

## AII. 3 PGU 2007

Sunto dal PGT 2007.

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

## **PGTU 2007**

### **Fratture:**

- a) linea ferroviaria. Con 5 varchi: il centrale in via Candiano, circonvallazione alla rotonda di Goti (cavalca ferrovia) e circonvallazione Canale Molinetto (sez ridotta e 50 chiusure nelle 16 ore di esercizio ferroviario).
- b) Canale Candiano: appena 2 varchi. Primo Via Darsena molto trafficato e l'altro sul ponte.

### **Traffico Veicolare:** (pag 22)

36% interni all'area urbana

53% scambio fra area urbana e territorio esterno.

Punti Critici sono gli attraversamenti della ferrovie con questo se capisce che c'è parecchio scambio fra est (porto e ovest (centro urbano).

### **Bicicletta:** (pag 24)

Di grande rilievo a Ravenna per motivi: tradizione, favorevole situazione orografica, buona organizzazione dei percorsi e dei punti terminali, livello di servizio competitivo. La quota di mobilità assorbita dalla bicicletta, soprattutto per i movimenti diretti verso il centro storico, è già notevole, ma indegini sulla propensione all'utilizzo di tale mezzo, hanno evidenziato margini di incremento. Risultano essenziali gli itinerari esterni al centro storico e periurbani.

### **Obiettivi PGTU:** (pag 25)

Valorizzazione dei mezzi alternativi all'auto privata

Acessibilità centro storico

Fluidificazione della circolazione

Parcheggi

Distribuzione merci in città

Strategie (pag 26): migliorare la ecocompatibilità del traffico. COME? Con sezioni stradali adatte.

INTERMODALITÀ: pedonale – ciclabile – trasporto pubblico

Bozza PSC: Poli Funzionali / Programmi di Riquilificazione Urbana/Ristrutturazioni urbanistiche/Aree di Programmazione Concertata.

Sostituzione Ponte sul Canale Candiano: non più mobile ma apribile a libero transito. Il ponte è fondamentale per il flusso nord-sud.

Metrobus...

Problema traffico merci per o dal porto. Per questo la necessità delle circunvalazioni esterni.

### **Politiche d'intervento:** (pag 38)

- Interventi di tipo normativo ( ad es. ZTL o senso unico)
- Interventi di tipo infrastrutturale "leggero" (ad es. realizzazione di un marciapiedi)
- Interventi di tipo conoscitivo (ad es. azioni di monitoraggio)

Parcheggi sono classificati in 4 categorie (pag 39)

- Parcheggi centrali (o di profondità). I parcheggi centrali sono parcheggi ad alta rotazione, caratterizzati da tariffazione in fascia medio alta e alta. La parte su strada deve ridursi progressivamente a favore della parte concentrata in piazze e/o in strutture; la collocazione è ai margini esterni della ZTL.

- Parcheggi di attestamento (o di arroccamento). Sono parcheggi a media rotazione, collocati ai margini e a servizio del centro storico, caratterizzati da tariffazione in fascia medio bassa e, in taluni casi, sono gratuiti. Essi consentono l'accesso al Centro storico per periodi medi e lunghi, con sbracci pedonali generalmente limitati a 300/400 metri.
- Parcheggi scambiatori. "Parcheggi situati in prossimità di fermate del trasporto pubblico locale per agevolare l'intermodalità". La collocazione elettiva di questi parcheggi è ai capolinea o lungo il percorso della linea portante diametrale.
- Parcheggi di zona. Rientra in questa categoria tutta la restante offerta di sosta distribuita, collocata al di fuori del centro storico.

Suddivisione della città in 4 zone:

- ZTL
- Centro storico
- Centro urbano soggetto a limitazioni e regolamentazioni
- Zon esterna

Fino a 2005 il comune di Ravenna aveva 96.559 veicoli.

Il comune di Ravenna vuole in futuro mettere a disposizione dei cittadini: noleggio di scooter e biciclette elettriche. Contestualmente occorre definire apposite aree di parcheggio dotate di apparecchiature per la ricarica dei mezzi. (pag 53)

Utenti del Metrobus: 43% con origine e destinazione urbana, 57% con origine esterna al centro abitato. Il 70% dell'utenza potenziale ha destinazione nell'area centrale compresa tra Piazza Resistenza e la Stazione F.S. La direttrice est-ovest costituisce la prima per intensità di domanda, sia espressa che potenziale.

Il potenziamento della funzione di interscambio deve necessariamente basarsi sull'ottenimento di tutti i seguenti requisiti funzionali:

- La presenza di parcheggi di interscambio a ragionevole distanza dal centro, collocati agli estremi e/o lungo i percorsi.
- Una buona qualità dei parcheggi di interscambio: facile e sicura accessibilità, efficace sistema di segnalamento, dotazioni adeguate di arredo e servizi
- Un elevato livello di servizio dei collegamenti di trasporto tra i parcheggi e il centro.

Mobilità ciclabile e pedonale

In area urbana la dotazione di infrastrutture rivolte alla mobilità ciclabile risulta di circa 44,5km mentre in area extraurbana, circa 33,5km. Forte concentrazione di punti attrezzati alla sosta delle biciclette (rastrelliere) in Centro Storico, in particolare nell'area pedonale, in corrispondenza delle principali piazze, presso la Stazione F.S. e l'Ospedale. Se registra invece una assenza significativa in corrispondenza di numerosi poli generatori di traffico specialmente se localizzati all'esterno del Centro Storico.

Sufficientemente distribuite appaiono infine le strutture di ausilio alla mobilità ciclabile (punti di rivendita e riparazione), specie nell'area centrale. Dall'analisi dei flussi si evidenzia come la quantità di biciclette che, percorrendo le principali radiali di accesso alla Città, interessa il Centro Storico di Ravenna nelle fasce orarie più significative di un giorno feriale tipo, sia pari a circa 11.100 unità. (pag 72)

Dalle interviste emerge che:

- il 56% degli utenti della bicicletta ha origine all'interno del Centro Storico, il 37% degli utenti ha origine all'interno dell'Area Centrale allargata di Ravenna (escluso il Centro Storico), il 7% ha origine nelle frazioni esterne;
- il 49% degli utenti della bicicletta ha destinazione all'interno del Centro Storico, il 42% degli utenti ha destinazione all'interno dell'Area Centrale allargata di Ravenna (escluso il Centro Storico), il 9% ha destinazione nelle frazioni esterne

Il Piano Particolareggiato definisce un programma per la realizzazione di oltre 31km di percorsi ciclabili suddivisi:

- oltre 18km relativi alla rete per collegare meglio le frazioni esterne con il capoluogo
- circa 12km riguardanti il Centro Abitato del capoluogo
- meno di 1km nel Centro Storico

Studi recenti a livello europeo hanno evidenziato come il 30% dei tragitti effettuati in automobile coprano distanze inferiori ai 3 km (e il 50% ai 5km), mostrando come la bicicletta possa costituire una valida alternativa al trasporto motorizzato sia per gli spostamenti legati a motivi di scuola e lavoro, che per quelli effettuati per svago o acquisti.

Percorsi ciclabili urbani e periferici pag 76 e 77

Percorsi cicloturistici e sugli argini pag 78

Percorsi in progetto pag 79

Mobilità PEDONALE : marciapiedi funzionali

Interventi per la qualità urbana nel Centro Storico:

- 1) Ristrutturazione funzionale della Piazza e del Viale Farini e zone Limitrofe (pag 82)

Razionalizzazione degli spazi antistanti la Stazione ferroviaria, allo scopo di migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico, anche in funzione del ruolo di principale punto intermodale assegnato al piazzale di stazione.

L'ottenimento degli obiettivi sopra descritti viene supportato anche dalla realizzazione del progetto di riqualificazione di via Darsena e del sottopasso ciclopedonale.

- 2) Estensione della zona ZTL ha come obiettivi:

- Orientare la domanda pendolare e sistematica ad utilizzare modalità di accesso al centro storico alternative all'auto privata
- Allontanare la sosta di lunga durata da aree interne al Centro Storico, consentendo una maggiore fruibilità della sosta a rotazione
- Disporre di uno strumento per incentivare l'utilizzo di mezzi ecocompatibili per la distribuzione delle merci nelle zone più delicate
- Incentivare l'uso del trasporto pubblico e delle biciclette

“L'offerta di sosta per residenti su strada non va vista come un servizio pubblico o un preminente interesse pubblico, ma come un interesse privato che va in qualche modo tutelato.”

“ La sosta dei residenti non va mai intesa come uso prioritario degli spazi stradali ( che sono, in ordine di importanza: la circolazione dei pedoni, la circolazione delle biciclette, la circolazione dei veicoli a motori e la sosta di accessibilità), ma secondario agli altri usi sopra elencati. Essa va inoltre resa compatibile con esigenze di decoro e di arredo.”

Accessibilità Turistica

La mobilità turistica di riferimento al Centro Storico è costituita principalmente da flussi organizzati che utilizzano come mezzo i pullman. I problemi di accessibilità che ne derivano pertanto riguardano l'intercettazione di tali flussi, la messa a disposizione di idonee aree di sosta, la possibilità di fermate di carico e scarico in prossimità del centro o la disponibilità di mezzi/servizi speciali in grado di veicolare i turisti dalle aree di sosta, esterne all'area più fortemente urbanizzata, alle zone di pregio della città.

Gli strumenti: l'allestimento di punti di discesa/salita della comitive in area urbana e la individuazione e l'attrezzamento di alcuni punti sosta situati in aree più esterne con servizi navetta. Il PGTU individua il Piazzale A. Modo come un possibile terminali urbani (dentro l'area di progetto). (pag 106)

Soluzioni logistiche a servizio del centro storico di Ravenna con obiettivi di ottimizzare la distribuzione delle merce in città:

- **La realizzazione di un *cross-dock***, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni, finalizzata esclusivamente all'accorpamento e al consolidamento dei carichi diretti in centro storico (pag 126)
- **L'istituzione di un servizio di *car sharing* dedicato alle merci**, che interessa quote di domanda particolarmente parcellizzate, quali l'auto-provvigionamento e le consegne al consumatore finale (pag 127)
- **La costituzione di una cabina di regia che**, sulla base di un accordo volontario tra gli esercenti del mercato coperto, offra una gestione razionale di una serie di piazzole di sosta per le operazioni di carico/scarico delle merci, al fine di ridurre, se non eliminare, la presenza di veicoli commerciali in sosta nel delicato tessuto urbano del centro storico (pag 127)

L'orientamento che ne deriva è chiaro: l'abbandono di una visione *hard* (cioè fatta di infrastrutture del processo di consolidamento dei carichi in favore di una visione *soft* (cioè fatta di azioni di sostegno funzionale, di marketing, di regolamentazione e di quant'altro di immateriale utile all'obiettivo). (pag 128)

valorizzazione dei mezzi alternativi all'auto privata (pag 134).

Il trasporto pubblico locale: aumentare la protezione dei percorsi (corsie riservate) e migliorare l'allastimento e l'attrezzatura dei parcheggio di interscambio soprattutto per il Metrobus. In particolare si sottolinea l'importanza dell'installazione di alcune attrezzature riguardanti: segnaletica e servizi dedicati al passeggero e alcuni posti auto coperti.

## All. 4 PRG 2003 e PSC

Parti dei PRG 2003 e PSC 2007.

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







# S1a/b

## COMPARTI SOGGETTI A PROGRAMMAZIONE UNITARIA E CONCERTATA ANTICA MILIZIA / STRADONE - PARCO BARONIO - PARCO CESAREA \*

### CAPOLUOGO

### ISTANZA PRESENTATA AI SENSI DELL'ART. 18

**PG.**

**RICHIEDENTE** Ravenna Sviluppo s.r.l. - Oscuro Piernicola - D.ED.RA Costruzioni s.r.l. -Riminucci Alessandro -  
49300/03 del 01/09/03 (rich. 96)  
ITER

**PROPRIETA' DEL COMPARTO COME INDIVIDUATO NEL PSC:** ANTICA MILIZIA/STRADONE: Ravenna Sviluppo s.r.l. - Oscuro Piernicola - D.ED.RA Costruzioni s.r.l. - Comune di Ravenna - Mazzotti Edda - Gardi Giuseppe - AURUM di Ercolani Roberto - MA.DI srl Riminucci Alessandro e Roberto - Mengozzi Sergio; **PARCO CESAREA:** Ravenna Sviluppo srl - Comune di Ravenna; **PARCO BARONIO:** Franchi Laura - Maioli M. Teresa/Romano - AUSL - Minardi Prima - Soc. Aquila srl - Minardi Ennio - Bassi Giuliana Claudia/Anna Paola - Fabbri Vincenzo/Piero

#### OBIETTIVI - USI - QUANTITA'

##### OBIETTIVI:

Attuazione parchi BarONIO e Cesarea con procedura perequata (cessione gratuita delle aree dei due parchi con potenzialità edificatoria a distanza ospitata nel comparto Antica Milizia - Stradone).  
Espansione della città all'interno della cintura verde mediante interventi di qualità, riqualificazione della città e definizione del nuovo margine urbano.  
Adeguamento sistema della viabilità

USI : residenza - terziario - servizi - parchi urbani

##### QUANTITA'

S.T. Antica Milizia - Stradone 406.254 mq  
Superficie Parco BarONIO 168.000 mq. comprendente l'area AUSL di 36.047 mq e la strada perimetrale ad est.  
Superficie Parco Cesarea 98.500 mq. non comprende le aree già di proprietà comunale  
Totale Superficie Parchi 266.500 mq.

SU =	406.254 x 0,15 =	60.938 mq	(proprietà) di cui 80% Res e 20% non Res
	406.254 x 0,075 =	30.469 mq	(ospitata - parchi + cintura verde)
	406.254 x 0,025 =	10.156 mq	(Premio 1/3 dell'ospitato)
Totale		101.563 mq	

#### UT= 0,25 mq/mq

Quota aggiuntiva di ERP Ut = 0,05 mq/mq = 19.400 mq  
La quota ospitata e il premio hanno destinazione d'uso libera  
SS di legge, salvo che per la quota ospitata con SS = 10mq/ab

##### N.B.:

Le superfici indicate nella scheda dovranno essere verificate e definite in sede di POC che attesterà i valori reali. Si allega planimetria catastale indicativa con l'individuazione delle varie proprietà interessate

#### PRESCRIZIONI -PRESTAZIONI

Attenzione alla accessibilità e viabilità con particolare riferimento alla connessione con viale Europa  
In sede di POC dovrà essere elaborato studio per la valutazione dell'impatto del traffico generato dalle nuove previsioni. Dovranno essere verificati eventuali nuovi collegamenti con la viabilità di circuitazione al fine di depotenziare via Stradone e gli interventi necessari sulla viabilità esistente: in relazione a ciò il POC potrà ridurre l'ambito e le quantità (si veda scheda Sostenibilità Valsat)

Maggiore concentrazione del non residenziale sua via A. Milizia e sua connessione con la nuova lottizzazione frontistante.

Verifica delle dotazioni scolastiche della zona est della città

Qualità progettuale degli interventi e integrazione nel sistema del verde (Parco Cesarea - cintura verde): in sede di POC dovranno essere definiti i parametri qualitativi.

L'accessibilità al Parco BarONIO dovrà essere garantita da ogni lato: da via Fiume Abbandonato, dall'asse di villa Laura, dalla zona ospedaliera, e dalla viabilità perimetrale ad est.

