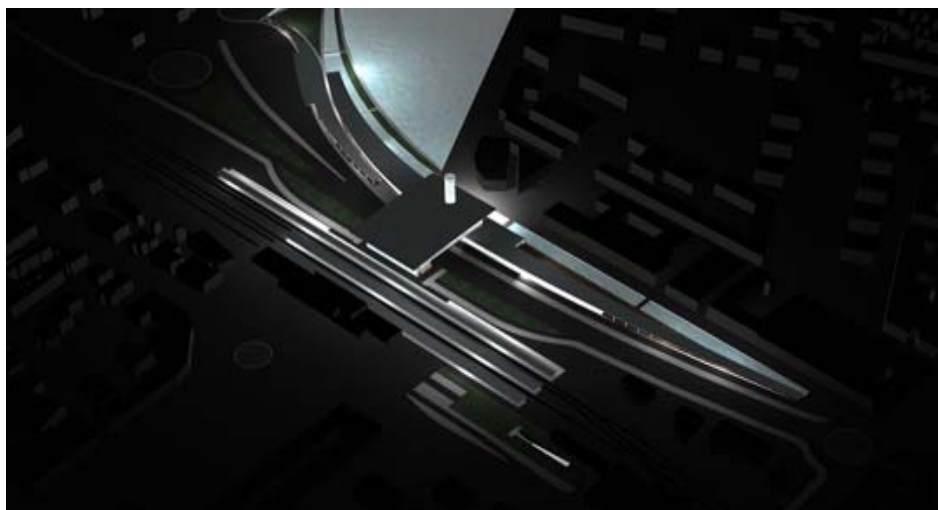


Fig. 18 Immagine tridimensionale del progetto dell'arch. Vestrucci con il sovrappasso pedonale e il "braccio" della darsena recuperato.

L'aspetto più interessante del progetto sulla cittadella nautica è l'individuazione di un mercato in crescita relativo alla nautica ed al turismo da diporto.

## 4.0 Ruolo dell'area "Darsena di Città" e della darsena per la città

Prima di parlare di ruoli, è importante conoscere certe caratteristiche dell'area come le sue dimensioni e la sua localizzazione, oltre a qualche dato sulla mobilità cittadina.

La Darsena è lunga circa 1750 m e larga circa 830 m, ha una superficie di circa 136 h e dista soltanto 750 m dalla Piazza del Popolo, centro della città storica (come da schema di funzionamento della tavola 1). Dispone di sottoservizi, trasporto pubblico e una grande risorsa: il Canale Candiano.

Quasi un terzo della sua superficie è dentro i teorici 500 m di raggio d'influenza della stazione ferroviaria, studi ([www.trendy-travel.eu](http://www.trendy-travel.eu)) dicono che la bici è il più veloce mezzo di trasporto in città su distanze fino a 5 km. Dall'estremo della "Darsena di Città", cioè dal ponte mobile sul canale Candiano alla circonvallazione esterna che limita la città consolidata nell'estremo ovest, sono meno di 5 km.

L'area è limitata dalle circonvallazioni esterna ed interna e dalle principali vie di entrata ed uscita della città verso nord, sud ed est, cioè verso il mare (schema sulla viabilità nella tavola 2). L'area è, quindi, molto bene collegata alla rete viaria.

La "Darsena di Città" ha un ruolo in scala locale come potenziatore del collegamento pedonale fra la città storica e la città consolidata ad est della ferrovia. Un rapporto da sempre complicato poiché la ferrovia taglia quel tratto cittadino e le soluzioni oggi adottate sono degradate (all. 20) e/o periferiche e poco *user friendly*.



Fig. 19 Immagine del ponte carrabile e del sovrappasso pedonale della circonvallazione interna all'altezza della Rotonda dei Goti, estremo nord-ovest dell'area di progetto. Da notare la preferenza degli utenti ad utilizzare il marciapiedi stretto piuttosto che il sovrappasso

Sempre dal punto di vista locale, l'area può offrire la possibilità di cucitura del tessuto urbano esistente, l'avvicinamento della popolazione residente e non all'acqua, può inoltre, offrire spazi destinati al mercato settimanale di

zona e al commercio in generale. E' anche adatta ad ospitare delle infrastrutture ambientali (sistemi di fitodepurazione) capaci di contribuire alla riqualificazione delle acque del canale.

La Darsena è un **progetto strategico** perché può offrire molto a tutta la città di Ravenna, come in parte esposto nel capito 6. Con una buona riuscita dell'operazione Ravenna avrà tutta o parte della sua **Cintura Verde**, **eliminerà il passaggio a livello** di Via Candiano/Via Trieste, guadagnerà una **moderna stazione ferroviaria** che collegherà la vecchia zona portuaria alla città storica, realizzerà la **bonifica del Canale Candiano** e **recupererà per usi universitari importanti contenitori industriali storici**. Questi sono gli obiettivi ricercati dal comune ai quali questo progetto ne aggiunge due: la creazione del **Museo Marittimo** di Ravenna e di una **marina da diporto**, oltre ad offrire spazi pubblici aperti e suggestivi con diverse tipologie abitative e commerciali (capitolo 10 e isometrie della tavola 05).

Ravenna non ha un museo di storia della città, questo museo potrebbe essere a tutti gli effetti il museo del mare, dato che Ravenna è cresciuta come importante porto, sin dal periodo imperiale romano, grazie alla sua posizione strategica rispetto al mare. Ravenna è nata come centro marittimo e deve **tutta la sua storia all'acqua e alle risorse che ha saputo trarne**.



Fig. 20 Dettaglio del mosaico della Basilica di Sant'Apollinare Nuovo con il Porto di Classe di inizio VI secolo.

La Darsena sarebbe il luogo giusto dove ospitare il museo per la sua prossimità al centro storico, per i collegamenti al trasporto pubblico e per le sue dimensioni. La vicinanza al canale, inoltre, offre uno spazio suggestivo per un uso museale aperto, secondo la struttura già utilizzata da altri musei marittimi europei (all. 16) . Un importante museo darebbe una spinta a tutto l'intervento urbanistico della zona.

La marina di diporto sarà un punto di attracco di imbarcazioni turistiche, ma anche un porto per navi da crociera di piccole e medie dimensioni che può far parte di un sistema turistico più ampio legato al trasporto ferroviario con escursioni verso Ferrara o Mantova. Quindi un'importante porta di entrata alla città ed al territorio circostante ad esempio al Parco del Delta del Po.



Fig. 18 Parco del Delta del Po

E' grazie al canale Candiano che l'area della "Darsena di Città" può offrire servizi e attività strategiche a Ravenna, come la marina e il museo. Oltre all'uso museale e per la navigazione, il canale può avere un uso ricreativo sportivo e ludico. Il canale è una via fluviale, un luogo suggestivo e utilizzabile per molteplici attività e dove la città racconta la sua storia.

## 5.0 Metodologia di progetto

Il primo passo per la progettazione dell'area è stato l'elaborazione di uno **schema generale** (tavola 01) dove si vede l'area del progetto in relazione a;

- Infrastrutture viarie e ferroviarie,
- Rete dei fiumi e dei canali,
- Destinazione del suolo e dello spazio urbano, portuale e rurale,
- Sistema costiero con suoi nuclei abitati (lidi) e le sue aree di interesse naturalistico.

Lo schema mostra che l'area è delimitata ad est dalla circonvallazione esterna, ad ovest dalla circonvallazione interna, a nord dalla via delle Industrie (che si collega alla SS309 verso Venezia) ed a sud dalla via Trieste, che va verso la costa.

Le zone limitrofe sono caratterizzate:

- A sud dalla città consolidata con predominanza residenziale;
- Ad ovest dallo spazio portuale e da attività produttive;
- A nord da zone produttive, residenziali di bassa densità e da due grandi parchi che sono parte del sistema di verde di cintura;
- Ad ovest confina direttamente con la ferrovia ed il centro storico.

L'area è attraversata dal canale Candiano che va verso il mare attraversando il porto industriale e da un canale secondario che si collega al fiume Montone.

Lo schema evidenzia la centralità dell'intervento in quanto l'area è vicina al centro storico, è ben collegata alle infrastrutture viarie, ferroviarie e portuali. E' l'anello mancante che può essere utilizzato per chiudere il cerchio del sistema verde di cintura a est della città di Ravenna.

Il secondo passo del progetto è stato l'elaborazione di **schemi di viabilità, di accessibilità, di funzionamento e del sistema di verde e dell'acqua** (tavola 02) contenenti idee progettuali fatte sulla base di elementi esistenti e di indicazioni del PRG'03 e del PSC'07 (all. 4).

Nello schema di **Uso del suolo** si evidenziano le indicazioni del PSC'07 di crescita e consolidamento della città a sud della darsena fino alla circonvallazione esterna. La parte a destinazione residenziale è un comparto soggetto a programmazione unitaria e concertata denominato S1a/b (all. 4) con SU prevista di 101.563 mq (di cui 48.750 mq ad uso residenziale, 12.188 mq ad uso compatibile e 40.526 mq ad uso libero ) con una superficie di 406.254 mq di cui 266.50 mq di cessione gratuita a parchi (verde di cintura).



Per quello che riguarda l'area di intervento, sono state individuate "aree omogenee", come quelle di consolidamento che sono le più vicine alla città storica e le più ricche di attività commerciali e di residenze. Le aree chiamate istituzionali sono quelle che contengono i grandi fabbricati industriali di interesse architettonico e le nuove costruzioni (subcomparto 10 progettato da Cino Zucchi e la nuova sede dell'Autorità Portuale). Le aree centrali sono state identificate come aree prevalentemente residenziali, l'area a nord-est come porto turistico e l'area a sud-est come zona di terziario. In questo schema si apprezza l'idea di non concentrare maggiormente le attività terziarie (come il porto turistico) tutta ad ovest, vicino alla stazione e alla città storica ma di diluirla su tutto l'intervento cercando di avere un buon flusso di persone e attività lungo tutta la "Darsena di Città".