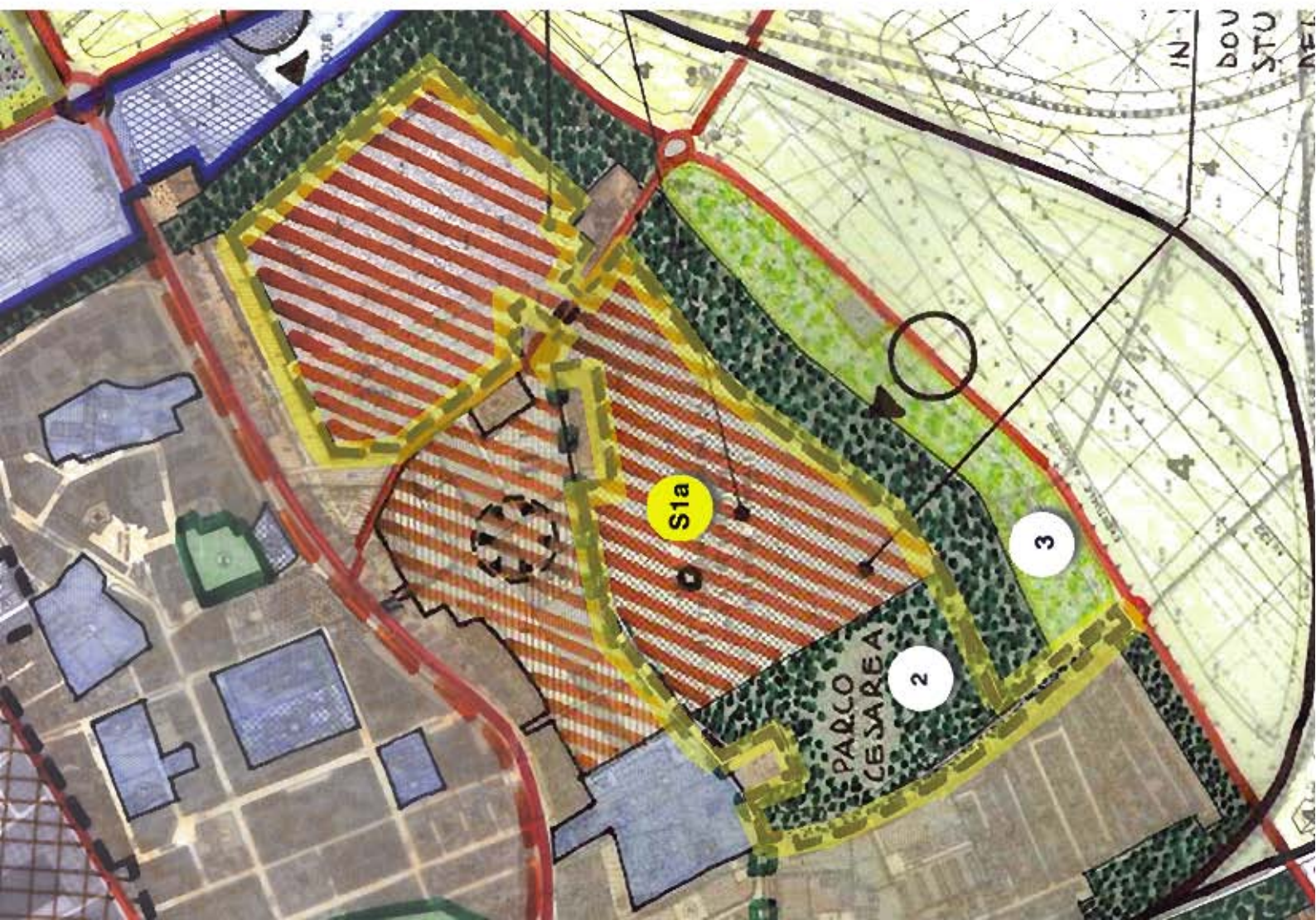
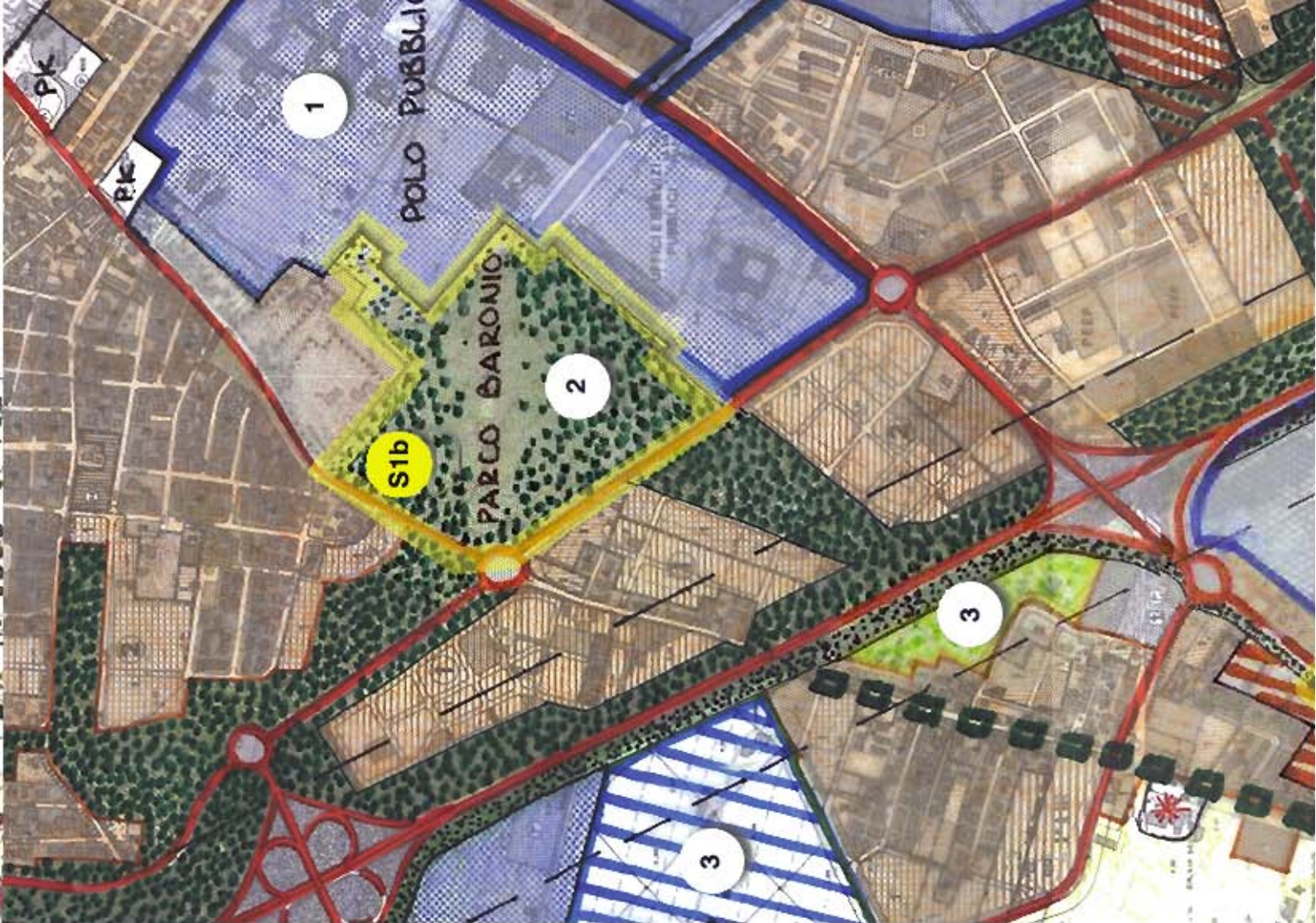
Le tipologie e le modalità di attuazione dell'ERP saranno definite in sede di POC d'intesa col Servizio Gestione Urbanistica.

Lo stralcio degli edifici colonici esistenti e della relativa area di pertinenza sarà definito in sede di POC in relazione allo schema urbanistico di PUA. In tale sede si definirà la normativa di riferimento, salvaguardando gli edifici di valore tipologico, ciò in relazione alla normativa di PRG vigente. In sede di POC tali aree potranno anche essere integrate all'area di nuovo impianto e sottostare alla relativa disciplina, ciò potrà avvenire anche per proprietà che non hanno aderito nella prima fase.

Il Comune in sede di POC, per le parti di parco necessarie al suo completamento e facenti parte di proprietà non aderenti, potrà attivare secondo la legge procedure espropriative, acquisendo contestualmente la relativa potenzialità edificatoria.

In sede di POC dovranno essere definite le quote massime di usi commerciali; eventuali quote commerciali eccedenti gli esercizi di vicinato sono ammissibili solo se e nella misura consentita dalla programmazione comunale - provinciale di settore e dal PTCP.

\* L'ambito si compone di tre comparti distinti: 1) Antica Milizia/Stradone; 2) Parco Cesarea; 3) Parco BarONIO



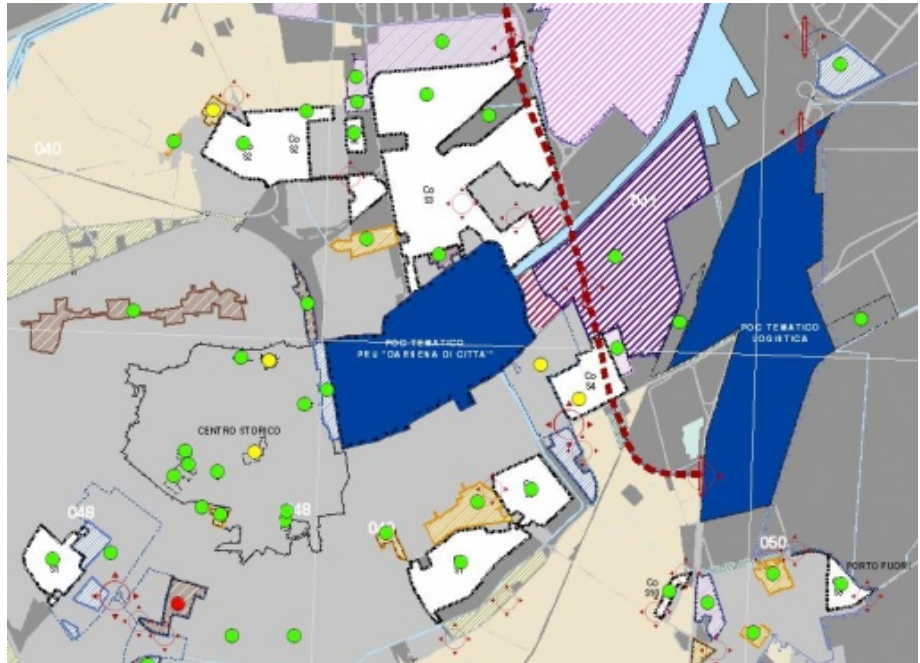
## All. 5 POC Tematico

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.

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

**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 .**



### **Titolo 31 POC tematici Capo unico**

Art. 52 – Variante PRU Darsena di città

1. L'ambito del POC tematico della Darsena di città individuato nelle Tav. 20 - 21 del Quaderno del POC (POC.3) è quello che comprende le aree già sottoposte al Programma di Riquilificazione Urbana (PRU 1^ verifica febbraio 1997), le aree della Stazione FS, del suo intorno urbano e dell'Ex scalo merci, secondo quanto reso necessario dal coordinamento dei relativi programmi di qualificazione e adeguamento funzionale.

2. Il POC tematico della Darsena di città opera in coerenza con i contenuti del PSC, come definiti dall'art. 101, c4 delle Norme Tecniche di Attuazione. Esso costituisce altresì variante urbanistica di aggiornamento del citato Programma di Riquilificazione Urbana.

3. **Gli obiettivi specifici del POC tematico sono riconoscibili nella ricerca di più accentuati momenti di integrazione tra la città storica e l'ambito portuale; nella individuazione di un disegno dotato di un'adeguata caratterizzazione urbana; nella messa in atto di più marcati fattori di sostenibilità ambientale e tecnico-economica, con particolare riguardo alle specifiche azioni necessarie a sostenere i previsti programmi di riconversione degli assetti urbani e portuali interessati.** Tali obiettivi si sviluppano altresì sulla base degli indirizzi acquisiti nella sede del Protocollo di Intesa sul tema, sottoscritto in data 24/06/2009 tra Comune di Ravenna, Regione Emilia Romagna, Rete Ferroviaria Italiana, FS Sistemi Urbani e Autorità Portuale di Ravenna.

4. **La complessiva capacità insediativa del POC tematico sarà definita in primo luogo attraverso una sostanziale conferma dei diritti edificatori "di base" acquisiti dal sistema proprietario in sede di PRG 93, confermati e precisati con il PRU vigente, ed integrati da quanto previsto all'art. 101 del PSC e dal Protocollo d'intesa sopra citato.** Il POC potrà precisare tali diritti

edificatori alla luce degli approfondimenti fatti nel rispetto degli obiettivi fissati dal PSC, prevedendo anche una diversa distribuzione fra quote: ospitate da aree a perequazione, ospitate da aree di banchina /ex scalo merci, o da destinare ad ERP/ERS. Prima dell'approvazione definitiva del POC tematico sugli edifici esistenti nella Darsena di città, sono ammessi gli interventi previsti dal PRU vigente. Il POC tematico dovrà comunque prevedere, anche integrando quanto previsto al successivo c12 e in coordinamento con l'Autorità Portuale, specifiche norme transitorie più dettagliate di recupero, ristrutturazione e rinnovo, relativamente agli usi ed alle modalità di intervento per la tutela delle attività produttive insediate nei diversi sub comparti.

5. Sulla base degli indirizzi fissati nel citato Protocollo di Intesa, nel comparto della Stazione FS, come individuato nell'elaborato PSC3 foglio 13 e nei relativi allegati, **il POC tematico persegue obiettivi di qualificazione e adeguamento funzionale, nel rapporto Città/Darsena, assicurando altresì alla Stazione un ruolo di cerniera urbana.** La qualificazione della stazione viene perseguita attraverso procedure concorsuali, attivate dal Comune di concerto con FS Sistemi urbani e Autorità portuale. **La capacità edificatoria complessiva del relativo sub comparto, fissata dal PRG 93 in 20.000 m<sup>2</sup> di Suc, per usi di terziario, servizi urbani e commercio al dettaglio, viene confermata. Il suo utilizzo fino ad un massimo del 50% è destinato al diretto riassetto della Stazione: con una Suc max di 6.000 m<sup>2</sup> per usi commerciali. La quota restante, sarà da insediare nell'ambito della Darsena di città, vengono collocate sul mercato da FS Sistemi urbani, al fine di ricavare le ulteriori risorse economiche necessarie a sostenere i citati programmi di qualificazione e adeguamento funzionale della stazione.** Il Comune di Ravenna, di concerto con FS Sistemi urbani, in sede di formazione del POC tematico definirà la collocazione specifica di tali capacità edificatorie, con priorità all'utilizzazione del sub comparto della ex Dogana.

6. Attraverso una parallela procedura di alienazione, sulla base dei criteri previsti ai successivi commi, le capacità edificatorie di proprietà di FS Sistemi urbani, eccedenti rispetto alle possibilità insediative del comparto dello Scalo Merci di città (come individuato nell'elaborato PSC3 foglio B) pari a 17.280 m<sup>2</sup> di Suc con i relativi usi, come individuate nel citato Protocollo di intesa, vengono collocate sul mercato da FS Sistemi urbani, al fine di ricavare ulteriori risorse economiche necessarie a sostenere i programmi infrastrutturali richiamati nel citato Protocollo di intesa. Il Comune di Ravenna, di concerto con FS Sistemi urbani, in sede di formazione del POC tematico, definirà la collocazione specifica di tali capacità edificatorie da alienare e trasferire nell'ambito della Darsena di città.

7. Sulla base degli indirizzi del citato Protocollo d'intesa, **nelle aree demaniali di banchina e della cosiddetta "Testata" della Darsena di città, il POC tematico persegue obiettivi di riqualificazione ambientale, di valorizzazione del water front, di caratterizzazione degli spazi in senso urbano.** La nuova capacità edificatoria espressa dalle aree di banchina definita dall'art. 101 delle Norme Tecniche del PSC, in **33.600 m<sup>2</sup> di Suc**, con i relativi usi, viene collocata sul mercato, nei modi che saranno definiti dal POC tematico, al fine di assicurare ulteriori risorse economiche necessarie a sostenere i programmi

di riqualificazione urbana, con **priorità alle azioni di riconversione urbana delle banchine, di adeguamento delle reti, con particolare riferimento allo smaltimento delle acque, di riassetto della “Testata” Darsena, di rafforzamento della viabilità principale, di risanamento delle acque del Candiano**, anche secondo gli indirizzi del citato Protocollo d’Intesa. Il Comune di Ravenna, di concerto con l’Autorità Portuale, in sede di formazione del POC tematico, definirà la collocazione di tali capacità edificatorie. Le aree di banchina possono essere utilizzate per destinazioni di servizio, quali: spazi verdi, pedonali e ciclabili, e di arredo, da precisare in sede di POC tematico.

8. In fase di formazione del POC tematico della Darsena di città, il Comune di Ravenna provvede a definire Schemi urbani d’ impianto tali da rappresentare un utile riferimento ai fini del trasferimento e della richiamata collocazione dei diritti edificatori maturati come ai precedenti commi 5, 6 e 7.

9. Sulla base delle risorse acquisite attraverso l’alienazione agli operatori interessati delle capacità edificatorie espresse dalle aree di banchina – fermo restando che l’utilizzo delle risorse derivanti dall’alienazione delle capacità edificatorie relative allo Scalo merci in dismissione ed ai nuovi assetti di Stazione FS verranno utilizzate secondo quanto previsto dal relativo Protocollo di Intesa, il Comune di Ravenna, in sede di formazione del POC tematico, provvederà a definire le opere richiamate al precedente c7, eccedenti le usuali opere di urbanizzazione primaria e secondaria, necessarie a sostenere un qualificato e complessivo processo di urbanizzazione dell’intero comparto della Darsena di città. Le risorse necessarie a completare i suddetti programmi saranno derivate da contributi aggiuntivi a carico dei sub comparti da definire nel POC tematico e sostenuta da eventuali impegni negoziali con le parti interessate.

10. In sede di formazione del POC tematico, oltre a ridefinire l’impianto generale dell’ambito in tema di viabilità e verde, definirà l’articolazione in comparti, il Comune provvederà a sviluppare opportunamente i diversi requisiti urbanistici del Piano stesso, previsti in sede di PSC, per i diversi punti di cui all’art. 101, c4, delle Norme Tecniche di Attuazione 2.

11. Il Comune di Ravenna, tanto in fase formativa quanto in fase attuativa del POC tematico, ai fini dello sviluppo delle azioni di cui ai commi precedenti, si riserva di utilizzare l’apporto dell’ Agenzia “AgenDA” costituita tra Comune e Ravenna Holding e di Consorzi formati a tal fine tra i proprietari e gli operatori interessati all’attuazione della “Darsena di città”, anche attivando eventuali Accordi ai sensi dell’art. 18 della L.R. 20/2000.

12. I PUA vigenti alla data di adozione del POC e regolarmente convenzionati possono essere attuati sulla base delle rispettive convenzioni stipulate fino alla scadenza naturale, e quindi non oltre 10 anni dalla data di stipula della convenzione generale. Alla scadenza del termine di 10 anni dalla data di stipula della convenzione generale senza che sia stato dato corso alla realizzazione delle opere di urbanizzazione il PUA viene dichiarato decaduto, senza ulteriore possibilità quindi di dare attuazione alle relative previsioni urbanistiche ma esclusivamente con la possibilità per la proprietà di proporre un nuovo PUA attuativo delle previsioni di POC. **Nel caso l’area sia caratterizzata da attività produttive ancora insediate, l’attuazione del sub-comparto potrà avvenire esclusivamente per “attuazione indiretta a**

**programmazione unitaria e/o concertata”** anche ai sensi dell’art. 18 LR 20/2000 e s.m.i.. Oltre a quanto previsto dall’art. 13 del PSC, la concertazione dovrà obbligatoriamente prevedere i termini e le condizioni per la delocalizzazione delle attività produttive esistenti, con possibilità di associare incentivi premianti in termini di Suc ai processi di delocalizzazione che avvengano nell’ambito del comparto a programmazione unitaria e/o concertata S3 e che prevedano un rafforzamento occupazionale.

**13. Eventuali incrementi di Suc interna, nel recupero dell’archeologia industriale con destinazioni pubbliche e/o di interesse pubblico, sono ammissibili** con le modalità di cui all’art. 15 della LR 31/2002 e all’art. VIII.18 delle norme di attuazione del RUE.

14. In riferimento all’art. I.11 del RUE, fino all’approvazione del POC tematico “Darsena”, per i PUE già previsti dal PRG ’83 (PUE D, PUE S) trovano comunque applicazione le norme dell’art. VI.5 del PRG ’93 relativamente ai casi da esso previsti e compatibilmente con quanto stabilito dall’art. 101 del PSC.

## All. 6 Norme di attuazione

Stralcio dalle norme di attuazione.

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



- (c3) Le zone C3.1 sono perimetrate nelle planimetrie di P.R.G. e, all'interno di ciascun perimetro, sono indicati:
- la superficie utile massima realizzabile (Su) (escluse le superfici utili esistenti)
  - la superficie minima delle aree pubbliche, escluse le strade, da cedere gratuitamente al Comune per servizi di quartiere (Ss)
  - la massima aliquota, in percentuale, delle superfici destinate alla residenza.
- (c4) In tali zone il P.R.G. si attua per PUE di iniziativa pubblica e/o privata, o per intervento diretto, sulla base dei progetti planivolumetrici unitari d'iniziativa comunale, già approvati dal Consiglio Comunale e/o loro eventuali Varianti, relativi alle aree comprese all'interno di ciascun perimetro; tali eventuali Varianti sono da approvarsi con la procedura, relativa ai piani particolareggiati di iniziativa pubblica.
- (c5) Il progetto planivolumetrico suddetto definisce l'organizzazione degli spazi pubblici, gli allineamenti obbligatori, i distacchi degli edifici dal ciglio stradale, nonché i distacchi fra gli edifici che devono comunque rispettare le prescrizioni del D.I. n.1444/68, il numero dei piani degli edifici che non potranno comunque superare l'H max di m 16,50, oltre che le modalità attuative di ogni comparto.
- (c6) Nelle zone C3.1 i Pk interrati – così come definiti all'art. 25 lettera f) del REC – non fanno superficie utile qualora favoriscano al piano terra la realizzazione di attività terziarie, artigianato di servizio e spazi porticati e/o di aree attrezzate di uso pubblico (piazze – verde).

#### **ART. VI.5 - ZONA C3.2: ZONA SOTTOPOSTA A PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA: LA "DARSENSA DI CITTÀ"**

- (c1) Nella zona della Darsena di città, come individuata negli elaborati del P.R.G. '93 - Tavole in scala 1:5.000 n° 41 e 49 (elaborato P3) e Scheda Progettuale del Comparto in scala 1:4.000 (Allegato P3.2) - il Piano si attua attraverso un Programma di Riqualificazione Urbana, formato ai sensi del Decreto Ministero Lavori Pubblici 21 dicembre 1994 (PRU), da approvarsi secondo quanto definito dalla L.R. 19/98; nonché attraverso successivi Piani Urbanistici Esecutivi quali: Piani Particolareggiati di iniziativa privata, di cui alla Legge Regionale 47/78, Piani di Recupero, Programmi di Recupero urbano di cui alla Legge n. 493/93, o Programmi Integrati di Intervento, di cui all'Art. 16 della Legge n° 179/92, estesi ai diversi subcomparti di attuazione, a loro volta individuati indicativamente negli elaborati del PRG '93 (Allegato P3.2), e modificabili in sede di Programma di Riqualificazione Urbana.
- Il perimetro della zona sottoposta a Programma di Riqualificazione Urbana può essere esteso alle zone contermini interessate da insediamenti di edilizia residenziale prevalentemente pubblica, con finalità di integrazione dei complessi urbanistici esistenti e di inserimento di elementi di arredo urbano.
- (c2) Il Programma di Riqualificazione Urbana di cui al comma precedente formato anche sulla base di proposte e con il concorso di risorse di soggetti attuatori pubblici e privati, rappresenta uno strumento urbanistico di approfondimento progettuale dei contenuti del P.R.G. '93. In tale veste esso ha la facoltà di modificare, ove esistenti, i perimetri dei suddetti subcomparti di attuazione, ferme restando la consistenza complessiva degli interventi previsti, gli usi ammessi e le previsioni urbanistiche fondamentali di P.R.G.. Il Programma di Riqualificazione Urbana rappresenta altresì uno strumento di coordinamento attuativo, per i Piani Urbanistici Esecutivi di cui al comma 1, di ogni subcomparto, provvedendo a definire, con maggior dettaglio rispetto al P.R.G. '93, parametri insediativi specifici, standards urbanistici, indirizzi e prescrizioni progettuali per i diversi subcomparti, nonché individuando con adeguati livelli di dettaglio i meccanismi attuativi connessi al rapporto fra capacità edificatoria ed uso delle aree, oltre che i criteri di insediamento nel Comparto Darsena di città di quote aggiuntive di capacità edificatoria espressa dalla Cintura Verde del Capoluogo (Zone G1, G3 e G4) di cui al successivo Art. X.1 comma 1 e di quote aggiuntive di Edilizia Residenziale Pubblica, con riferimento anche alle possibilità di cessione gratuita - nel primo caso - di quote di standards urbanistici "a distanza" in aree esterne alla zona "Darsena di città", ricomprese fra le stesse Zone G1, G3 e G4 dalla citata Cintura Verde secondo le modalità fissate al successivo comma 4. Il disegno del P.R.G. '93 del comparto della Darsena di città, come individuato nelle citate Tavv. 41 e 49 e nella Scheda Progettuale di cui al comma 1, con particolare riferimento agli elementi di scala urbana, fasce verdi, assi, allineamenti e direttrici stradali, nodi ed emergenze del tessuto urbano, ha il valore di indirizzo progettuale di massima da assumere, mettere a punto ed approfondire nel Programma di Riqualificazione Urbana, con specifico riferimento anche alla trama delle proprietà fondiarie ed alla viabilità di allacciamento esterno-interno. E' compito altresì di detto Programma individuare le quote appropriate degli

interventi da riservare all'edilizia residenziale convenzionata ai sensi della legge L.10/77 finalizzata agli interventi per la proprietà e alla locazione a termine e sovvenzionata ai sensi della legge L.457/78 e successive modifiche e integrazioni finalizzata alla locazione permanente, le risorse finanziarie pubbliche e private necessarie alla sua programmata attuazione, nonché le priorità di intervento. Tali capacità edificatorie ERP verranno direttamente utilizzate dai soggetti attuatori - proprietari dei Subcomparti, se ed in quanto abilitati ai sensi di legge, ovvero assegnate a specifici soggetti attuatori pubblici e privati che ne abbiano titolo, secondo modalità, criteri e priorità di assegnazione messe a punto in sede di Programma di Riqualificazione Urbana, di concerto fra Amministrazione Comunale e proprietari dei Subcomparti. Le quote aggiuntive di capacità edificatoria, di cui sopra, espresse dalla Cintura Verde del Capoluogo o derivanti da quote ERP, con i relativi premi, non sono vincolate al rispetto delle percentuali relative agli usi previsti nelle fasce A, B, e C, definite al successivo comma 3.

(c3) Fermo restando quanto previsto al comma precedente, si procede all'attuazione di ognuno dei subcomparti, individuati definitivamente dal Programma di Riqualificazione Urbana, attraverso i Piani Urbanistici Esecutivi di cui al comma 1, formati ai sensi di legge, secondo i seguenti criteri:

- Capacità edificatoria

La capacità edificatoria di ogni subcomparto, eccetto che per le aree di cui ai successivi commi 7 e 8, per le quali è prevista una specifica normativa, deriva dalla somma di due elementi, nei termini seguenti:

a) Alle superfici di proprietà comprese in ogni subcomparto definito nel Programma di Riqualificazione Urbana, intese al netto delle superfici stradali e delle altre superfici di proprietà comunale esistenti, ed al netto delle superfici di proprietà del Demanio Marittimo, si applica un indice di utilizzazione pari a 0,16 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>;

b) Nei subcomparti ove insistono fabbricati e manufatti, esistenti o concessionati alla data del 31/07/1992, oppure demoliti senza ricostruzione nel periodo di vigenza del P.R.G. 73 e del PRG '83 purchè regolarmente accatastati, alla Su calcolata come al punto a) si somma una seconda quota di Su pari al 50% di detta Su. Qualora nei subcomparti siano insediati fabbricati classificati come testimonianza di archeologia industriale, la relativa Su è integralmente recuperabile, attraverso intervento di Risanamento conservativo di tipo B, di cui all'art. 70 del REC, o di ristrutturazione edilizia di cui all'art. 74 del REC, ad esclusione degli interventi di ripristino edilizio, con la possibilità di inserimento di nuove superfici destinate a parcheggio privato e/o di uso pubblico e con la possibilità comunque di un incremento, per gli usi consentiti, fino al 20% della Su, purchè compatibile con la salvaguardia della struttura originaria e all'interno della sagoma esistente.

Per gli edifici esistenti non classificati di archeologia industriale, ma valutati di valore documentario sulla base di analisi storica – documentaria e tipologica, può essere richiesta, in sede di PUE, l'applicazione della norma di cui al punto b) prevista per gli edifici di archeologia industriale, ma con un possibile incremento fino al 10% della Su. La loro valutazione e il riconoscimento di tale valore è di competenza del dirigente, previo parere della C.E.

Qualora il valore documentario interessi gli edifici di un intero subcomparto, la Su incrementabile può essere realizzata anche sull'area libera compatibilmente con l'impianto urbanistico. In questo caso la superficie a standard pubblico può essere ridotta a 10 m<sup>2</sup>/abitante-addetto, la restante quota 20 m<sup>2</sup>/abitante-addetto dovrà essere reperita nella cintura verde del capoluogo. Inoltre è possibile incrementare la potenzialità edificatoria ammessa della quota di edificabilità prodotta dall'area ricadente in cintura verde.

Agli effetti del calcolo della Su attribuibile all'intero subcomparto, la Superficie coperta Sc degli edifici classificati come testimonianza di archeologia industriale, incrementata del 50%, si deduce dalla Sf dello stesso Subcomparto.

Qualora l'intervento preveda il recupero di tutte le unità immobiliari comprese nel subcomparto, la capacità edificatoria complessiva, di cui al presente comma 3, corrisponde alla somma delle Su esistenti nelle diverse unità immobiliari considerate, comprese nel medesimo subcomparto.

Qualora l'intervento proceda ad un recupero solo parziale delle unità immobiliari preesistenti, la capacità edificatoria complessiva non può comunque risultare superiore alla somma dei due elementi di cui alle precedenti lettere a) e b).

Agli effetti dell'applicazione dei criteri e dei parametri di cui sopra (punti a) e b)), le previsioni contenute negli Elaborati Grafici di P.R.G., di cui al precedente primo comma, hanno valore indicativo.