Lo schema **Sistema verde e sistema dell'acqua** fa vedere la proposta di localizzazione della nuova marina nell'estremo nord-est dell'area e come il sistema dei canali è complementare al sistema del verde pubblico. La "Darsena di Città" offre l'opportunità di chiudere il cerchio del parco di cintura verde che attualmente arriva da sud fino al canale Candiano con un'area già oggi utilizzata ad orti urbani, e da nord fino al limite dell'intervento con il Parco Mausoleo di Teodorico ed il Parco delle Crocerossine. Infatti il progetto propone la continuità del verde di cintura a nord e un sistema di verde urbano che attraversa tutta la zona sud, nel senso est-ovest, collegando il verde di cintura al centro della città.

Per ciò che riguarda la **Viabilità**, il progetto è delimitato dalla circonvallazione interna, esterna e da importanti vie di uscita dalla città. Il progetto suggerisce l'estensione della maglia stradale esistente nella parte sud dell'area.

Lo schema di **Accessibilità** evidenzia le difficoltà di connessione fra l'area del progetto ed il centro città dovute alla ferrovia che passa a livello in tutto il tratto urbano. Oggi il collegamento è permesso grazie ad un sovrappasso veicolare con un ponte pedonale a nord-ovest, ed a passaggi a livello a sud-ovest. Come scelta progettuale sono indicati tre nuovi ponti pedonali (due sulla darsena e uno sul canale secondario) e un sovrappasso dalla stazione all'area che può essere compreso nel progetto "stazione ponte" voluta dal comune e oggetto di concorso (all. 10). Riguardo ai parcheggi e ai posti auto in zona si è proposto di rinnovare il terminale di autobus avendo come obiettivo la costruzione di un manufatto più complesso, con il terminale a piano terra e due o tre piani di parcheggi.

Nello schema di **Funzionamento** sono evidenziate:

- Le strade con maggiore concentrazione di attività commerciali all'esterno dell'area e le proposte di un fronte stradale commerciale all'interno;
- Le dimensioni approssimative della "Darsena di città";
- L'idea di un circuito ciclopedonale continuo che colleghi il verde di cintura a sud con quello a nord.

L'ultimo schema è la **sovrapposizione** degli schemi precedenti, dove si vedono le prime idee progettuali, che nel svolgimento del lavoro, sono state in gran parte mantenute. Gli schemi sono volutamente astratti perché fin qui non c'erano ancora idee formali ma certe intenzioni progettuali.

Il terzo passo è stato l'elaborazione di una **Planimetria dell'esistente** sovrapposta a scelte e decisioni progettuali sugli elementi da mantenere o meno. Nel disegno sono identificati i manufatti di archeologia industriale di rilevanza architettonica riconosciuta dal comune (all. 1), oltre a quelli ritenuti interessanti dentro e fuori l'area (una cascina e una villa a sud e una cascina a nord esterna all'area e vicina al Parco delle Crocerossine).

Sono stati individuati e identificati i servizi all'interno della "Darsena di città" e nelle zone circostanti. Questa informazione fornisce un quadro di abbondanza nella zona residenziale a sud e una mancanza a nord.

La planimetria evidenzia i parcheggi pubblici a raso, le aree a verde e i fronti stradali con attività commerciali in tutta la zona a est della città consolidata, fino alla zona portuale.

## 6.0 Progetto

La grande difficoltà nella progettazione della “Darsena di città” è data dalla frammentazione attuale, ossia l’esistenza di tanti elementi molto diversi fra loro e dall’assenza di un sistema (viario, del verde ecc.) che le dia una struttura unitaria e leggibile. In proposito scrive l’arch. Vestrucci: “L’intera area della Darsena suscita oggi all’osservatore la sensazione di polverizzazione e caos urbano percepito spostandosi tra edifici già ristrutturati (l’ex raffineria Almagià), strutture fatiscenti e in completo stato di abbandono, recenti ma anonime costruzioni di edilizia popolare” (all.10). Questa situazione è il risultato di una crescita basata, non su un progetto complessivo, ma sul singolo lotto interessato. Man mano che le fabbriche vengono dismesse, la proprietà è o divisa in parcelle e venduta a lotti per residenze unifamiliari, o venduta ad un unico operatore che li costruisce palazzine residenziali.



Fig. 22 Fotogramma del film “Il deserto rosso”

Un processo come questo in vigore è raro che non dia come risultato un insieme di elementi diversi con poca continuità negli spazi aperti, verdi o viari. Un disegno unitario dell’area, cioè un masterplan, è la base fondamentale per il successo dell’intervento. Successo in termini non solo di costruzione e vendita delle unità immobiliari, ma anche di risorse e opportunità che servano a tutta la città come, ad esempio, la bonifica delle acque, la creazione di nuovi servizi, spazi verdi ed aperti, il miglioramento del trasporto pubblico, il potenziamento del turismo. Insieme al masterplan è necessario trovare un **processo**, al di sopra della logica di divisione in base alle proprietà, che renda possibile la realizzazione di tutto l’intervento. Sicuramente sarà un processo più complesso di quello attuale ma con risultati più soddisfacenti.

Il progetto è stato pensato in base agli elementi esistenti, e non poteva che essere così dato che l’area è quasi completamente costruita, come aree verdi private e pubbliche, orti urbani, sezioni stradali, manufatti di archeologia industriale, cascine e ville da conservare e ristrutturare, parcheggi a raso, edificazioni varie (maggiormente ad uso residenziale) e nuove costruzioni. Proprio per questo il primo obiettivo del progetto è stato **contrastare la disgregazione**.



Fig. 23 Fotogramma del film "Il deserto rosso"

I sistemi di viabilità, del verde, dell'acqua e degli spazi aperti progettati sono il risultato di un'idea complessiva di una struttura leggibile, tenendo conto delle preesistenze dell'area.

Le proposte più importanti relative alla **viabilità** (tavola 6) sono:

- La nuova rotonda all'inizio di via Trieste (vicino la ferrovia) che ha l'obiettivo di migliorare l'incrocio fra la circonvallazione interna e via Trieste;



Fig. 24 Incrocio fra la via Darsena (circonvallazione interna) e via Trieste, situazione attuale e progetto

- La nuova viabilità a nord-est;



Fig. 25 Zona nord-est dell'intervento, situazione attuale e progetto

- La nuova viabilità della parte centrale a sud della darsena.



Fig. 26 Zona centro-sud dell'intervento, attuale e di progetto

Quanto al **sistema del verde** (tavola 6), le principali proposte sono:

- Un sistema di spazi verdi a sud della darsena in senso est-ovest che collega il centro della città al verde di cintura, fatto da spazi con caratteristiche diverse come un'area verde attrezzata con campi sportivi aperta verso la darsena, un'area verde centrale nella zona residenziale, un'area verde di fronte alla scuola ma tutte supportate da servizi e/o commercio;
- Un sistema di spazi verdi in senso perpendicolare alla darsena, sia a nord sia a sud, dove si trovano i bacini di raccolta di acque superficiali;
- Un nuovo parco vicino alla nuova marina dove oggi si trovano campi agricoli;

- Un sistema di spazi verdi a nord della darsena di supporto alle residenze dove adesso si trovano aree non costruite;
- La continuità della cintura verde attraverso spazi di caratteristiche diverse, come il verde lungo il canale secondario a sud e la zona ciclopedonale lungo la darsena a nord che segue fino al Parco Teodorico.

Quanto al **sistema dell'acqua** (tavola 06), le principali proposte sono:

- Il recupero del "braccio" della darsena che arrivava fino al Piazzale Aldo Moro;
- La creazione di una marina per piccole e medie imbarcazioni turistiche e per la piccola nautica;
- Un sistema di bacini in senso nord-sud per la raccolta delle acque superficiali ed il trasporto verso la darsena. Da approfondire la possibile utilizzazione di questi bacini per la fitodepurazione delle acque della darsena;
- L'individuazione di tre tratti della darsena con diversi usi: museale, ricreativo e portuale (tavola 6). L'uso museale della darsena è previsto come parte del Museo Marittimo di Ravenna (descritto più avanti). L'uso ricreativo inteso come specchio d'acqua adatto ad attività acquatiche, ludiche e sportive. E per ultimo, un uso portuale come canale di navigazione per le barche che approdano alla marina.

E' importante che un'area di queste dimensioni offra diverse **tipologie abitative, terziarie e produttive** (tavola 5) non solo per rispondere alle diverse esigenze del mercato, ma anche per ottenere una *mixité* sociale e di attività che garantiscano un carattere urbano all'area.