- Parcheggi interrati

Per quanto riguarda i parcheggi interrati, vale la norma prevista all'art. VI.4 comma 6

- Destinazioni d'uso

Agli effetti delle destinazioni d'uso, i subcomparti della Darsena di città ricadono in tre diverse fasce A, B e C, procedendo dalla stazione ferroviaria verso il ponte mobile, individuate nella Scheda Progettuale del Comparto (Allegato P3.2).

Nella fascia A sono previste Funzioni abitative permanenti, intese come: Residenza permanente e Residenza collettiva, nella misura massima del 70% della capacità edificatoria di cui ai precedenti punti a) e b), della stessa fascia A. Sono altresì previste Attività di servizio, pubbliche e private, intese come: Usi vari di tipo diffusivo, Direzionale e complessi terziari, Attività commerciali, Esercizi pubblici, Attività espositive, Artigianato di servizio, Attrezzature culturali e per lo spettacolo, Servizi sociali di quartiere, Scuole superiori, Università e centri di ricerca, Attrezzature sociosanitarie, nonché Attività ricettive di tipo alberghiero, il tutto nella misura minima del 30% della capacità edificatoria, sopra definita, della fascia A.

Le tipologie e/o classi dimensionali e/o tipi di aggregazione, delle attività commerciali ammesse, sono:

Esercizi commerciali di vicinato art. II.3 c3); Centri commerciali di vicinato e/o gallerie commerciali e/o complessi commerciali di vicinato (art.II.3 c5, punto 5.4.1a) e 5.4.2); Medie strutture di vendita, aventi classi dimensionali di cui ai punti 5.3a) e 5.3b). Per le medio strutture della classe dimensionale 5.3.b) è ammesso solo il settore non alimentare. E' ammessa una sola grande struttura di vendita di livello inferiore come riportato all'art. II.3 c5 della classe dimensionale di cui al punto 5.3.c), tale struttura dovrà riguardare esclusivamente il settore non alimentare e interessare prioritariamente il recupero di episodi di archeologia industriale.

La realizzazione della grande struttura di vendita dovrà essere subordinata a uno specifico studio sulla viabilità, nel rispetto di quanto definito all'art.IX.3 c19, e all'art.VI.1 c6.

Nella fascia B sono previste Funzioni abitative permanenti, intese come in A, nella misura massima del 50% della capacità edificatoria di cui ai precedenti punti a) e b) della stessa fascia B. Sono altresì previste Attività di servizio, pubbliche e private, intese come in A, ed Attività ricettive di tipo alberghiero, il tutto nella misura massima complessiva del 50% della capacità edificatoria, come sopra definita, della fascia B. Sono infine previste Funzioni artigianali produttive e laboratoriali nella misura massima del 20% della capacità edificatoria complessiva della fascia B.

Nella fascia C sono previste Funzioni artigianali produttive e laboratoriali, con quote di piccola industria compatibile, nella misura massima dell'80% della capacità edificatoria, di cui ai precedenti punti a) e b), della fascia C. Sono altresì previste Attività di servizio pubbliche e private, intese come in A, nella misura minima del 20% della capacità edificatoria, come sopra definita, della fascia C.

E' comunque fatto salvo per le tre fasce A, B e C quanto previsto dall'ultimo capoverso del comma 2).

Il Programma di Riqualficazione Urbana della Darsena di città, ha la facoltà di definire le varie specifiche destinazioni d'uso dei subcomparti di attuazione, a condizione che rimangano inalterati i rapporti complessivi tra le varie destinazioni qui definiti, previsti per ognuna delle tre fasce A, B e C.

I fabbricati classificati come testimonianza di Archeologia industriale sono di norma destinati prioritariamente a Funzioni universitarie e di ricerca e/o a Servizi privati di interesse pubblico.

Lo stesso Programma di Riqualficazione Urbana indicherà, se del caso, allineamenti, distanze, altezze (comunque non superiori a ml. 16,50), oltre agli indici e parametri di utilizzazione delle aree da riservare a servizi pubblici di quartiere, in aggiunta rispetto alla capacità edificatoria prevista nei vari commi e punti precedenti.

Tali indicazioni dovranno essere recepite e precisate nei Piani Urbanistici Esecutivi citati dei vari subcomparti; tali piani possono essere proposti e formati dai proprietari che, a vario titolo ed in conformità a quanto previsto nel presente articolo e/o nel Programma di Recupero urbano, siano titolari almeno dei 3/4 della Su complessivamente prevista per ogni subcomparto.

Qualora i proprietari non siano in grado, o non intendano procedere alla formazione dei relativi Piani Urbanistici Esecutivi di iniziativa privata è facoltà della Giunta Comunale, fissare un nuovo termine, decorso il quale può procedere direttamente alla formazione dei Piani stessi, sotto forma di iniziativa pubblica.

- (c4) Alle aree comprese nella Cintura Verde del Capoluogo (G3), nei parchi urbani Baronio e Cesarea (G1), e nelle zone di compensazione e filtro (G4), come definite al successivo Art. X.1, si applica un indice di utilizzazione fondiaria Uf pari rispettivamente a 0,10 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> e a 0,033 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, a seconda che tali zone si trovino all'esterno o all'interno delle fasce di rispetto stradale, ferroviario e dei canali di scolo, come definite negli elaborati grafici

del PRG, a condizione che non siano già ricomprese all'interno del Comparto Darsena di città o di comparti soggetti a P.U. e/o a PUE.

Previo accordo fra le proprietà interessate (in Darsena di città e in Cintura Verde) la capacità edificatoria derivante dall'utilizzazione degli indici suddetti si intende come insediabile in tutti i subcomparti compresi nella Darsena di città, ad eccezione di quelli ricadenti in PUE approvati e degli altri casi di cui ai successivi commi 7) e 8). Essa può essere utilizzata all'interno di ogni subcomparto, nella misura massima di un indice di utilizzazione aggiuntivo, rispetto alle quote di Su di cui ai punti a) e b) del comma 3, non superiore a  $0,15 \text{ m}^2/\text{m}^2$ , calcolato sulla superficie territoriale lorda complessiva di ogni subcomparto, fino alla concorrenza di una soglia massima di Su pari a  $\text{m}^2 85.400$ , per l'intero Comparto della Darsena di città. L'utilizzazione di tale capacità edificatoria aggiuntiva, da parte di proprietari o soggetti attuatori di un subcomparto, da definirsi esplicitamente in sede di Programma di Riqualificazione Urbana, è comunque subordinata alla cessione gratuita al Comune, sotto forma di "standard urbanistico a distanza", anche ai sensi di quanto previsto all'Art. 18 della L.R. 6/95, delle aree che hanno espresso le suddette capacità edificatorie, ricomprese nella cintura verde del Capoluogo G3, o nei parchi urbani Baronio e Cesarea (G1), e Teodorico (G3), o nelle zone di compensazione e filtro G4.

In tal caso è concessa ai proprietari dei subcomparti, in sede di Piano Urbanistico Esecutivo, la possibilità di ridurre, se del caso, la quota minima di standard urbanistico da  $30 \text{ m}^2/\text{abitante-addetto}$  fino alla misura di  $20 \text{ m}^2/\text{abitante-addetto}$ , ai sensi dell'Art. 18 della L.R. 6/95.

In ogni caso spetta ai proprietari dei subcomparti "ospitanti" le quote di capacità edificatoria, espressa, nei modi precedentemente indicati, dalla Cintura Verde del Capoluogo, un premio aggiuntivo pari al 30% della Su "ospitata".

E' data altresì facoltà ai medesimi proprietari delle aree suddette ricomprese nella Cintura Verde del Capoluogo, in caso di mancato accordo fra proprietà, di richiedere all'Amministrazione Comunale, titolare delle competenze di cui all'Art. 16 della L. 17.2.92 n. 179, di farsi carico di promuovere ed attivare i più opportuni accordi con i proprietari dei Subcomparti della Darsena di città, in sede di formazione del Programma di Riqualificazione Urbana, ferme restando tutte le condizioni di cui al presente comma.

Entro il medesimo indice complessivo di capacità edificatoria massima aggiuntiva pari a  $0,15 \text{ m}^2/\text{m}^2$ , calcolato - una sola volta - sulla Superficie territoriale di ogni Subcomparto, è data altresì la facoltà di insediare quote di Edilizia Residenziale Pubblica (convenzionata e sovvenzionata così come definite al precedente c.2). Tali quote potranno essere direttamente realizzate dai proprietari dei Subcomparti, qualora abilitati, ovvero essere realizzate da parte di Soggetti attuatori abilitati (IACP, Cooperative, Imprese, ecc.), individuate dai medesimi proprietari, previo concerto con l'Amministrazione Comunale, in sede di formazione del Programma di Riqualificazione Urbana, come già definito all'ultimo capoverso del comma 2).

Anche in tal caso, quale che sia la formula attuativa adottata, spetta ai proprietari dei Subcomparti un premio aggiuntivo pari al 30% della Su ospitata. Nel caso di ricorso a Soggetti attuatori ERP diversi dai proprietari il corrispettivo della cessione delle relative aree, da individuarsi in sede di PUE, anche in base ai criteri eventualmente fissati dal programma di Riqualificazione Urbana, non potrà comunque risultare superiore, per ogni  $\text{m}^2$  di Su insediabile al 10%, del Costo di costruzione come definito all'Art. 6 della Legge 10/1977.

Gli atti d'obbligo sottoscritti dai proprietari dei Sub-comparti della Darsena di Città, in attuazione di quanto previsto dal Decreto del Ministro LL.PP. 21 dicembre 1994 sui programmi di riqualificazione urbana, e trasmessi dal Comune di Ravenna al Ministero al fine di ottenere i relativi finanziamenti, potranno essere adeguati per quanto necessario alle disposizioni del presente Art. VI.5 nella sua stesura definitiva, o ridefiniti in tal senso in sede di convenzione dei PUE dei Sub-comparti.

Il Piano Urbanistico Esecutivo viene proposto e formato dai soggetti attuatori interessati, ivi compresi i terzi operatori di cui ai punti precedenti, i quali, insieme, possono concorrere alla determinazione dei  $3/4$  della Su di subcomparto, necessaria per attivare lo strumento attuativo prescelto.

Il Programma di Riqualificazione Urbana definisce specifiche norme, schemi e criteri per la pratica attuazione di quanto previsto al presente comma, anche con riferimento alle modalità di carattere giuridico e amministrativo di utilizzo delle capacità edificatorie espresse dalle aree ricomprese nella Cintura Verde del Capoluogo.

Le aree stradali, di proprietà del Comune confermate nel Progetto di PRU, rimangono ad ogni effetto nella proprietà del medesimo Comune; le aree stradali trasformate nel progetto di PRU verranno cedute gratuitamente al Comune in sede di PUE come opere di urbanizzazione, sostituendo così le preesistenti aree stradali.

(c5) Le aree di banchina di proprietà del Demanio Marittimo sono riservate a destinazioni di servizio, quali: spazi verdi, pedonali e ciclabili, e servizi di contorno e di arredo, da precisare in sede di PRU.

Le modalità ed i tempi di utilizzazione effettiva delle suddette aree di banchina, verranno messe a punto attraverso uno specifico Protocollo di intesa, tra Amministrazione Comunale, Autorità Portuale di Ravenna, ed altri eventuali soggetti interessati.

Il suddetto Protocollo definirà:

- le modalità, i tempi e le risorse necessarie per attivare in ambito portuale una serie di banchine operative di

capacità ed efficienza paragonabili a quelle delle banchine operative di carattere pubblico oggi presenti in Darsena di città, anche quale corrispettivo della concessione demaniale dell'uso delle vecchie banchine da parte dell'Amministrazione Comunale;

- le future modalità d'uso delle aree di banchina presenti in Darsena di città;
- il quadro complessivo delle modalità di utilizzazione transitoria delle stesse aree di banchina, con riferimento sia alle esigenze degli utilizzatori delle attuali banchine di carattere pubblico, sia alle esigenze delle aziende insediate.

In ogni caso il Comune è tenuto a concordare con l'Autorità Portuale specifiche norme transitorie per i rapporti con le aree di banchina, da adottarsi nei PUE interessati.

- (c6) Il Comune si riserva di procedere alla formazione del Programma di Riqualificazione Urbana del comparto della Darsena di città immediatamente dopo l'adozione del P.R.G. '93, tenendo conto anche della successiva deliberazione di controdeduzione alle osservazioni allo stesso P.R.G. '93; il Comune procede altresì a Varianti del medesimo Programma, qualora rese necessarie dai processi attuativi, con le stesse modalità; fermi restando i contenuti del PRG '93, previsti ai commi 1 e 2 per la formazione di detto Programma di Riqualificazione Urbana.
- (c7) Nell'ambito della zona C3.2 sono individuati con apposito perimetro i PUE approvati e/o in corso di attuazione, già previsti dal P.R.G. '83, per i quali valgono norme ed indici di detti PUE e relativa convenzione; in tali PUE possono altresì trovare applicazione le alternative consentite per le zone C1.1 (Art. VI.2); analogamente è perimetrato, e valgono le norme e gli indici del P.R.G. '83 (Zone D2 e D4), per il comparto artigianale-commerciale già di proprietà comunale e recentemente alienato, limitrofo alla via PAG.  
Nei suddetti casi è comunque consentita la possibilità di applicazione delle norme del presente articolo.  
Tale possibilità potrà essere riconosciuta anche ad altri comparti, all'oggi produttivi, dal Programma di Riqualificazione Urbana.  
Sono altresì individuati con apposito perimetro due comparti corrispondenti: in sinistra Candiano alla sede della Capitaneria di porto e servizi annessi; in destra Candiano alla sede della Dogana. In tali ultimi due comparti, ferma restando la possibilità di intervento per usi pubblici con le modalità definite per le zone F1 (Art. IX.2 punto 1), sono comunque ammessi, prima e dopo l'approvazione del Programma di Riqualificazione Urbana, interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, oltre che di recupero e ristrutturazione interna, senza incrementi di Su e modifiche degli usi esistenti. In tali due comparti è data altresì facoltà alla proprietà di applicare le norme fissate per i comparti ordinari di cui ai precedenti commi 3, 4 e 5.
- (c8) Nell'ambito della zona C3.2 sono altresì individuati, nella relativa Scheda Progettuale (All. P3.2), gli isolati ad usi prevalentemente residenziali contrassegnati dalla lettera R, e gli isolati ad usi prevalentemente terziari, contrassegnati con la lettera D, nei quali si potrà intervenire con le modalità e i parametri delle sottozone B2.4, per gli usi residenziali e D2.2 per gli usi terziari, previe specifiche prescrizioni del dirigente responsabile in merito agli allineamenti, all'occupazione degli spazi liberi e all'eventuale adeguamento della viabilità. Per gli edifici ricadenti in isolati contrassegnati con la lettera D e classificati di valore storico-documentario, sono ammessi gli interventi di cui all'Art. IV.7 (sottozona A2). Nella medesima Zona C3.2 viene individuata la fascia di verde attrezzato della Lama - Demanio Militare - destinata in via definitiva dal PRG 93 a zona G3 e pertanto priva di propria capacità edificatoria per usi privati.
- (c9) Prima dell'approvazione definitiva del Programma di Riqualificazione Urbana sugli edifici esistenti nella Darsena di città, sono ammessi gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, oltre che di recupero e ristrutturazione interna, senza incrementi di Su e modifiche agli usi esistenti, salvo che per le variazioni d'uso già ammesse dal PRG '83 e per gli usi di utilità pubblica; per gli insediamenti produttivi e/o portuali esistenti al 15/04/93 sono consentiti interventi di miglioramento e razionalizzazione, anche sulla base delle eventuali prescrizioni dell'A.U.S.L., nel rispetto di quanto previsto dall'Art. VII.16, con  $U_f \leq 0,40 \text{ m}^2/\text{m}^2$ ; sono inoltre ammessi interventi per opere pubbliche, realizzate direttamente dagli enti competenti, previa deliberazione del Consiglio Comunale, purchè non pregiudichino il sistema viario ipotizzato in sede di P.R.G.. Il Programma di Riqualificazione Urbana dovrà comunque prevedere, anche in coordinamento con l'Autorità Portuale, specifiche norme transitorie più dettagliate di recupero, ristrutturazione e rinnovo, relativamente agli usi ed alle modalità di intervento per la tutela delle attività produttive insediate nei diversi subcomparti, in attesa degli eventuali progetti di trasferimento e riconversione, ed anche nella conferma - qualora esplicitamente richiesta - delle attività insediate.