Il progetto propone come tipologie abitative case uni e bifamiliari con giardino, stecche di quattro e cinque piani con appartamenti duplex e simplex di diverse dimensioni, torri di otto piani e loft in vecchie fabbriche ristrutturate. Per la zona residenziale della parte centrale, a sud della darsena, le **altezze** proposte seguono il seguente schema:

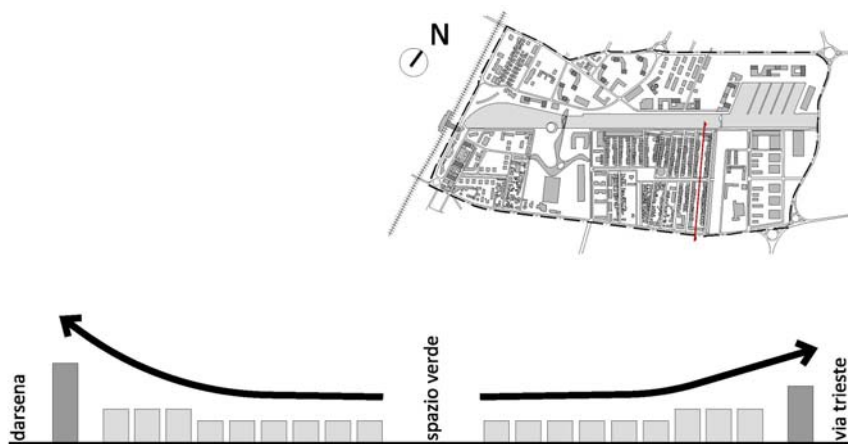


Fig. 27 Schema delle altezze proposte per la zona centrale a sud della darsena

Le attività commerciali sono proposte in diverse localizzazioni: come il fronte edificato lungo la darsena, il piano terra di uffici o edifici residenziali affiancati a zone verdi, la zona della marina e nelle vecchie fabbriche ristrutturata, delle più svariate dimensioni.

Gli uffici sono previsti nei primi piani delle stecche lungo la darsena a sud, nei due edifici a "L" a nord e nelle torri dei complessi terziari della marina.

Nell'estremo nord-est sono previsti lotti di diverse dimensioni per funzioni artigianali produttive, laboratoriali e/o piccola industria compatibile.

In nessun caso si è andati oltre l'ottavo piano in tutta l'estensione dell'intervento, in questo modo si sono **raggiunti 385.050 mq di Su complessiva in 492.835 mq di proprietà privata** (pari al 36,2% dell'area) **e 868.223 mq di proprietà pubblica** (pari al 63,8% dell'area) come dimostrano gli schemi della tavola 6.

La Su di progetto è indicativa, va confrontata con la Su complessiva dei documenti comunali (all. 1) con riserva perché non sono stati trovati i parametri utilizzati dal comune per il calcolo della Su di 452.000 mq.

Le attività ed i servizi proposti in questo intervento sono di due scale: la prima è quella locale con attività e servizi pensati per le persone che ci abitano e ci lavorano, la seconda è quella comunale (o sovracomunale), pensata per rispondere a certi *deficit* e/o per sviluppare nuove risorse.

Per la prima scala sono state progettate tipologie residenziali e commerciali complesse dove si possono trovare anche servizi vicini all'utenza (isometrie tavola 6).

Per la seconda scala si propone una marina per la nautica da diporto, dove possono approdare navi turistiche da crociera con tutti i servizi necessari come biglietterie, sale d'attesa, ristorazione, agenzie, taxi e trasporto pubblico (all. 10 e 19). Questa zona consentirebbe un accesso pedonale, vista la vicinanza (soltanto 1,3 km) dalla stazione ferroviaria.

La seconda grande attività/servizio prevista dal progetto riguarda la ristrutturazione del fabbricato della Cooperativa Muratori Cementisti e il suo uso come Museo Marittimo di Ravenna. Un luogo dove Ravenna può raccontare la sua storia che è da sempre legata all'acqua.

Il museo è previsto davanti alla grande piazza che si affaccia sull'acqua. Un luogo suggestivo adatto tanto a grandi eventi (capitolo eventi e all. 15) quanto a piccole attività come il mercato rionale. Il progetto prevede un museo composto di una parte interna (fabbricato della Cooperativa Muratori Cementisti) ed una parte esterna, situata nella tratta della darsena vicina al centro, dove possono approdare navi-museo visitabili (all. 16).

La piazza del museo contiene una grande pensilina che ha diverse funzioni:

- Segnalare la continuità dei sistemi di spazi aperti e verde in senso est-ovest, ossia dal parco di cintura verso il centro della città;
- Segnalare la connessione fra le due sponde del canale attraverso un ponte pedonale;

- Creare una piazza coperta davanti al museo che diventerà il cuore di tutto l'intervento;
- Essere l'elemento di aggregazione per fabbricati così diversi che compongono questo grande isolato: il nuovo edificio di Cino Zucchi (all. 9), la grande fabbrica da ristrutturare con possibile uso a loft e il Museo Marittimo.

La parte della piazza chiamata "Piazza alberata" (schema tavola 6), può essere utilizzata come parcheggio nei giorni degli eventi, avendo la possibilità di contenere circa trecento auto.

Le proposte che riguardano l'**accessibilità** dell'area (schema tavola 6) più rilevanti sono:

- La costruzione di due ponti pedonali sulla darsena, il primo davanti al museo ed il secondo davanti al parco di cintura;
- La costruzione di un ponte pedonale sul canale secondario che collega il Parco di Cintura al sistema di spazi verdi e aperti, che vanno fino alla stazione ferroviaria;
- La costruzione della "Stazione Ponte" che servirebbe non solo come sovrappasso pedonale di collegamento fra la darsena e il centro ma anche come estensione della stazione e accesso ai binari. Maggiore sarà l'utilizzazione e minore sarà il rischio di degrado del sovrappasso. Un esempio di questa soluzione è la stazione ferroviaria di Martorell in Catalunya (fig. 24 e 25) ;



Fig. 28 Vista esterna della stazione ferroviaria di Martorell





Fig. 29 Vista interna della stazione ferroviaria di Martorell

- La costruzione di un nuovo terminale di autobus nell'estremo nord-est della darsena con parcheggio multipiano.

Le aree adibite a parcheggio a raso sono dislocate in tutta l'area. Dove sono previste importanti attività commerciali, terziarie e turistiche sono progettate maggiori quantità di posti macchina e parcheggi di dimensioni abbastanza grandi da ospitare autobus turistici, come nel caso della marina.

## 7.0 Eventi

Ravenna ospita diversi eventi lungo il corso dell'anno che possono interessare l'area della "Darsena in città" come:

**RAVENNA FESTIVAL** (<http://www.ravennafestival.org/>) che dal 1990 organizza concerti di musica in luoghi suggestivi della città come nella Basilica di Sant'Apollinare (fig. 21). La Darsena può offrire un'ambientazione molto particolare grazie alla presenza dell'acqua, come la Piazza Unità d'Italia a Trieste dove si realizzano concerti musicali all'aperto (fig.22).



Fig. 30 Basilica di Sant'Apollinare durante il Ravenna Festival



Fig. 31 Piazza Unità D'Italia a Trieste.

### **ECOMARATONA MILANO MARITTIMA – RAVENNA**

(<http://www.trailromagna.eu/>)

Dal 2009 si organizza un'ecomaraton che parte da Milano Marittima ed arriva a Ponte Nuovo, piccolo paese a sud di Ravenna sulle rive di Fiumi Uniti. La Darsena potrebbe essere un luogo adatto, dove poter pianificare l'arrivo della maratona. Il tracciato della corsa potrebbe attraversare il parco di cintura a sud entrando in città lungo la darsena fino alla piazza del museo.



Fig. 23 Ecomaraton Milano Marittima - Ravenna

### GIRO D'ITALIA

Dal 1931 Ravenna è stata frequentemente l'arrivo di una tappa del Giro d'Italia (all. 15) che passa per la Darsena attraverso la circonvallazione interna (fig. 24). L'area offre un affascinante arrivo in città lungo il canale.



Fig. 24 Giro d'Italia durante il suo passaggio alla darsena

In conclusione, la Darsena offre uno spazio suggestivo, dotato di ottime infrastrutture (parcheggi, accessibilità, vicinanza al trasporto pubblico e servizi) adatte ad eventi vari (all. 15).



**Allegati**

**All. 1 Programma di  
Riqualificazione Urbana**

Documento del Comune di Ravenna del febbraio 2010.