**ART. VI.6 - ZONE C3.3 - ZONE DI RISTRUTTURAZIONE URBANISTICA, C3.3.1 "STAZIONE PONTE", C3.3.2 "EX SCALO MERCI DI CITTA'", C3.3.3 "MARINA CENTRO"****(c1) Comparto C3.3.1 "Stazione ponte".**

Il comparto comprende le aree di proprietà FS destinate alla stazione passeggeri, nonché le aree corrispondenti al piazzale Aldo Moro e ad altre porzioni minori di proprietà del Demanio Marittimo, come definite negli elaborati grafici del P.R.G. '93.

(c2) In tali aree il Piano si attua attraverso Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica o Privata, nel rispetto dei seguenti indici e parametri:

$$Ut \leq 0,3 \text{ m}^2/\text{m}^2$$

$$Rc \leq 0,25$$

$$H \text{ max} = 16,50$$

In sede di Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica da estendere all'intero comparto, la Ut può essere portata fino ad una soglia massima pari a 0,4 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> purchè la quota eccedente, rispetto all'Ut di base (0,3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>), sia destinata prioritariamente a servizi privati di interesse pubblico.

In tali aree lo standard urbanistico dovrà essere non inferiore a 20 m<sup>2</sup>/abitante-addetto, anche ai sensi del 5° comma dell'Art.46 della L.R. 47/78 modificata, e riservato a spazi pedonali all'aperto, a servizi di quartiere, nonché a parcheggi pubblici e/o convenzionati, previsti anche su più piani, oltre che all'eventuale ristrutturazione dell'autostazione per bus; in tal caso almeno 12 m<sup>2</sup>/abitante-addetto, devono essere riservati a parcheggi convenzionati di uso pubblico.

In termini progettuali detto piano dovrà favorire la connessione e la continuità spaziale fra Centro Storico e Darsena di Città, anche in relazione alle previsioni del Piano del Traffico.

(c3) Sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:

Usi vari di tipo diffusivo, Direzionale complessi terziari, Esercizi commerciali di vicinato (art.II.3 c3); Centri commerciali di vicinato e/o complessi commerciali e/o gallerie commerciali di vicinato (art.II.3 c5, punti 5.4.1a) e 5.4.2); le tipologie commerciali eccedenti gli esercizi di vicinato, come definiti al punto 5.2 dell'art. II.3 c5) sono individuate nella misura massima di uno per singolo comparto soggetto a PUE di PRG; Esercizi pubblici, Artigianato di servizio, Attrezzature culturali, congressuali e per lo spettacolo, Attrezzature ricettive di tipo alberghiero, Parcheggi privati.

Il Piano Particolareggiato provvede a definire i rapporti minimi e massimi fra i diversi usi, al fine delle successive concessioni edilizie.

**(c4) Comparto C3.3.2 "Ex Scalo Merci di città".**

Il comparto, individuato negli elaborati grafici di P.R.G., corrisponde alle aree dell'esistente scalo merci, per le parti che verranno liberate in conseguenza del previsto trasferimento dello stesso scalo in ambito portuale.

(c5) In tali aree il Piano si attua attraverso Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica o Privata, nel rispetto dei seguenti indici e parametri:

-  $Ut \leq 0,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$

-  $H \text{ max} = m 16,50$

- La distanza minima dai confini di zona, di proprietà, dai cigli stradali e dalle zone ferroviarie è definita in sede di Planivolumetrico del Piano Particolareggiato nel rispetto del D.M. 2.4.68.

- La superficie minima da riservare a standard pubblico (Ss) da cedersi gratuitamente al Comune è pari al 30% della Superficie Territoriale depurata della Viabilità.

(c6) Sono ammesse destinazioni d'uso residenziali nella misura massima del 70% della Su, per la restante quota sono ammessi usi compatibili con la residenza (direzionali, commerciali..) così come definiti all'art. VI.1.

Le attività commerciali ammesse nel limite del 30% della Su complessiva sono:

Esercizi commerciali di vicinato (art.II.3.c3); Centri commerciali di vicinato e/o complessi commerciali e/o gallerie commerciali di vicinato (art.II.3 c5, punti 5.4.1a) e 5.4.2); per le eventuali medio-piccole strutture è escluso il settore alimentare; le tipologie commerciali eccedenti gli esercizi di vicinato come definiti al punto 5.2 dell'art. II.3 c5), sono individuate nella misura massima di uno per singolo comparto soggetto a PUE di PRG.

(c7) Nella zona C3.3.2. le planimetrie di P.R.G. indicano la viabilità e le aree da destinare a servizi di quartiere ed in particolare a verde di connessione fra la Rocca Brancaleone e il Mausoleo di Teodorico; in sede di formazione del P.U.E., può essere proposta una diversa e motivata ubicazione, purchè la loro superficie complessiva non subisca riduzioni e la viabilità rispetti lo schema funzionale previsto.

- (c8) Il Piano Particolareggiato potrà essere attivato nei suoi aspetti realizzativi previa programmazione ed avvio delle operazioni di trasferimento dello Scalo Merci.
- (c9) Comparto C3.3.3 "Marina Centro".  
Il comparto, individuato nella tav. 27 di Marina di Ravenna, comprende aree di proprietà comunale.  
In tali aree il Piano si attua attraverso Programma di Riqualificazione Urbana di cui alla L.R. 19/98, nel rispetto dei seguenti indici e parametri:  
-  $Ut \leq 0,38 \text{ m}^2/\text{m}^2$   
-  $H \text{ max} = 15.50$   
Sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:  
Residenza, fino ad un massimo del 70% della Su e usi pubblici e privati compatibili con la residenza così come definiti all'art. VI.1 (comma 1).
- (c10) Tutte le costruzioni dei comparti C3.3 devono essere dotate di spazi per parcheggi privati nella misura e con le modalità fissate dal precedente Art. II.6 e dalla relativa Tabella.
- (c11) Alle zone C3.3 sono applicabili le procedure di cui al successivo art. XV.5.

**ART. VI.7 - ZONE C4 - ZONE DI QUALIFICAZIONE URBANA NEL CAPOLUOGO, NELLA FRANGIA, NEL FORESE (ZONE C4.1) E NEI CENTRI DEL LITORALE (ZONE C4.2)**

- (c1) Comprendono di norma una o più isolati di progetto, ricadenti in zone urbane del capoluogo della frangia e del forese C4.1, o del litorale C4.2, ad alta dotazione di aree pubbliche e di uso pubblico, da qualificare.
- (c2) Nelle zone C4.1, le previsioni di piano possono essere attuate dal Comune o da altro soggetto pubblico competente per la realizzazione di verde pubblico, parcheggi pubblici e/o altra opera pubblica, oltre che per la realizzazione di edilizia convenzionata ai sensi degli artt.7 e 8 della L.10/77 finalizzata agli interventi per la proprietà e alla locazione a termine e/o sovvenzionata ai sensi della legge L.457/78 e successive modifiche e integrazioni finalizzata alla locazione permanente anche previa approvazione di P.U.E. di iniziativa pubblica.
- (c3) E' facoltà del proprietario dell'area proporre, al Comune, anche già in sede di osservazione al piano adottato, la cessione gratuita di almeno il 50% dell'area per la realizzazione di servizi pubblici necessari alla zona e l'edificazione ad uso prevalentemente residenziale per la restante quota.  
Ciò dovrà avvenire previa presentazione da parte del privato di specifico atto unilaterale d'obbligo, contestualmente all'osservazione o comunque prima dell'approvazione del 1° Piano Poliennale di Attuazione e in ogni caso entro 6 mesi dalla data di approvazione del PRG. In tal caso il Comune, qualora non intenda avviare per le zone C4.1 la procedura di cui al 2° comma, è tenuto ad accettare la proposta e relativo atto d'obbligo, con specifico provvedimento deliberativo, da assumere entro 90 giorni dalla avvenuta proposta.
- (c4) Qualora il proprietario presenti detto atto unilaterale prima dell'approvazione della delibera comunale di controdeduzione alle osservazioni, se la proposta è corredata dei documenti progettuali prescritti per la presentazione di un P.U.E., il Comune provvederà alla pubblicazione della stessa secondo le procedure previste per i P.U.E., ad istruirla pronunciandosi sulle eventuali osservazioni; infine approvando la proposta come P.U.E., con specifica deliberazione, secondo le procedure di cui all'art. art. 56 del REC.
- (c5) Nel caso in cui si verificano le condizioni di cui ai commi 3° e 4° il Piano si attua, a P.P.A. approvato se ed in quanto obbligatorio, per P.U.E. di iniziativa privata, nel rispetto delle indicazioni grafiche e dei valori massimi di Superficie Utile (Su), minimi di Superficie Standards (Ss), con la massima percentuale di Residenza (distinta in minimo di residenza permanente (RP) (Art. VI.1, c2) e Residenza Turistica (RT) per le zone C4.2), come indicati sulle tavole di PRG o, per il solo capoluogo, riportati in specifica Tabella allegata al presente Capitolo e inserita nelle Tavole 40, 41, 48, 49; tali ultime prescrizioni per alcune aree sono ulteriormente precisate in specifiche schede progettuali di PRG (allegato P3.1), aventi valore di indirizzo, sia per l'aspetto grafico che numerico, per la progettazione del piano particolareggiato.  
Il Piano si attua attraverso concessioni edilizie, nel rispetto del P.U.E. approvato.  
Negli altri casi o qualora i parametri non siano riportati sulle Tavole di PRG, il Piano si attua nel modo seguente:  
- una quota non inferiore al 50% della Superficie Territoriale depurata della viabilità è destinata ad uso pubblico, di cui non meno dei 2/3 accorpata per la realizzazione di verde (G1, G3, G4) e/o parcheggio, nel rispetto comunque di quanto definito all'art.1;

## All. 7 Protocollo preliminare

Protocollo preliminare d'intesa tra comune di Ravenna, regione

Emilia Romagna, rete ferroviaria italiana, FS Sistemi Urbani, autorità portuali Ravenna.

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

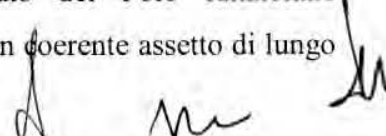


**PROTOCOLLO PRELIMINARE DI INTESA TRA**  
**COMUNE DI RAVENNA**  
**REGIONE EMILIA ROMAGNA**  
**RETE FERROVIARIA ITALIANA**  
**FS – SISTEMI URBANI**  
**AUTORITA' PORTUALE DI RAVENNA**

**ATTUAZIONE DEL PSC VIGENTE PER IL RIASSETTO FUNZIONALE**  
**DELL'AMBITO RICOMPRESO TRA LA CITTA' E IL PORTO**  
**E PER IL RILANCIO DELLA CERNIERA URBANA DELLA STAZIONE FS**  
**NEL QUADRO DELLA FORMAZIONE DEL POC DELLA DARSENA DI CITTA'**

**PREMESSO**

- che a Ravenna sono di recente entrati in vigore il Piano Strutturale Comunale – PSC – ed il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP – intesi, ai sensi di legge, come strumenti di pianificazione e assetto a lungo termine, capaci di definire, nelle rispettive competenze, una cornice programmatica essenziale per lo sviluppo integrato della città e del sistema portuale;
- che nel Documento preliminare del Piano Territoriale Regionale – PTR – in corso di avanzata formazione, il Porto di Ravenna – nel quadro delle politiche di un suo ammodernamento competitivo – viene individuato come un Polo di eccellenza dell'intero sistema produttivo e della mobilità dell'Emilia Romagna, e riconosciuto come una delle priorità strategiche nelle prospettive di sviluppo della Regione;
- che, al fine di individuare puntualmente soggetti, azioni, risorse, modi e tempi delle iniziative necessarie allo sviluppo portuale, il citato PTCP prevede la formazione di un Accordo territoriale fra i soggetti istituzionali interessati (Provincia e Comune), ai sensi di legge, dedicato in modo specifico allo sviluppo integrato del Polo funzionale rappresentato dal sistema portuale, con il fine di individuarne un coerente assetto di lungo



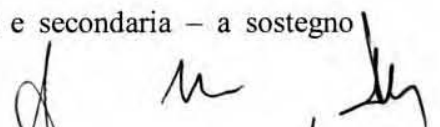
termine, in forme integrate allo sviluppo urbano, nel quadro più ampio di un ruolo riconosciuto al servizio dell'intero territorio regionale;

- che il riassetto previsto dal PSC per la Darsena di città – confermando il suo ruolo strategico di nuovo grande quartiere urbano – rappresenta un momento essenziale del più ampio quadro programmatico sopra richiamato, in particolare per il fatto di accompagnarsi ad impegnativi programmi di ammodernamento del sistema portuale, consentendo di fatto un marcato trasferimento a valle del baricentro delle funzioni primarie di tale sistema, nel quadro di una loro impegnativa riqualificazione e di un profondo riassetto. Ne possono conseguire, per il porto di Ravenna, rilevanti innovazioni, tanto nelle prospettive di sviluppo del trasporto merci, con particolare riferimento ai programmi strategici della Penisola Trattaroli (nuovo terminal containers) ed al potenziamento del trasporto su ferro, in destra come in sinistra Candiano; quanto nel decollo del trasporto persone, con riferimento al nuovo importante segmento della crocieristica, attestato su Porto Corsini per le grandi unità e sulla stessa darsena di città per le mini crociere, ed anche all'offerta recentemente rinnovata di una qualificata e competitiva portualità turistica;
- che il presente Protocollo vuole rappresentare un'intesa preliminare fra le parti che lo sottoscrivono, destinata ad essere ripresa in successivi Accordi di programma ai sensi di legge, anche di carattere specifico – del tutto impegnativi per le parti firmatarie – con il fine di assicurare alle attività di pianificazione in corso un primo inquadramento essenziale, reso necessario dalla particolare complessità dei temi trattati, oltre che dalle molteplici esigenze di coordinamento tra i soggetti interessati, in particolare in vista del Piano Operativo Comunale tematico – POC – della Darsena di città, in Variante al Programma di Riqualificazione Urbana – PRU – vigente; in linea di indirizzo, operando per fasi allo sviluppo del presente Protocollo, si può individuare una Fase di lavoro riservata agli assetti della Stazione FS, da mettere a punto tra Regione, Comune, RFI, FS Sistemi Urbani ed Autorità portuale, ed una Fase riservata, quanto alla finalizzazione delle risorse, alla valorizzazione dell'ambito del vecchio Scalo merci, comprendente anche il bypass stradale di via Canale Molinetto, da concordare, ancora, tra i medesimi soggetti;
- che lo stesso Protocollo di intesa intende altresì rappresentare un riferimento programmatico attendibile e condiviso per individuare al meglio il quadro di riferimento entro cui collocare la specifica iniziativa del Concorso di progettazione previsto per il riassetto della Stazione FS e di un suo adeguato intorno, comprendente sia parte delle aree dismesse dello scalo merci di città che la testata del canale portuale; Stazione FS

interpretata, nei nuovi scenari, come una vera e propria cerniera dell'intero sistema urbano, oltre che come momento cruciale ai fini della qualificazione/integrazione del previsto quartiere urbano della Darsena di città, ed insieme come vera e propria condizione necessaria del successo dell'intera operazione, dal punto di vista del decollo in Darsena dei necessari processi di mercato, entro un nuovo scenario di equilibri urbani;