*Fonte: [www.comune.ra.it](http://www.comune.ra.it)*

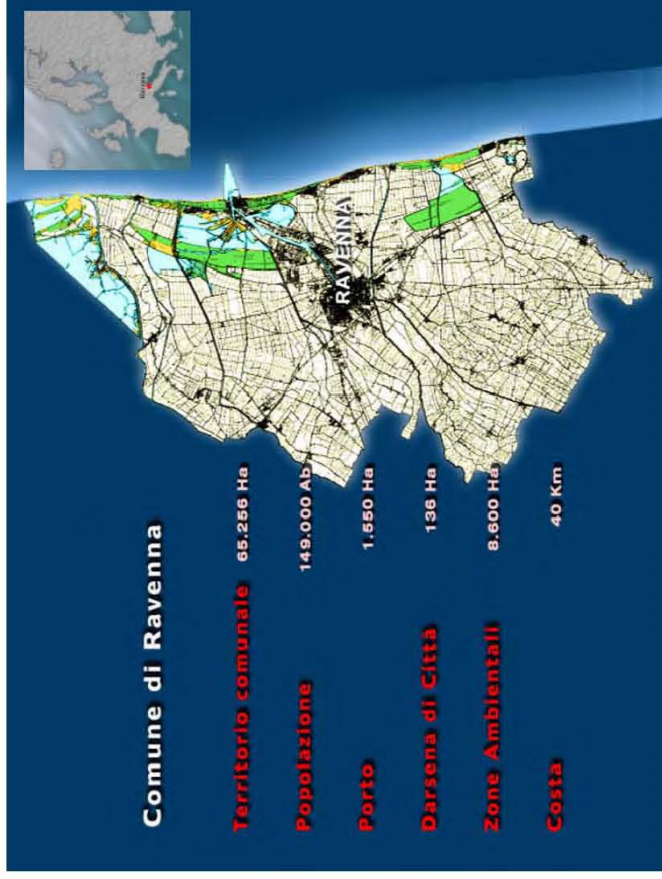


**COMUNE DI RAVENNA**  
Servizio Progettazione Urbanistica

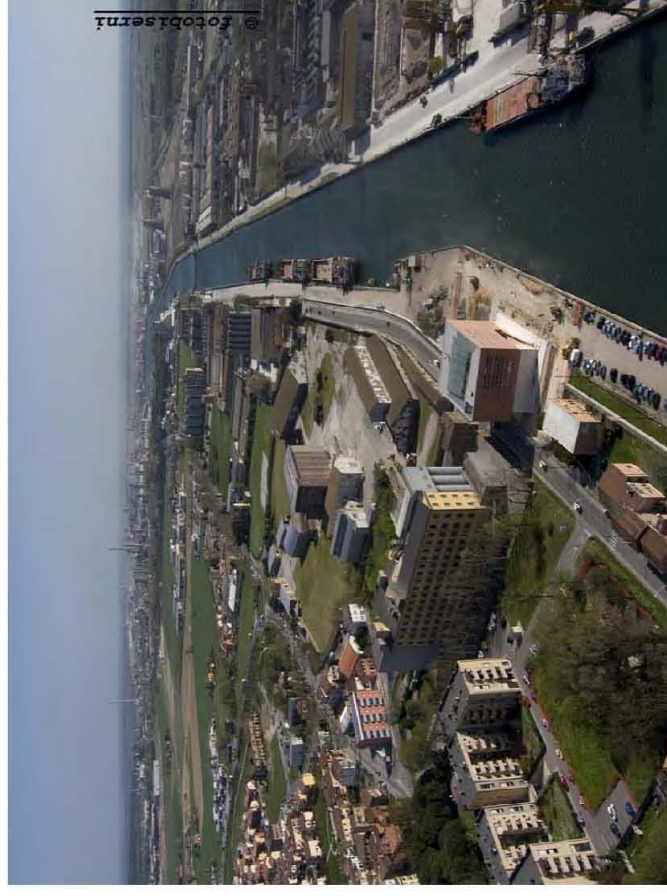


**PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA**  
**DARSENA DI CITTA' - RAVENNA**

Febbraio 2010



- STATO DI ATTUAZIONE**
- Sup. Territoriale 136 ha
  - Sup. Canale 12,5 ha
  - Subcomparti n°28
  - Proprietà interessate 47
  - Su complessiva 452.000 mq
  - Su attuata 62.000 mq
  - Su residua 390.000 mq





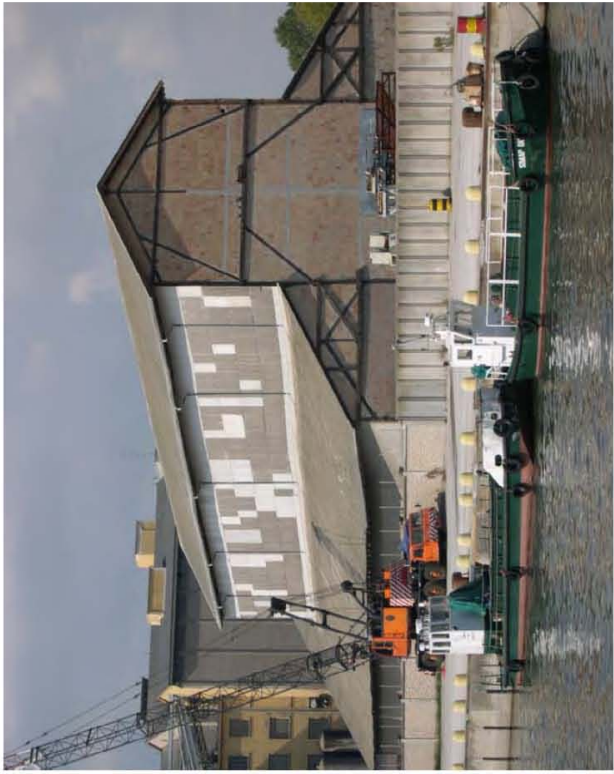
INQUADRAMENTO TERRITORIALE  
DEL PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA



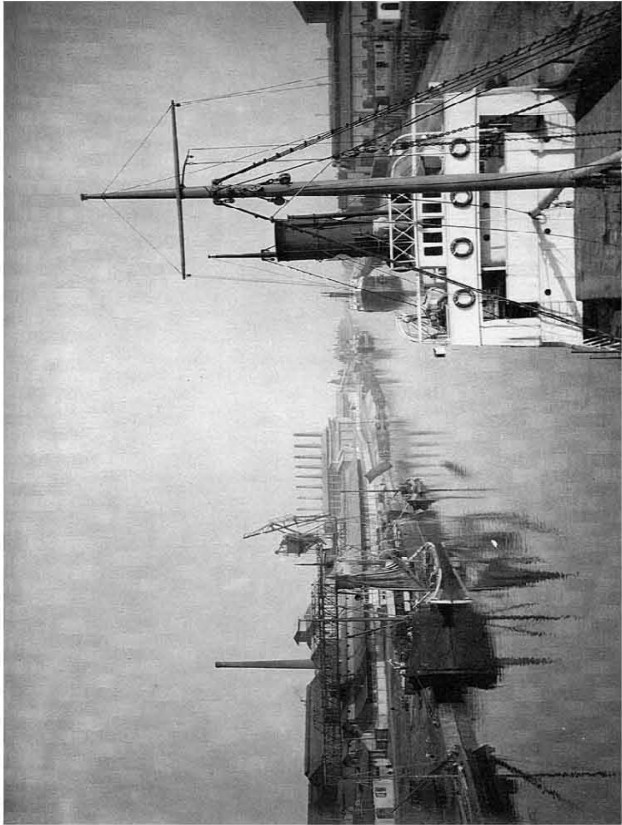
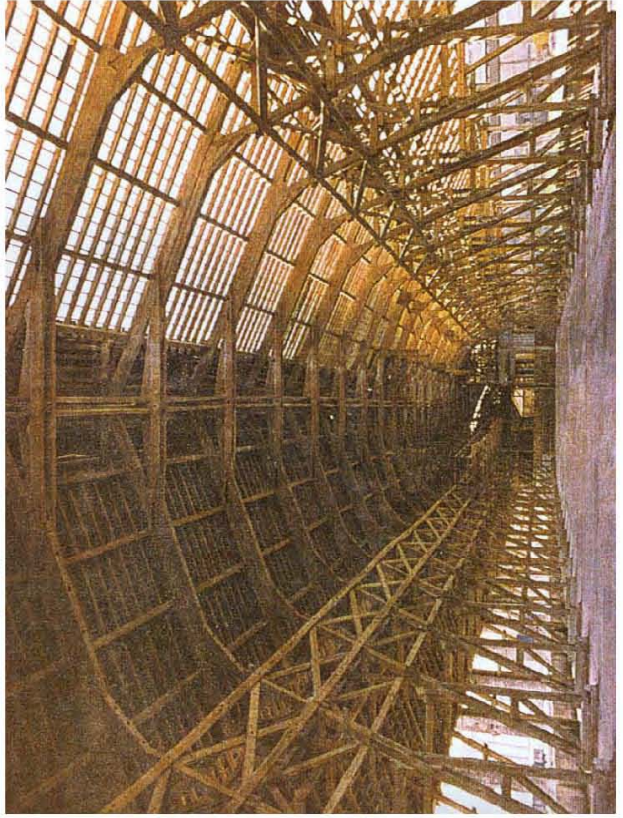


GLI AMBITI DEI SUBPROGETTI DI SUPPORTO AL PROGRAMMA DARSENA

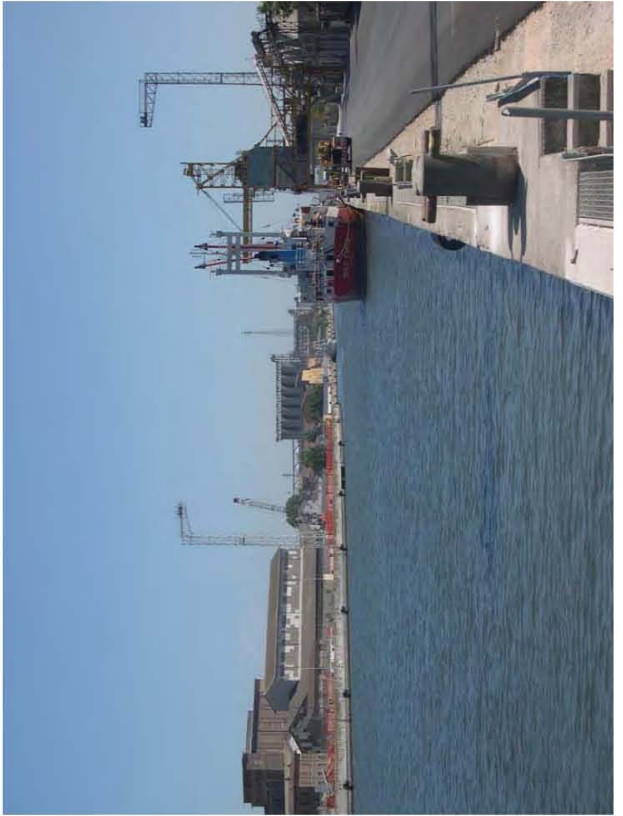
- 1 PARCO TEODORICO
- 2 BONIFICA DEL CANALE CANDIANO
- 3 ARREDO URBANO E RISANAMENTO DI PARTI COMUNI NEI QUARTIERI PEEP DI VIA TRIESTE
- 4 ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE
- 5 RIASSETTO LEGGERO DELLA STAZIONE PASSEGGERI F.S.



ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE



CANALE CANDIANO



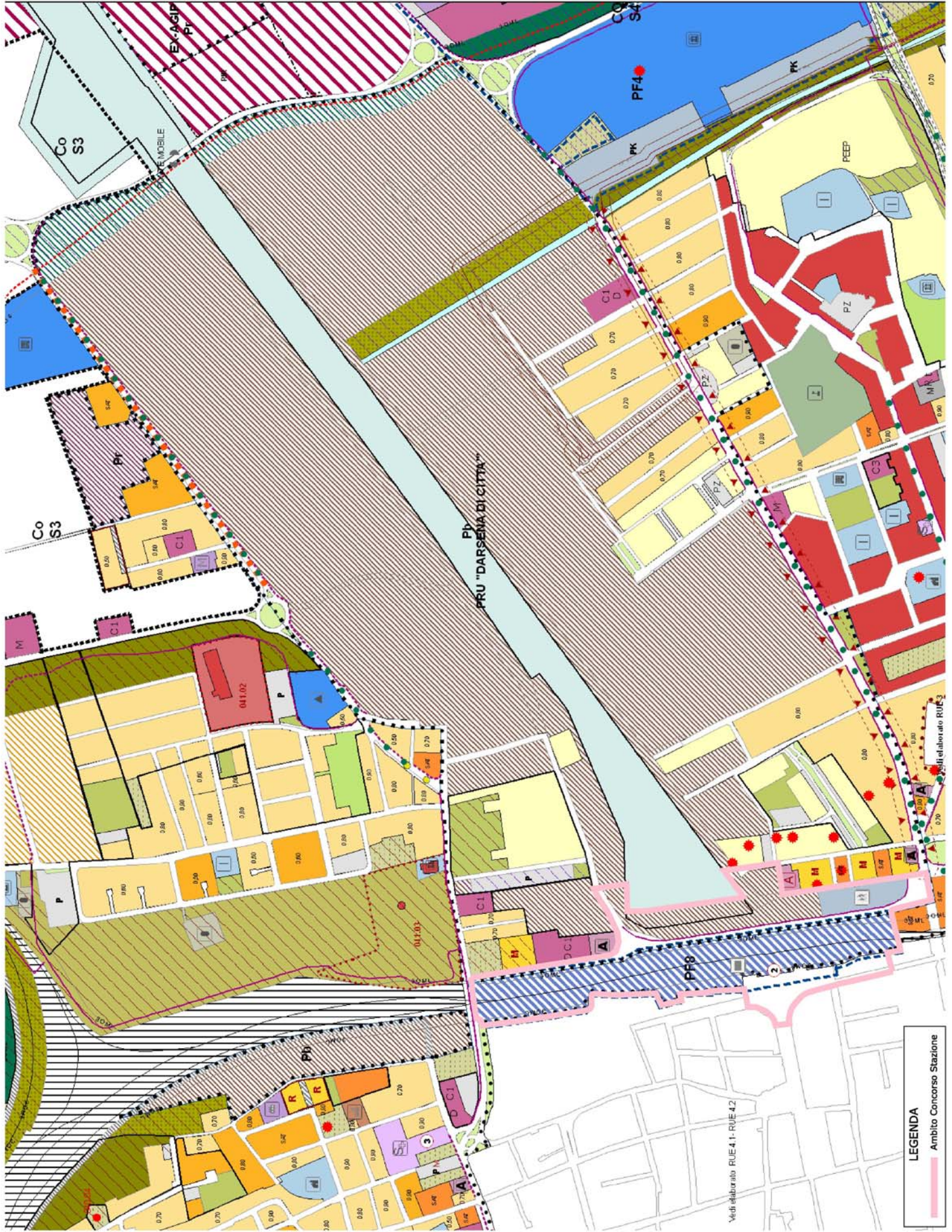


TAV. B. 14

PROGETTO NOVEMBRE '95

PLANIVOLUMETRICO GENERALE

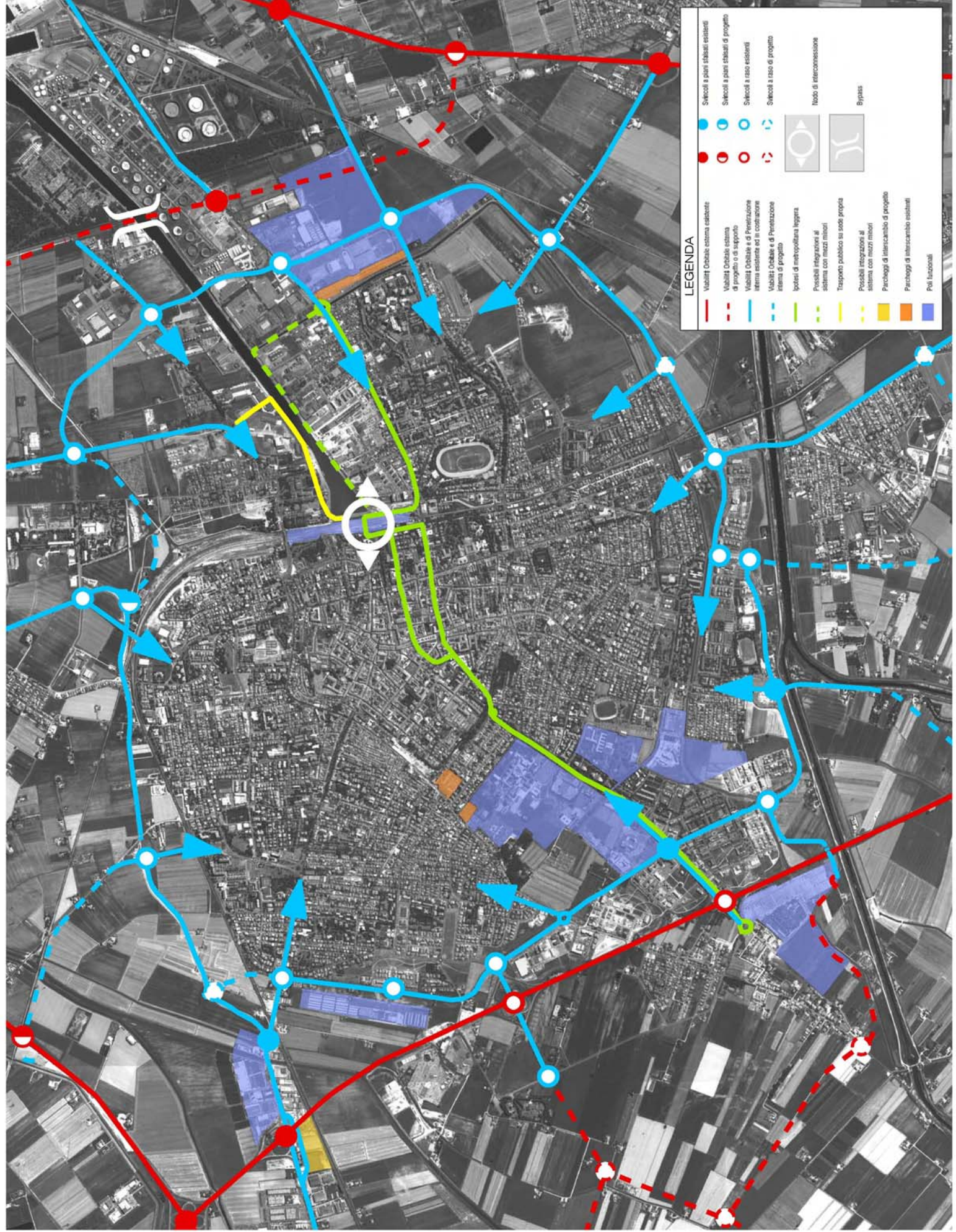
SCALA 1:1000



**LEGENDA**  
 Ambito Concorso Stazione

Vedi elaborato RUE 4.1 - RUE 4.2

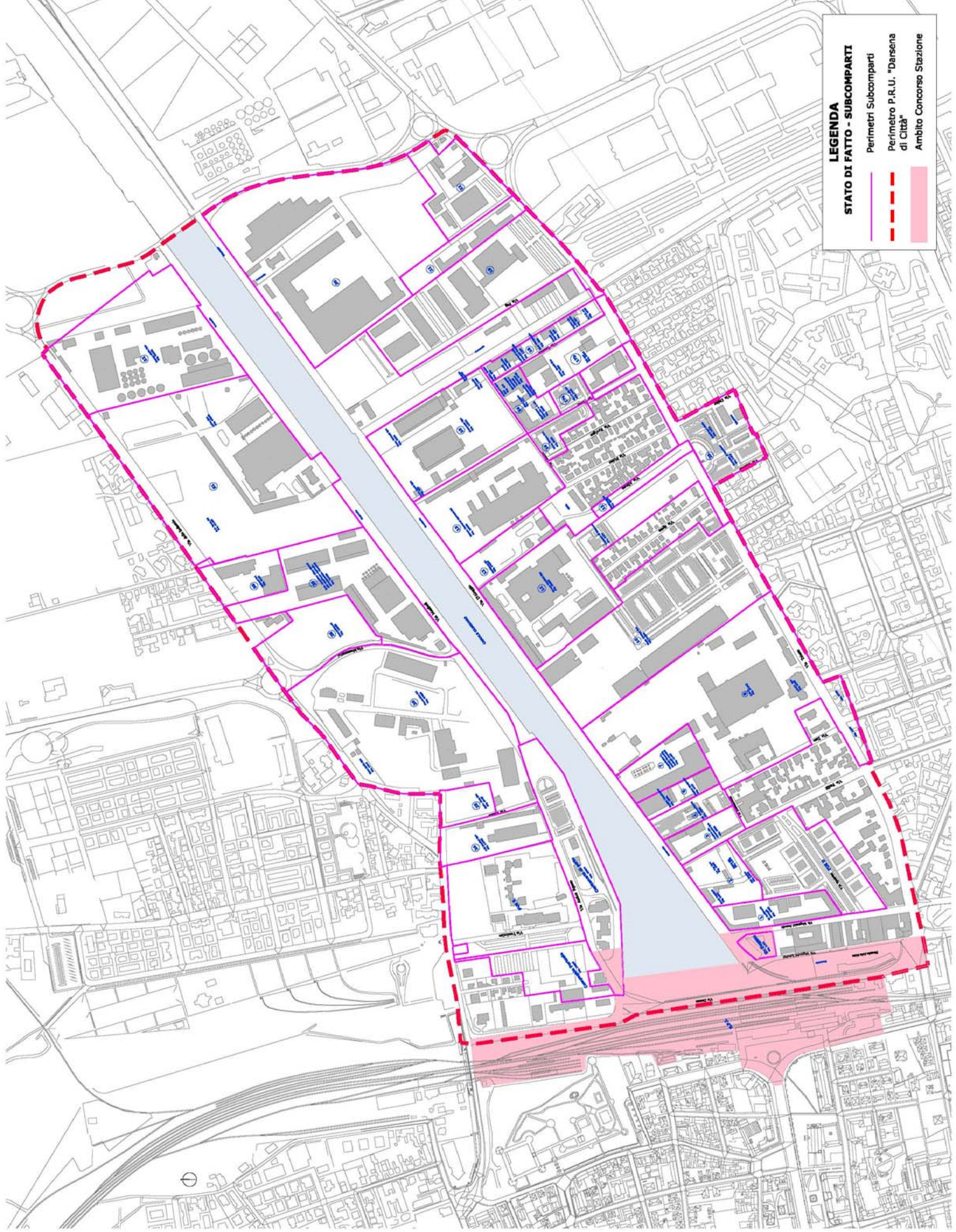
Vedi elaborato RUE 2



**LEGENDA**

- |  |   |  |                                      |
|--|---|--|--------------------------------------|
|  | Viabilità Orinale esterna esistente                                     |  | Staccoli a piano stabili esistenti   |
|  | Viabilità Orinale esterna di progetto o di supporto                     |  | Staccoli a piano stabili di progetto |
|  | Viabilità Orinale e di Penetrazione interna esistente ed in costruzione |  | Staccoli a raso esistenti            |
|  | Viabilità Orinale e di Penetrazione interna di progetto                 |  | Staccoli a raso di progetto          |
|  | Ipotesi di metropolitana leggera  |  | Stadio di interconnessione           |