### ***PREMESSO INOLTRE***

- che il Comune di Ravenna, nelle prospettive programmatiche sopra delineate, oltre che nel quadro della propria nuova strumentazione urbanistica in formazione, ha provveduto a definire un primo Schema preliminare di inquadramento dei momenti di riqualificazione e riassetto ripresi nel presente Protocollo di intesa, con particolare riferimento all'individuazione degli ambiti interessati ed alla definizione di un Layout funzionale di primo impianto, più ravvicinato, circa l'assetto integrato del complessivo nuovo sistema di Stazione, e che tale Schema preliminare viene allegato al presente Protocollo, a costituirne parte integrante (vedi Allegati grafici 1-2-3-4-5-6);
- che tale Schema è stato formato in collaborazione tra le parti e viene da queste condiviso, ferma restando la necessità di un suo graduale ed efficace approfondimento tecnico, anche con specifico riferimento al citato "Concorso di progettazione", andando anche verso forme più organiche, impegnative e precisate di intesa, quali i previsti Accordi di programma;
- che lo stesso Schema merita innanzitutto di essere approfondito nella sua sostenibilità tecnico-economica ed ambientale, attraverso uno specifico Studio di fattibilità, relativo al superamento dell'attuale attraversamento stradale a raso del sistema ferroviario su via Candiano, previsto in via indicativa da tale stesso Schema con una soluzione in sottopasso stradale, da riservare in prima ipotesi al trasporto pubblico ed ai veicoli autorizzati, ferma restando ogni garanzia di connessione diretta città-Darsena nelle forme più appropriate, per la mobilità ciclabile e pedonale;
- che il Comune di Ravenna, in sede di Variante al PRU, e quindi di formazione del POC della Darsena di città, oltre alle risorse prese in considerazione in questa sede, si riserva, come previsto dal PSC, di negoziare e concordare con le proprietà interessate l'utilizzo di risorse aggiuntive da far confluire in un Accordo ex Art. 18 LR 20/2000 – oltre agli ordinari oneri di concessione e di urbanizzazione primaria e secondaria – a sostegno



graduale e concertato dei programmi necessari a sostenere il complesso delle azioni previste dal presente Protocollo, con il fine specifico di garantire all'iniziativa privata degli operatori/proprietari della Darsena di città adeguate condizioni di qualità ed efficienza urbana, in rapporto alla stessa domanda di integrazione urbana espressa dal mercato immobiliare, anche avvalendosi del concorso della costituenda Agenzia "Darsena di Città" e/o di Consorzi formati fra gli stessi proprietari; anche tenuto conto delle previsioni di incremento delle capacità edificatorie in Darsena di città previste in conseguenza del trasferimento dei diritti edificatori assegnati dal PSC agli ambiti demaniali di banchina e del fronte Candiano, oltre che, in parte, al vecchio Scalo merci, in dismissione, di cui al presente Protocollo;

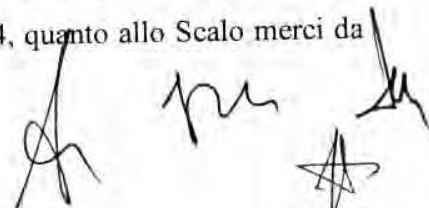
#### ***PREMESSO ANCORA***

- che Rete Ferroviaria Italiana – RFI – ha attuato ed ha in corso di attuazione nell'ambito del porto e della città di Ravenna ingenti programmi 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, in destra come in sinistra Candiano, con possibili non secondarie conseguenze sulla composizione del trasporto modale delle merci nell'intera area regionale;
- che tali programmi hanno trovato forma, innanzitutto, nella realizzazione, ormai completata, di un nuovo scalo merci, necessario a sostenere direttamente l'intera dorsale di supporto alle attività insediate in sinistra canale Candiano, e più in generale a sostenere la mobilità su ferro dell'intero sistema portuale;
- che tale nuovo scalo può rendere effettivamente e gradualmente operabile la prevista dismissione del vecchio scalo merci di città, come già previsto nel PRG vigente, con immediati e rilevanti benefici sulla funzionalità dell'intero sistema, oltre che sui versanti del rischio ambientale, della sicurezza portuale ed anche della qualità urbana, che ne potrà derivare in ambiti di rilevante valore, come il Parco di Teodorico e la Rocca Brancaleone, ed anche nella stessa prima periferia urbana circostante, direttamente interessata dalla dismissione;
- che in destra Candiano appare altrettanto rilevante sostenere le prospettive del trasporto intermodale, con particolare riferimento al decollo dell'utilizzo strategico, in tal senso,

*[Handwritten signatures]*

della penisola Trattaroli, perseguendo un'adeguata funzionalità dell'intera dorsale ferroviaria Sud, tenuto conto della necessaria conferma del ruolo essenziale della Darsena San Vitale, oltre che delle marcate previsioni di riassetto/rinnovo, previste già in sede PRUSST, centrate sul dismesso comparto AGIP; anche in rapporto a quanto previsto nell'Accordo sottoscritto in data 17/09/07 tra Autorità Portuale di Ravenna, Comune di Ravenna, Provincia di Ravenna, Camera di Commercio di Ravenna, Regione Emilia Romagna, avente per oggetto: "Hub portuale di Ravenna; approfondimento dei fondali, realizzazione del nuovo terminal container, della piattaforma logistica, dei collegamenti infrastrutturali". Tale Accordo evidenzia il quadro delle infrastrutture da realizzare e dei compiti di ciascun firmatario relativamente allo sviluppo commerciale del porto e alle relative opere ferroviarie. Va inoltre richiamata l'attività in corso nella sede del tavolo specifico con RFI, Regione Emilia Romagna, Autorità Portuale e Comune di Ravenna sul'Hub portuale, le cui decisioni saranno recepite in sede di nuovo PRIT, oltre che attraverso specifici Accordi;

- che, in tale quadro programmatico di riassetto, ed in relazione alle iniziative ricomprese nel presente Protocollo, verranno ad assumere particolare rilievo, nell'ambito delle relazioni tra la città ed il porto, con particolare riferimento al destra Candiano, la soppressione del passaggio a livello sulla via Canale Molinetto, nella periferia urbana Sud, tanto più nella prospettiva di una rapida entrata in esercizio del nuovo ponte mobile sul porto canale; mentre analogo rilievo, per assicurare adeguati requisiti di continuità funzionale, per i rapporti tra la città storica e la nuova Darsena di città, verrà ad assumere il nuovo ipotizzato sottopasso stradale, previsto nell'ambito della Stazione FS, che consentirà la soppressione del passaggio a livello sulla via di Candiano, nell'area urbana più centrale subito a Sud di detta Stazione, da verificare in sede di specifico Studio di fattibilità, come previsto al successivo Art. 4;
- che il nuovo PSC provvede opportunamente a confermare le previsioni urbanistiche del PRG 93, circa le capacità edificatorie previste su suoli di proprietà RFI, per l'ambito dello Scalo merci in dismissione programmata, per circa 21.500 mq di Su a destinazione prevalentemente residenziale, su circa 43.000 mq di St; mentre per l'ambito della Stazione FS, vengono previsti dal PSC circa 20.000 mq di Su per usi terziari, di cui il 30% a possibile destinazione commerciale, demandando al POC eventuali specificazioni e approfondimenti; e che le risorse corrispondenti a tali previsioni urbanistiche verranno utilizzate, secondo le modalità di cui ai successivi Artt. 3 e 4, quanto allo Scalo merci da

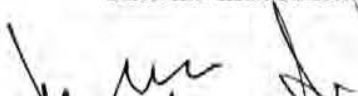


dismettere, per la soppressione del passaggio a livello sulla via Canale Molinetto; quanto all'ambito di Stazione FS, per le operazioni necessarie a realizzare i nuovi assetti di Stazione previsti – in particolare nell'ipotesi di lavoro di una "Stazione Ponte" o comunque di una Stazione capace di rappresentare una cerniera tra la città storica e la Darsena di città – anche nel quadro dei programmi di ammodernamento delle strutture per i passeggeri correlati al relativo Concorso di progettazione;

- che RFI dispone altresì di altri ambiti interessati, anche ai fini più generali dello sviluppo dei programmi di riqualificazione urbana, quali la porzione collocata sul fronte ferroviario del Parco di Teodorico (comparto C), e che tale ultimo ambito esteso per circa 26.000 mq di St, è individuato nello Schema preliminare di inquadramento, di cui alle precedenti premesse (vedi Allegati grafici 1-2-3-4-5-6), con la possibilità di garantire utili dotazioni di standards urbanistici al comparto dello Scalo merci di città di prossima dismissione, con un incremento della Superficie territoriale e della conseguente capacità edificatoria prevista dal PRG 93, fino ad un massimo di una quota aggiuntiva di Su pari a circa 13.000 mq, secondo appropriati contenuti da specificarsi in sede di POC in relazione a quanto disciplinato dal PSC. Le risorse corrispondenti a tali previsioni urbanistiche verranno utilizzate, secondo le modalità di cui al successivo Art. 3, ai fini della soppressione del passaggio a livello sulla via Canale Molinetto;
- che in sede di POC sarà valutata la capacità edificatoria prodotta dai due ambiti suddetti relativi al vecchio Scalo merci; con riferimento alla parte collocabile direttamente nel comparto stesso, nel quadro di una piena sostenibilità degli interventi, ed alla parte da trasferirsi e ospitarsi nell'ambito della Darsena di Città, nei modi sopra ricordati;
- che, nel presente Protocollo di Intesa, a Rete Ferroviaria Italiana viene ad affiancarsi la Società FS-Sistemi Urbani, recentemente costituita, con specifici ruoli e responsabilità su programmi come quelli qui previsti per la riqualificazione e l'ammodernamento dell'area di Stazione.

#### ***PREMESSO ALTRESI'***

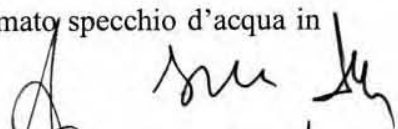
- che, nel quadro della pianificazione territoriale regionale – ed in particolare nelle sedi del PTR e dell'Accordo territoriale sulla polarità del Porto richiamato in premessa – insieme alla Provincia, la Regione Emilia Romagna ha riconosciuto il carattere prioritario del sistema infrastrutturale al servizio del Porto di Ravenna, con particolare riguardo al



completamento ed allo sviluppo del segmento ferroviario della mobilità portuale, superando le criticità presenti nella rete e sostenendo l'insieme delle polarità di servizio, costituite dal nuovo scalo merci in sinistra Canale Candiano, dalle complessive strutture per l'intermodalità in destra Canale Candiano, oltre alla qualificazione della Stazione storica, nel quadro delle nuove relazioni previste tra la città e il porto, così come viene individuato, in termini essenziali, nel presente Protocollo di intesa, in continuità e sviluppo del già sottoscritto Programma Innovativo in Ambito Urbano; a tal fine si richiamano altresì la DGR 1180/2008, inviata al C.S.LL.PP, e l'Atto Aggiuntivo all'Intesa generale Quadro Stato-Regione dell'Agosto 2008, recepito nel DPEF 2009;

#### ***PREMESSO INFINE***

- che, in questo quadro, si evidenzia un ruolo particolarmente impegnativo dell'Autorità Portuale di Ravenna, innanzitutto con il fine di garantire un'azione coordinata e convergente sugli obiettivi di riassetto qui condivisi, da parte dei molti operatori portuali coinvolti nell'ampio processo di riconversione funzionale prevista, in parte già richiamata nelle premesse del presente Protocollo;
- che, a tale scopo, un particolare rilievo verranno ad assumere gli effettivi utilizzi delle aree di banchina della Darsena di città – tenuto conto anche del loro complesso regime giuridico e proprietario – sia al fine di ampliare adeguatamente nelle zone d'acqua prospicienti, verso Est, l'ambito della Stazione FS, accrescendone le possibilità di riassetto funzionale con la realizzazione di spazi aperti e la concentrazione di potenzialità edificatorie, garantendo comunque dimensioni adeguate alle confermate esigenze del bacino di evoluzione; sia per la possibilità di assicurare al nuovo quartiere urbano della Darsena di città significative possibilità di affacciamento sul water front del Canale Candiano, attraverso nuove e diverse possibilità di utilizzo delle banchine, essenzialmente come spazi pregiati concessi in uso alla città ed ai soggetti interessati; riservandoli ad attività leggere e di animazione urbana, compatibili con il nuovo contesto, oltre che all'attracco di "piccole crociere" e alle relazioni ciclopedonali tra il nuovo quartiere urbano della Darsena e la città storica;
- che il nuovo Piano Strutturale Comunale, innovando le precedenti previsioni urbanistiche, all'Art. 101 delle Norme tecniche di attuazione, ha provveduto ad assegnare alle aree demaniali di banchina della Darsena di città, oltre che al richiamato specchio d'acqua in



testa Candiano, da riservare all'ampliamento degli spazi funzionali di Stazione, una capacità edificatoria aggiuntiva, stimata da tale Art. 101 in circa 33.600 mq di Superficie utile massima;

- che le risorse corrispondenti a tale capacità edificatoria "virtuale", saranno da rendere operanti in sede di POC e/o Variante specifica del PRU Darsena di città, specificandone le modalità in relazione a quanto previsto dal PSC e dal PRP, finalizzandole a opere di valenza generale e valorizzazione del demanio per assicurare la sostenibilità dei programmi di rilancio dell'intero ambito da riqualificare.
- che, in sede del POC tematico "Darsena di città", di concerto fra Comune di Ravenna e Autorità Portuale, 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, ciò in relazione agli esiti del previsto concorso di progettazione;

***TUTTO CIO' PREMESSO TRA:***

- il Comune di Ravenna nella persona di Fabrizio Matteucci, il quale interviene nella sua qualità di Sindaco;
- la Regione Emilia Romagna nella persona di Alfredo Peri, il quale interviene nella sua qualità di Assessore ai Trasporti e Mobilità a ciò delegato con delibera della Giunta Regionale n° 589/2009 in data 04/05/2009;
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A nella persona di Carlo De Vito, il quale interviene giusto delega dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana SpA in data 16/06/2009;
- FS Sistemi Urbani S.p.A nella persona di Carlo De Vito, il quale interviene nella sua qualità di Amministratore Delegato;
- l'Autorità Portuale di Ravenna nella persona di Giuseppe Parrello, il quale interviene nella sua qualità di Presidente;

nel presente Protocollo di intesa denominate anche come "parti", si concorda quanto segue:





**ART. 1        INTESA, CONCERTAZIONE E COORDINAMENTO TRA LE PARTI  
FIRMATARIE**

Le premesse fanno parte integrante delle intese tra le parti di cui al presente Protocollo.

Le quattro parti interessate, si impegnano reciprocamente a procedere di comune accordo ed in forme coordinate e convergenti allo sviluppo delle iniziative necessarie a quanto previsto dal presente Protocollo di intesa, anche con riferimento ai rapporti con i numerosi e significativi interlocutori esterni, di carattere pubblico e privato, coinvolti a vario titolo nelle diverse operazioni di riqualificazione della Darsena di città.