|  | Possibili integrazione al sistema con mezzi minori                      |  | Bypass                               |
|  | Trasporto pubblico su sede propria                                      |  |                                      |
|  | Possibili integrazione al sistema con mezzi minori                      |  |                                      |
|  | Pracchiaggi di interscambio di progetto                                 |  |                                      |
|  | Pracchiaggi di interscambio esistenti                                   |  |                                      |
|  | Poli funzionali   |  |                                      |





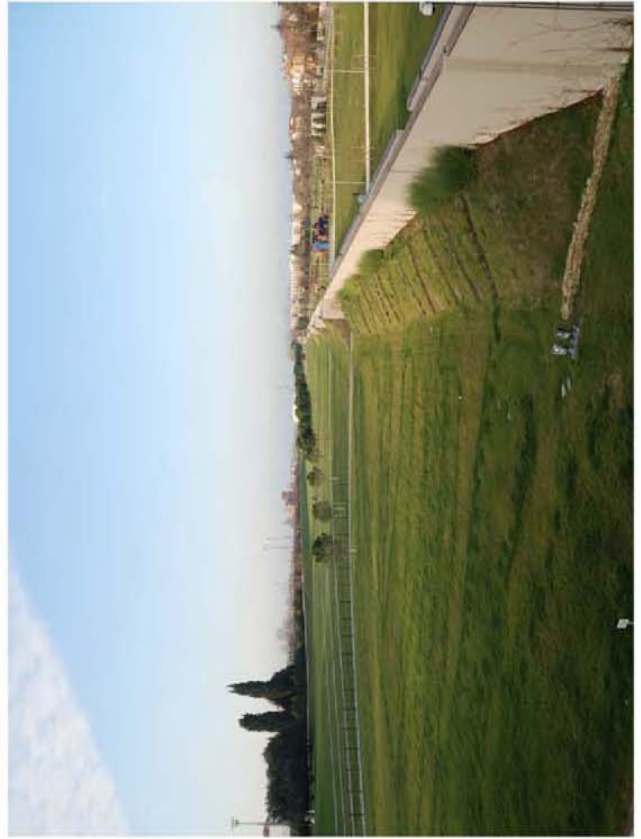
**LEGENDA**

**STATO DI FATTO - SUBCOMPARTI**

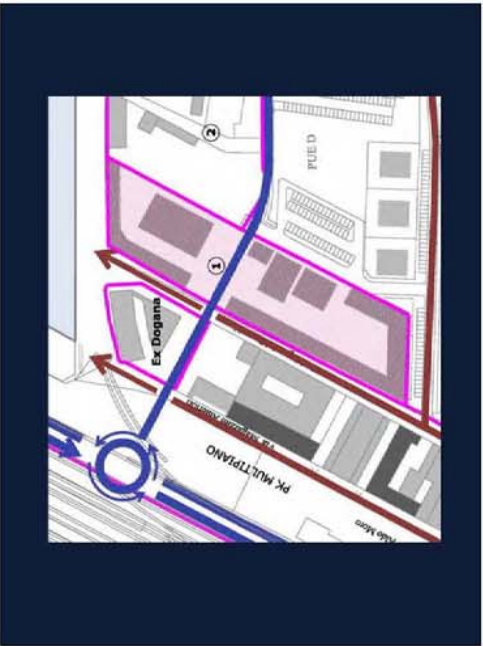
- Perimetri Subcomparti
- Perimetro P.R.U. "Darsena di Città"
- Ambito Concorso Stazione



PARCO TEODORICO

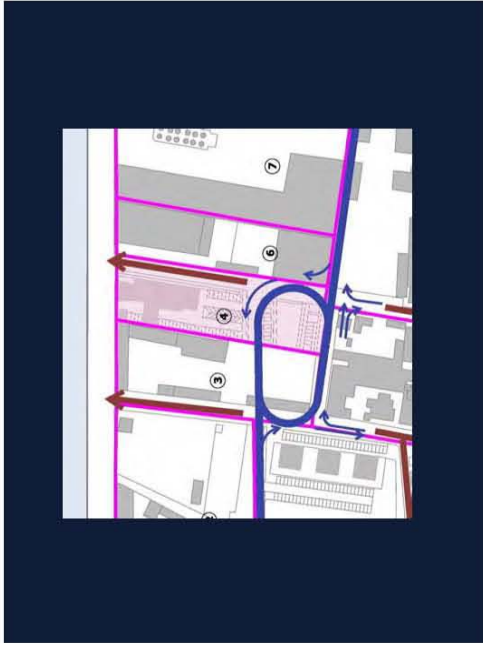
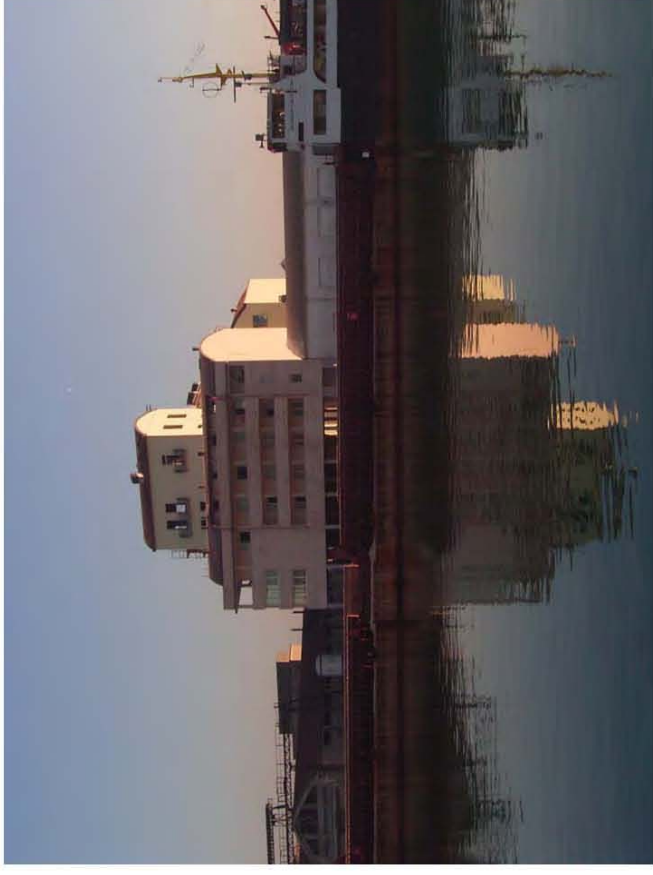