Le medesime parti opereranno in piena e reciproca collaborazione, secondo le logiche di una consultazione ricorrente, rendendo pienamente disponibili per tutte le attività necessarie le competenze professionali di cui dispongono, oltre alle informazioni ed ai dati di natura tecnica di propria pertinenza.

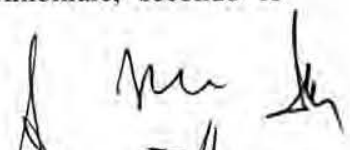
A tal fine il presente Protocollo di intesa si organizza per ambiti di intervento, per azioni e per soggetti portatori di responsabilità, anche in vista della sua successiva traduzione in specifici Accordi di Programma, formati ai sensi di legge.

**ART. 2        ASSETTO INFRASTRUTTURALE**

Si dà atto che l'assetto infrastrutturale al servizio del porto di Ravenna, il cui sviluppo è già stato delineato nelle premesse, in relazione in particolare all'incremento di treni merci ipotizzato con la realizzazione del nuovo terminal containers nella penisola Trattaroli e al conseguente potenziamento delle linee ferroviarie in destra sia in sinistra del Canale Candiano, è quello condiviso nel Tavolo sull'Hub portuale di Ravenna (di cui fanno parte il Comune di Ravenna, la Provincia di Ravenna, RFI, FER e la Regione Emilia Romagna). Nell'ambito del Tavolo si è constatato che il previsto by pass ferroviario a raso sul Candiano non risulta effettivamente realizzabile, per ragioni tecniche, funzionali e di costo, e si è pertanto deciso, in alternativa, di risolvere l'interferenza dei passaggi a livello esistenti nelle vie Candiano e Canale Molinetto, come sopra ricordato.

**ART. 3        DISMISSIONE DELLO SCALO MERCI DI CITTA'**

Le parti riconoscono che l'entrata in esercizio del nuovo Scalo merci in sinistra Candiano consentirà, a tempi brevi, la dismissione di gran parte dello Scalo merci di città, rendendo di conseguenza operabili i relativi programmi di valorizzazione patrimoniale, secondo le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti, richiamate in premessa.



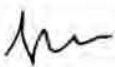

Si conviene che, contenendo nei dieci anni i tempi della messa in disponibilità dei relitti dei suoli, ancora in uso da parte di RFI, costituiti dalle aree ferroviarie adiacenti al Parco di Teodorico (comparto C), tali suoli – così come quelli resi disponibili in adiacenza alla Rocca Brancaleone – potranno essere computati sia ai fini degli standard pubblici, sia ai fini della capacità edificatoria, nel programma di riuso del vecchio scalo merci di città. A tal fine le parti approfondiranno sia in sede negoziale che in sede di POC/PUA le modalità per operare sul regime d'uso di detti ambiti, con il fine di accrescerne il rendimento economico, nel rispetto della legislazione urbanistica.

Si conviene quindi di affidare alle fasi di studio del relativo POC/PUA – a cura di RFI – l'individuazione della capacità edificatoria ottimale, direttamente insediabile nel suddetto comparto, nei limiti della strumentazione urbanistica vigente, in un quadro che assicuri la sostenibilità di programmi e progetti, anche con riferimento alle dotazioni infrastrutturali per la mobilità di bordo ed alla mitigazione degli impatti acustici sul fronte ferroviario.

Eventuali quote della capacità edificatoria non collocabili nell'area del dismesso scalo merci potranno venire rese disponibili, sotto forma di diritti edificatori trasferibili, ed alienati in forme, modi e procedure da concordarsi tra RFI ed Amministrazione comunale, in sede di formazione del relativo POC, a favore di operatori/proprietari della Darsena di città, ovvero di terzi operatori interessati ad insediarsi in tale ambito, per contribuire a realizzarne i previsti programmi.

Le risorse relative alle valorizzazioni patrimoniali del dismesso Scalo merci di città, commisurate ai tempi ed ai modi dei possibili programmi di riuso, verranno parzialmente utilizzate da FS-Sistemi Urbani, o da altri soggetti da quest'ultima individuati, di concerto con l'Amministrazione comunale, nelle forme di legge, alle opere stradali, ferroviarie e di allestimento necessarie alla soppressione del passaggio a livello esistente sulla via Canale Molinetto. Ulteriori risorse eventualmente necessarie a realizzare tale opera verranno individuate, rispettivamente, nelle sedi della programmazione regionale, ed in particolare dei Contratti di programma per la soppressione dei passaggi a livello tra RFI e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre che del Progetto S.I.S.Te.M.A. centro-Nord, formati ai sensi di legge, richiamati nelle premesse.

Con riferimento alle aree del vecchio Scalo merci da dismettere, inserite tra le previsioni urbanistiche del PRG'93, fermo restando il valore riconosciuto alle risorse patrimoniali di FS-Sistemi Urbani, così come risultanti dalle relative poste di bilancio a suo tempo acquisite, tenuto conto altresì di un'adeguata e concordata plusvalenza da riconoscere alla stessa FS-

1  

Sistemi Urbani, le parti opereranno assumendo come riferimento i valori di mercato derivanti dalle effettive procedure di alienazione.

Lo Studio di fattibilità e il Progetto Preliminare delle opere necessarie alla suddetta soppressione, promossi e sviluppati da parte di RFI, verranno sostenuti da risorse della stessa RFI e/o FS-Sistemi Urbani, dell'Autorità Portuale e del Comune di Ravenna, ed attivati nei tempi tecnici strettamente necessari, rendendo così valutabile l'entità effettiva del budget necessario.

#### **ART. 4 RIASSETTO DELLA STAZIONE FS COME CERNIERA URBANA TRA CITTA' STORICA E DARSENA DI CITTA'**

Le parti convengono sull'esigenza di interpretare il riassetto della Stazione passeggeri FS come un'opportunità essenziale sia ai fini dell'integrazione urbana del nuovo quartiere della Darsena di città, garantendo altresì una maggior centralità della medesima Stazione nell'intero sistema ravennate, sia ai fini del rinnovamento della Stazione stessa.

Le parti interessate concordano innanzitutto sull'esigenza di pervenire rapidamente, a partire dallo Schema preliminare di cui alle premesse (vedi Allegati grafici 1-2-3-4-5-6), ad un Layout funzionale più ravvicinato dell'area di Stazione FS e del suo immediato intorno, da intendere anche come riferimento essenziale del Concorso di progettazione previsto per l'ammodernamento della Stazione passeggeri, con l'obiettivo di concepire un nuovo assetto urbano, mirato essenzialmente a favorire il sistema delle relazioni tra la città storica e il nuovo quartiere urbano della Darsena di città.

Tale Layout – da mettere a punto da parte del Comune di Ravenna di concerto con le altre parti firmatarie, ed in particolare con RFI, FS-Sistemi Urbani e Autorità Portuale – definirà l'assetto funzionale di riferimento, già nelle sue linee generali inquadrato nello Schema preliminare allegato, comprensivo: del superamento carrabile del sistema ferroviario in soluzione interrata; degli attraversamenti ciclabili e pedonali, da riportare efficacemente sulle direttrici longitudinali rappresentate dagli spazi di banchina lungo il Canale Candiano, da un lato, e verso la Piazza del Popolo, dall'altro, tenuto conto del contesto urbano storico e monumentale più ravvicinato, in particolare la chiesa di S. Giovanni Evangelista e la Rocca Brancaleone; delle funzioni e degli usi opportunamente insediabili attraverso un'ipotesi di "Stazione ponte"/"Stazione Cerniera", nei limiti delle capacità edificatorie fissate dalla strumentazione urbanistica vigente, come sopra richiamate; nonché delle soluzioni prevedibili per le aree di sosta e parcheggio, in aggiunta ai parcheggi di Piazza Aldo Moro, a

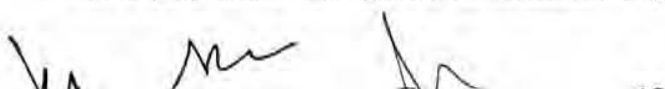
loro volta da rivisitare, al servizio del complesso della Stazione FS e delle nuove funzioni da insediare, oltreché come strutture per la sosta di attestamento alla città storica.

In prima ipotesi si prevede di realizzare nell'ambito dell'attuale Stazione FS – prevalentemente a Sud del fabbricato passeggeri – nei modi individuati nello Schema preliminare allegato, la prevalenza degli usi ammessi dal PRG '93 e dal PSC, e riservati ad attività commerciali, pubblici esercizi, direzionali ed artigianato di servizio, fino alla soglia massima di 6.000 mq di Su, da approfondirsi in sede di POC e di relativa Valsat, /VAS alla luce delle risultanze del concorso di progettazione; fermo restando che sarà il suddetto Layout a definire le soluzioni da porre a base del Concorso di progettazione, con i relativi gradi di libertà.

Relativamente agli ulteriori usi terziari previsti dalla strumentazione urbanistica vigente, le quote eccedenti, rispetto alla capacità edificatoria individuata come insediabile nell'ambito della nuova Stazione FS in sede del Layout funzionale di cui sopra, con le specificazioni emergenti dal Concorso stesso, verranno rese disponibili sotto forma di diritti edificatori trasferibili, ed alienati attraverso modi e procedure da concordarsi tra RFI ed Amministrazione comunale, in sede di formazione del relativo POC, a favore di operatori/proprietari della Darsena di città. Tale trasferimento/alienazione di diritti edificatori verrà attivata in forme contestuali e/o coordinate rispetto a quanto già previsto, per lo scalo merci di città in dismissione, al precedente Art. 3.

Le risorse relative alle suddette valorizzazioni patrimoniali, commisurate ai tempi ed ai modi dei richiamati programmi di valorizzazione, corrispondenti ai valori di mercato come derivanti dalle effettive procedure di alienazione, verranno sostanzialmente riservate alla realizzazione delle opere necessarie a rendere operante il nuovo assetto funzionale previsto, con priorità alla realizzazione del superamento stradale in interrato della Stazione passeggeri sopra richiamato, oltre che alle opere necessarie alla conseguente soppressione dell'attuale passaggio a livello sulla via di Candiano, e più in generale alla realizzazione, da parte di RFI, dei programmi di riassetto della Stazione FS, così come emergerà dal previsto concorso di progettazione, senza dimenticare le funzioni necessarie ad assicurare alla nuova Stazione una migliore accessibilità ed un adeguato ruolo di scambio intermodale ferro-gomma.

Le parti concordano altresì sull'opportunità di estendere opportunamente nella zona d'acqua verso Levante gli spazi a terra esistenti, prospicienti l'attuale attestamento del Canale Candiano sugli ambiti ferroviari di Stazione, con il fine di realizzare una grande piazza sull'acqua, anche nell'ipotesi di realizzare negli spazi interrati resi disponibili nella stessa



zona d'acqua recuperata, almeno due piani di parcheggi interrati pubblici e privati, posti al servizio della rinnovata Stazione FS, oltre che delle nuove funzioni commerciali e terziarie insediabili, di cui sopra, nonché dell'intorno urbano più ravvicinato, a cominciare dall'attestamento alla città storica.

Al piano di campagna, negli ambiti corrispondenti agli spazi a terra già esistenti, nonché agli spazi ricavati nella testata del Canale Candiano – in un rapporto coerente con la mobilità di attraversamento longitudinale ai binari e al nuovo asse viario e relativa rotatoria di supporto alla parte in destra della Darsena di Città – verrà realizzata una piazza sull'acqua con la possibile previsione di insediamento di usi e funzioni leggere di animazione ed arredo, da ricomprendere nella capacità edificatoria riservata agli spazi di banchina, di cui al successivo Art. 5.

Il Comune di Ravenna, di concerto con RFI ed FS-Sistemi Urbani, provvederà a mettere a punto lo Studio di fattibilità, già richiamato in premessa, relativo a modi, tempi e costi di realizzazione dell'attraversamento stradale sopra richiamato, al di sotto del fascio dei binari di Stazione FS, nella sua porzione attestata verso Sud; in prima ipotesi tale attraversamento potrà venire riservato ai mezzi pubblici ed al traffico privato autorizzato, avente origine e destinazione nella città storica.

Il Comune di Ravenna provvederà altresì a mettere a punto un secondo Studio di fattibilità, riservato ad approfondire modalità, costi di realizzazione e di esercizio, nonché sostenibilità più generale delle attrezzature di parcheggio, per i due piani interrati previsti in testa Candiano, di cui sopra, ivi compresa l'individuazione delle migliori possibilità di accesso e deflusso delle auto, o per altra soluzione integrativa e/o alternativa con struttura multipiano nell'area del Piazzale Aldo Moro.

Tale Studio ha altresì il compito di verificare la funzionalità degli spazi d'acqua residui del Canale Candiano, da riservare a bacino di evoluzione, riferiti in particolare a vettori crocieristici pregiati di media e piccola dimensione, con la possibilità di un attestamento in prossimità della città storica e della stessa Stazione FS, a cui potranno essere orientati, altresì, gli usi leggeri insediabili in tale ambito. Per tale ultima realizzazione potranno essere rese disponibili risorse derivanti dalle nuove capacità edificatorie, previste nell'ambito della Stazione FS e nelle aree di banchina (Art. 5), oltre che eventualmente da prevedersi, in sede di POC e/o di variante al PRU, di cui alle premesse. I suddetti Studi di fattibilità verranno messi a punto e resi disponibili fra gli elaborati del previsto Concorso di progettazione.



**ART. 5 UTILIZZO COORDINATO DELLA CAPACITA' EDIFICATORIA DELLE AREE DI BANCHINA AI FINI DELLA GRADUALE RIQUALIFICAZIONE DELLA DARSENA DI CITTA'**

Le risorse corrispondenti alla capacità edificatoria prevista dal PSC (art. 101), alle aree di banchina della Darsena di città, come richiamato in premessa, di cui è titolare l'Autorità Portuale di Ravenna, così come meglio specificabile nella sede del POC tematico "Darsena di città", vengono con il presente Protocollo di intesa riservate a opere di valenza generale quali: opere di risanamento del canale e delle banchine, reti tecnologiche, opere di viabilità generale e sosta con particolare riferimento a quelle in prossimità del bacino di evoluzione e dell'area di Stazione come previsto al precedente Art. 4.

Le suddette capacità edificatorie, vengono in parte riservate altresì alla caratterizzazione urbanistica della testa del Canale Candiano in Darsena di città.


Nella sede del presente Protocollo di intesa, pertanto, l'Autorità Portuale si impegna ad utilizzare le risorse corrispondenti alle richiamate capacità edificatorie, essenzialmente ai fini di procedere, secondo programmi condivisi e con la necessaria gradualità, alla riqualificazione della Darsena di città, attraverso un programma di lavoro che la stessa Autorità Portuale, di concerto con l'Amministrazione Comunale, si impegna a mettere a punto in sede tecnica prima della stipula dei previsti Accordi di programma di recepimento del presente Protocollo.

Tali programmi e progetti di risanamento e riqualificazione potranno trovare infatti una prima occasione di verifica e approfondimento tecnico di insieme nella sede della Valutazione di sostenibilità ambientale (Valsat) del Piano Operativo Comunale della Darsena di città, tenuto conto altresì di quanto previsto, a proposito di VAS, dal D.Lgs. n° 4 del 26/1/2008.

Le risorse eventualmente necessarie, eccedenti rispetto al sostegno economico e finanziario garantito dalle richiamate capacità edificatorie, verranno assicurate altresì attraverso le risorse aggiuntive di cui alle premesse, oltre che in risorse da mobilitare nella sede della programmazione regionale, come sopra richiamata, ovvero in sede ministeriale e comunitaria.