EX MAGAZZINO DELLO ZOLFO



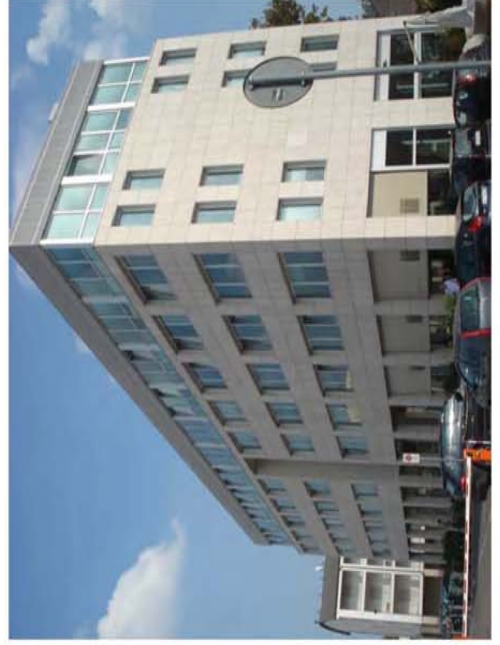


SUBCOMPARTO 4 "EX MOLINO PINETA"





SUBCOMPARTO 10





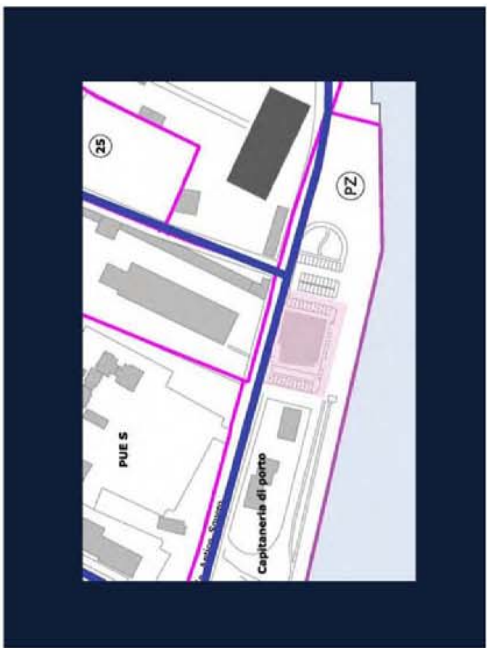
SUBCOMPARTO 10





SUBCOMPARTO 23

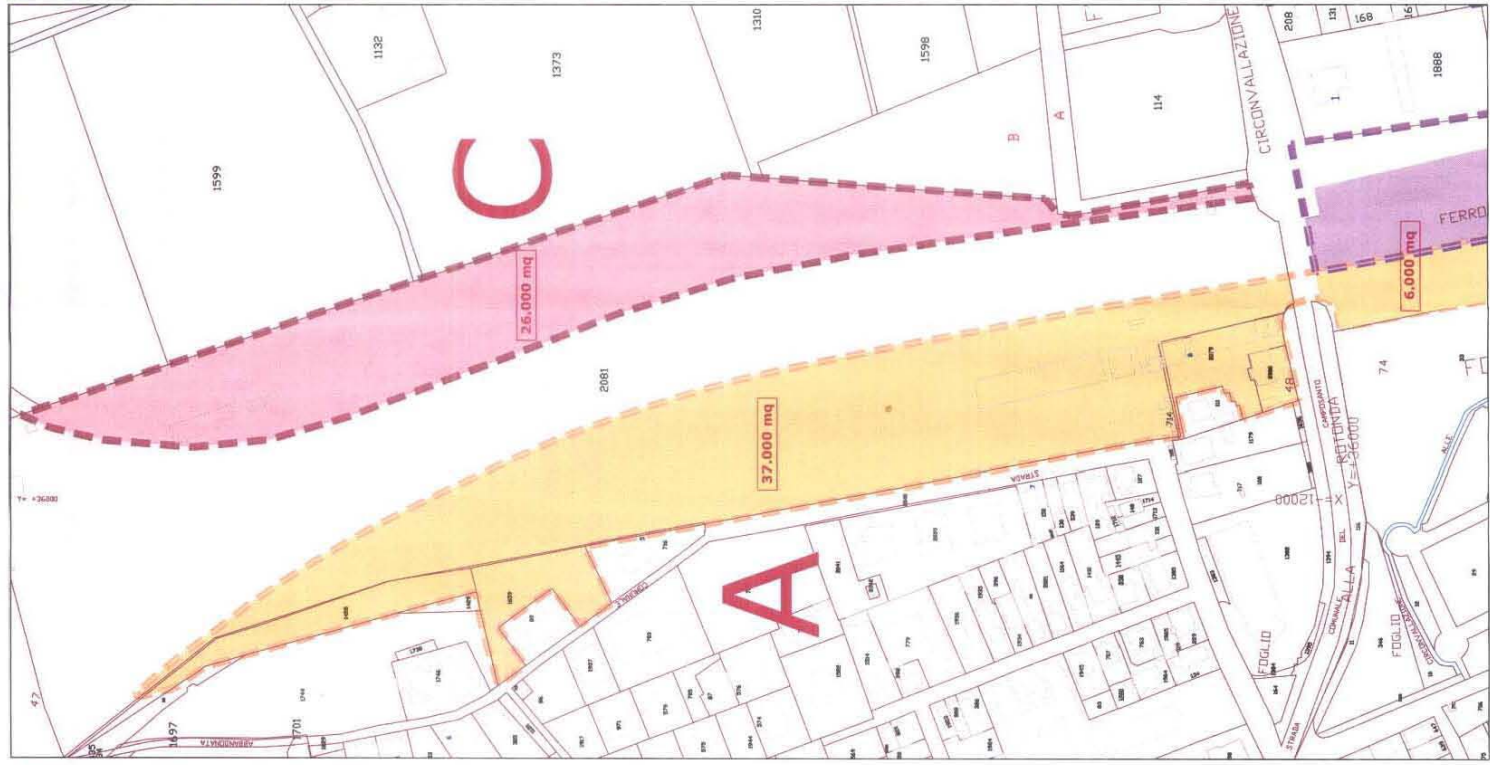
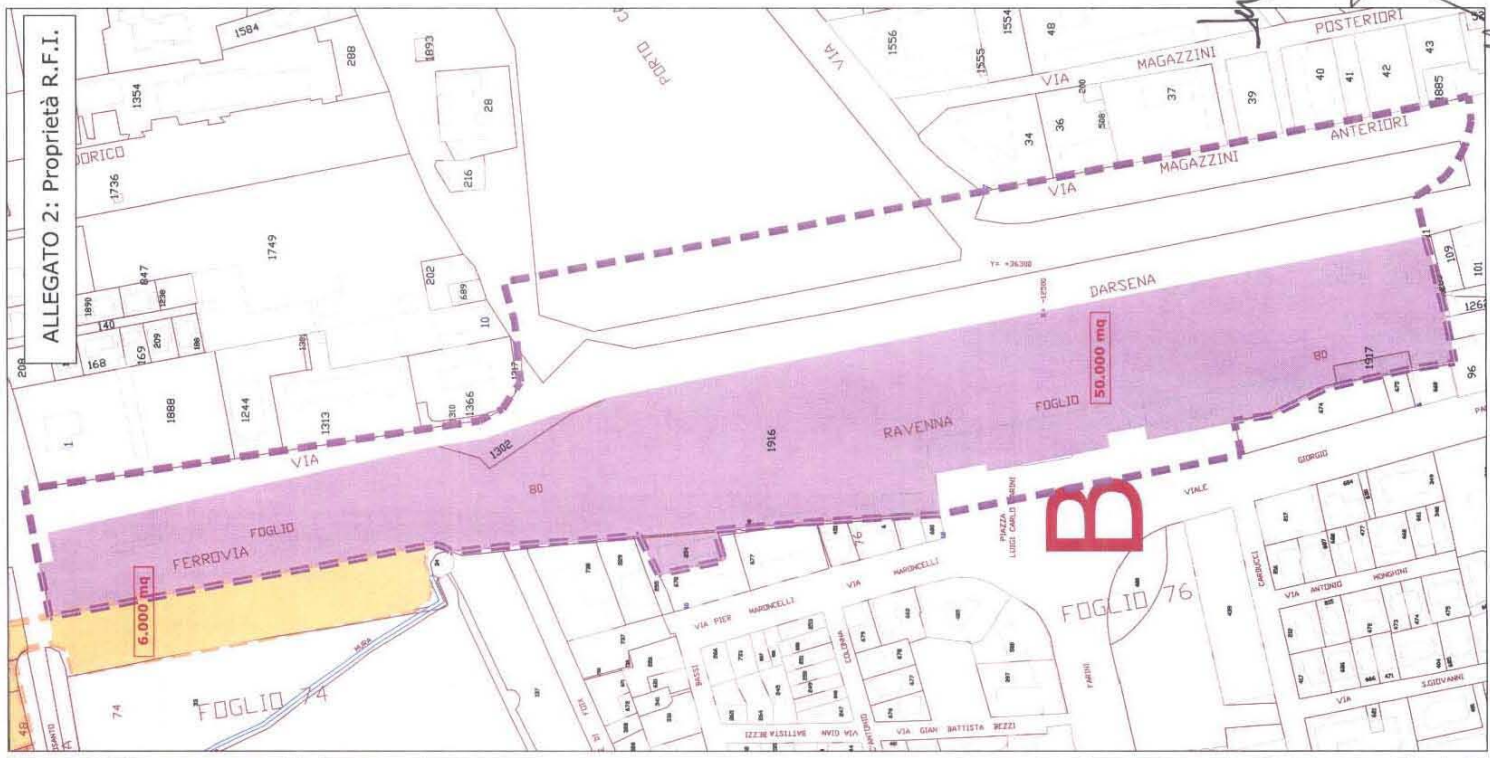




NUOVA SEDE AUTORITA' PORTUALE



ALLEGATO 2: Proprietà R.F.I.



Tavole dalla Relazione Generale.

*Fonte: [www.comune.ra.it](http://www.comune.ra.it)*





## CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE

### Legenda

#### AMBITO EXTRAURBANO

Tipo B - Extraurbana principale

Tipo C - Extraurbana secondaria

Tipo F - Extraurbana locale

#### AMBITO URBANO

Tipo D-E - Urbana di quartiere

Tipo E - Urbana di quartiere

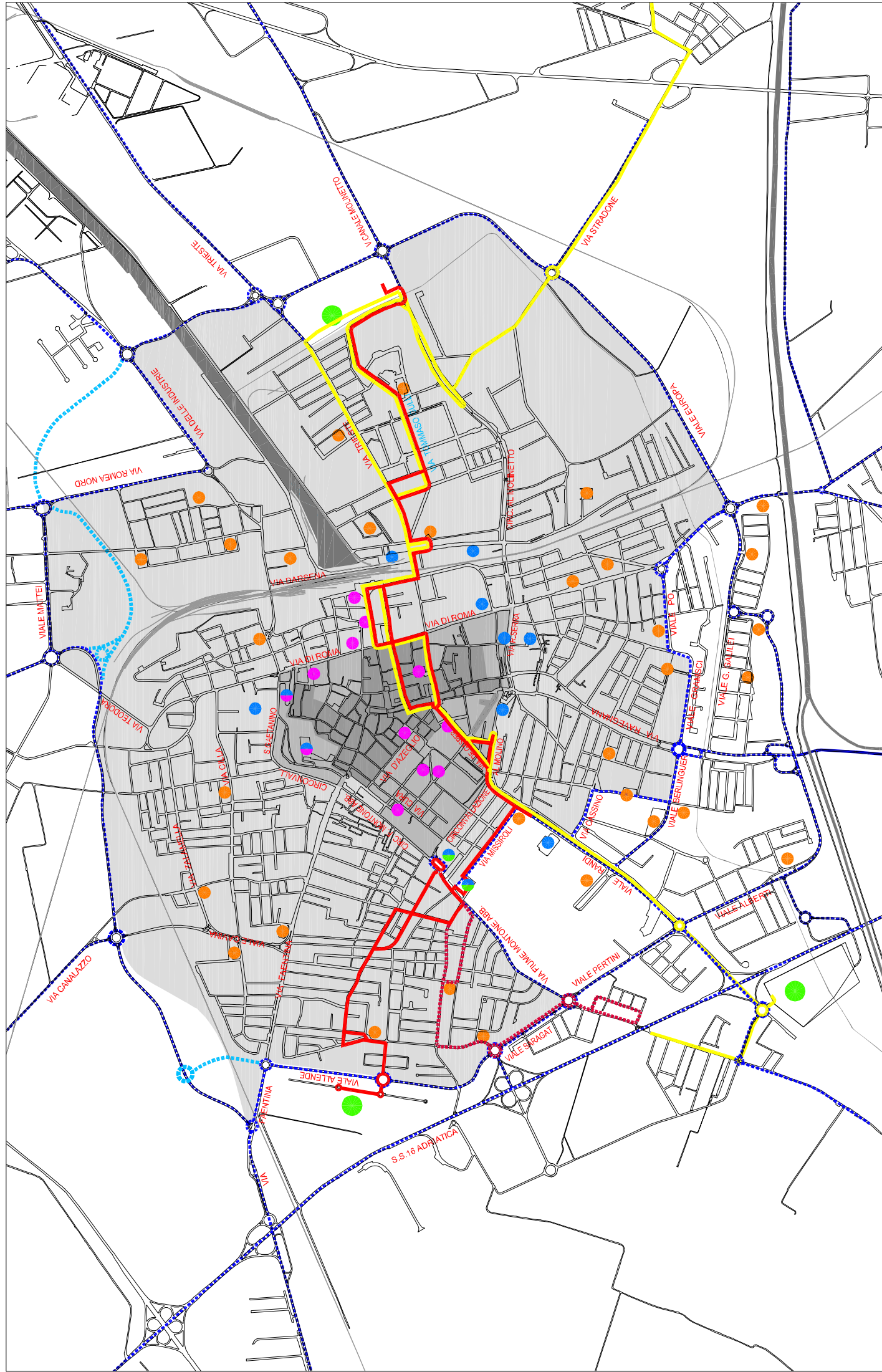
Tipo E-F - Urbana locale interzonale

Tipo F - Urbana locale

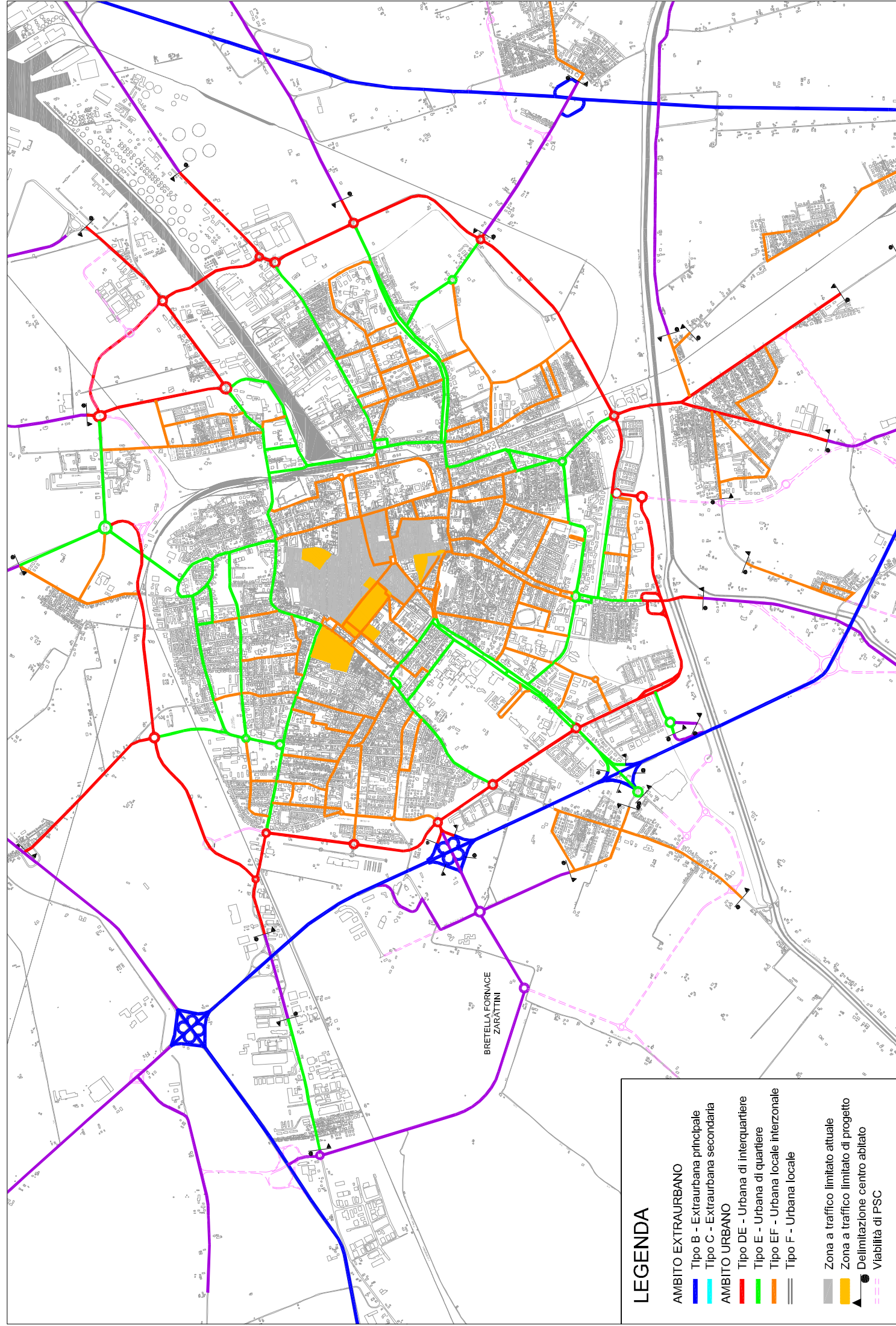
Limite di centro abitato



FIG. III.2.1.1  
 SCHEMA ILLUSTRATIVO DEL  
 MODELLO DI ACCESSIBILITA'



- Parcheggi centrali
- Parcheggi di attestamento
- Parcheggi scambiatori
- Parcheggi di zona
- Viabilità principale
- Viabilità di progetto
- Percorso Metrobus rosso
- Percorso Metrobus giallo
- Zona soggetta a limitazioni del traffico



**LEGENDA**

- AMBITO EXTRAURBANO**
- Tipo B - Extraurbana principale
- Tipo C - Extraurbana secondaria
- AMBITO URBANO**
- Tipo DE - Urbana di interquartiere
- Tipo E - Urbana di quartiere
- Tipo EF - Urbana locale interzonale
- Tipo F - Urbana locale
- 
- 
- 
- Zona a traffico limitato attuale
- Zona a traffico limitato di progetto
- ▲ Delimitazione centro abitato
- - - Viabilità di PSC

FIG. III.4.4.1  
IPOTESI DI CLASSIFICA FUNZIONALE DELLE STRADE - FASE B