**ART. 6 ACCORDI DI PROGRAMMA IN ATTUAZIONE DEL PRESENTE PROTOCOLLO DI INTESA**

Le parti si impegnano in generale a sviluppare in modo convergente, secondo le linee sopra individuate, congiuntamente e per le rispettive competenze e responsabilità, le iniziative e le



azioni previste nel presente Protocollo mediante la stipula dei successivi Accordi di Programma nonché di eventuali Accordi territoriali/Intese.

Le parti si impegnano quindi a procedere alla formazione e successiva stipula dei previsti Accordi di Programma, una volta effettuate tutte le verifiche tecniche necessarie, nei modi sopra previsti, oltre che una volta acquisito il Progetto Preliminare della Stazione, in conseguenza del previsto Concorso di progettazione.

Ai fini di verificare la coerenza e la tempestività degli approfondimenti attuativi necessari, le parti daranno vita ad una Segreteria tecnica essenziale a supporto delle azioni tecniche essenziali necessarie all'attuazione del presente Protocollo di Intesa.

Ravenna, 24/06/2009

Per il Comune di Ravenna,  
il Sindaco *Fabrizio Matteucci*



---

Per la Regione Emilia Romagna,  
l'Assessore ai Trasporti e Mobilità *Alfredo Peri*



---

Per Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.,  
*Carlo De Vito* (delegato)



---

Per FS Sistemi Urbani S.p.A.,  
l'Amministratore Delegato *Carlo De Vito*

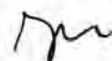


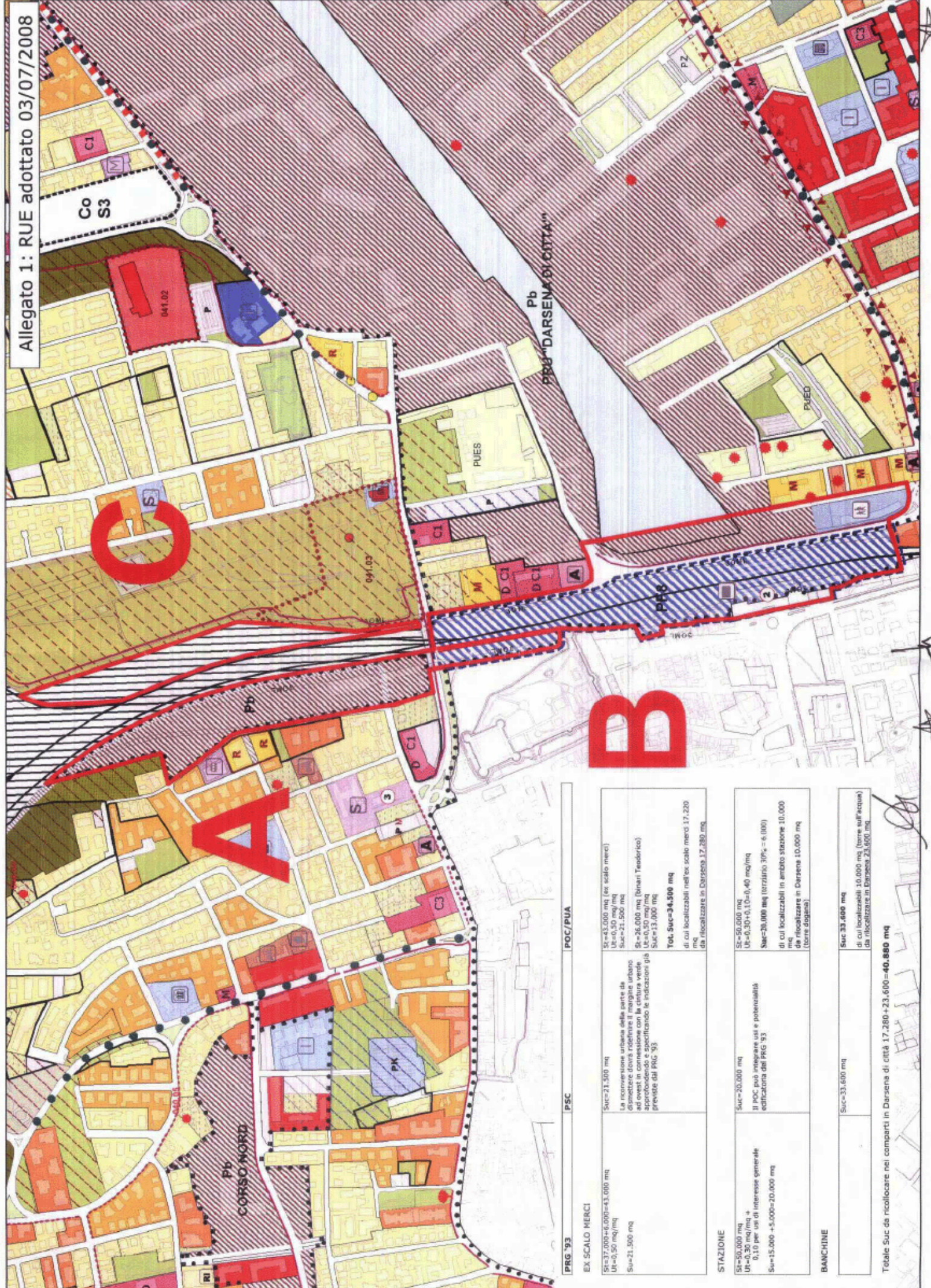
---

Per l'Autorità Portuale di Ravenna,  
il Presidente *Giuseppe Parrello*



---





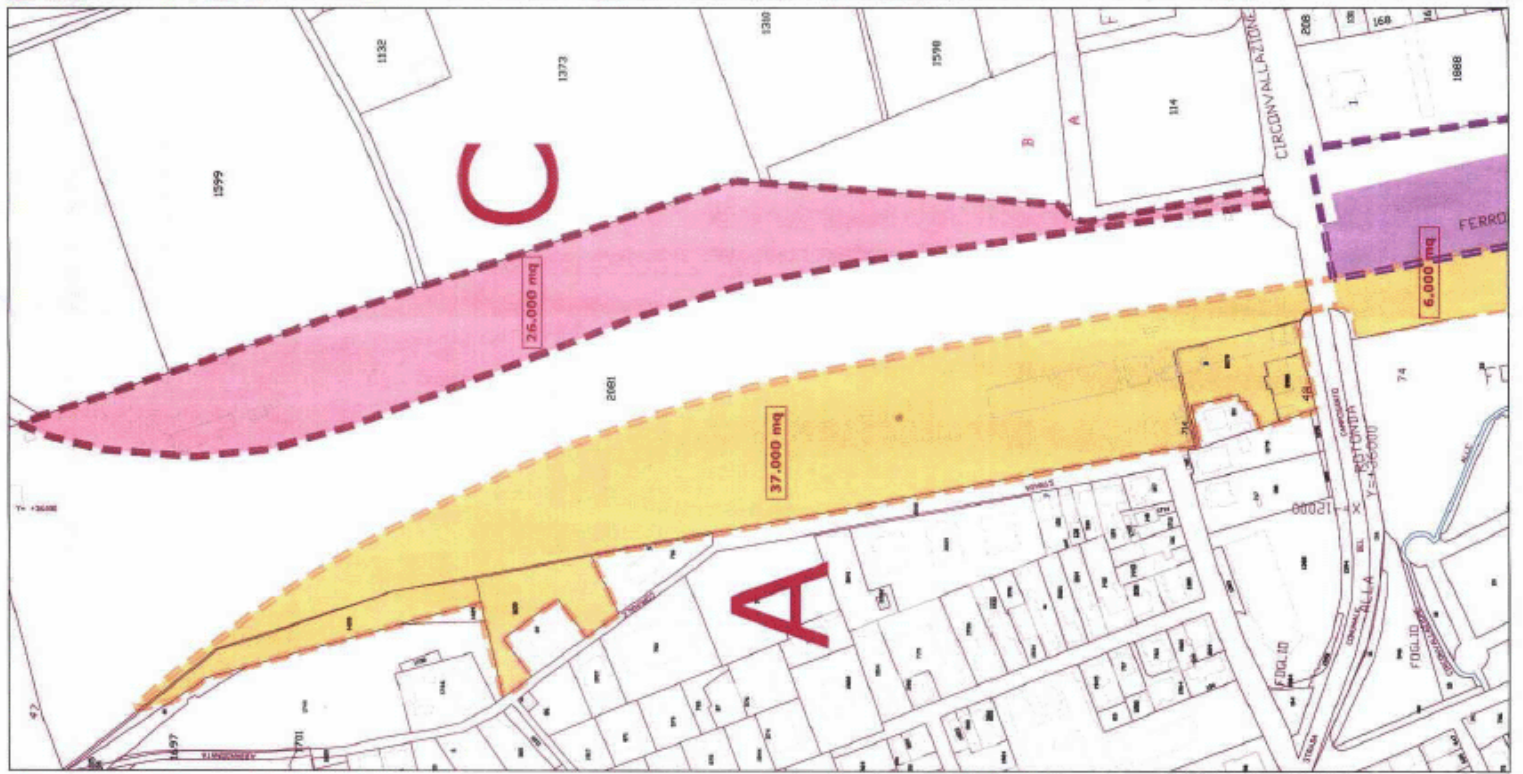
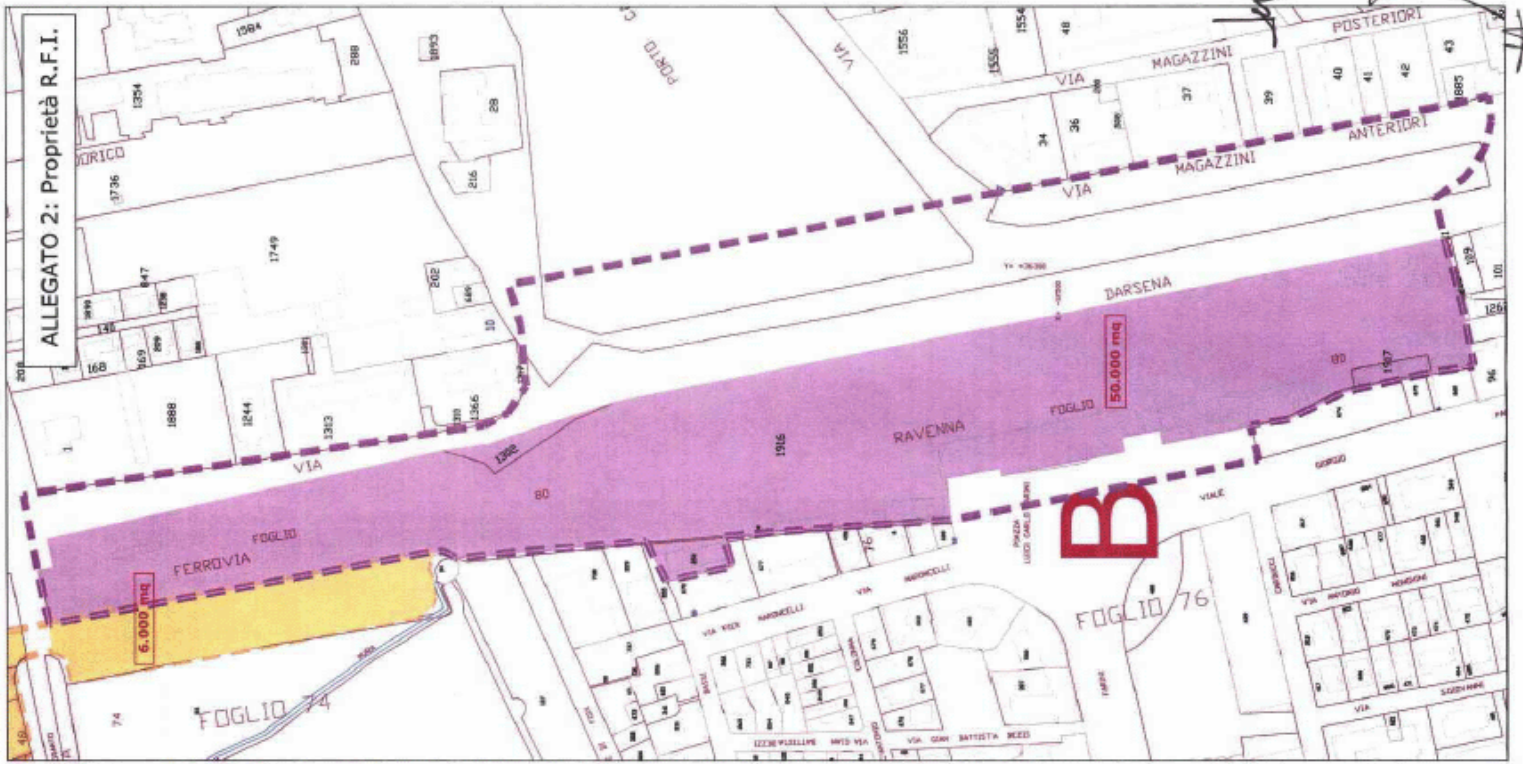
PRG '93	PSC	POC/PUA
<p><b>EX SCALO MERCÉ</b></p> <p>SI=37.000+6.000=43.000 mq                      UI=0,50 mq/mq                      Su=21.500 mq</p> <p>La riconversione urbana della parte di demolire dovrà restituire il margine urbano libero per la realizzazione di nuove edificazioni e specificando le indicazioni già previste dal PRG '93</p>	<p>Su=21.500 mq</p>	<p>SI=43.000 mq (ex scalo merci)                      UI=0,50 mq/mq                      Su=21.500 mq</p> <p>SI=26.000 mq (Binnen Teodorico)                      UI=0,50 mq/mq                      Su=13.000 mq</p> <p>Tot. Su=34.500 mq</p> <p>di cui localizzabili nell'ex scalo merci 17.220 mq                      da ricollocare in Darsena 17.280 mq</p>
<p><b>STAZIONE</b></p> <p>SI=50.000 mq                      UI=0,30 mq/mq +                      0,10 per usi di interesse generale                      Su=45.000 +5.000=50.000 mq</p>	<p>Su=20.000 mq</p> <p>Il POC può integrare usi e potenzialità edificazione del PRG '93</p> <p>di cui localizzabili in ambito stazione 10.000 mq                      da ricollocare in Darsena 10.000 mq (torre dogana)</p>	<p>SI=50.000 mq                      UI=0,30+0,10=0,40 mq/mq                      Su=30.000 mq (terzario 30% = 6.000)</p> <p>di cui localizzabili in ambito stazione 10.000 mq                      da ricollocare in Darsena 10.000 mq (torre dogana)</p>
<p><b>BANCHINE</b></p>	<p>Su=33.600 mq</p>	<p>Su=33.600 mq</p> <p>di cui localizzabili 10.000 mq (torre sull'acqua)                      da ricollocare in Darsena 23.600 mq</p>

Totale Su da ricollocare nei comparti in Darsena di città 17.280+23.600=40.880 mq

*[Handwritten signature]*



ALLEGATO 2: Proprietà R.F.I.



ALLEGATO 3: Schema della viabilità



ALLEGATO 4: Schema della viabilità su foto satellitare














**LEGANDA**

- Ambito di intervento P.R.U.
- ↑ Viabilità principale
- ↑ Viabilità secondaria
- ↑ Viabilità interrata per autobus
- Viabilità waterfront
- Comparti A, B, C
- Ambiti di possibile localizzazione di nuove volumetrie prodotte da aree pubbliche
- Placota soprelevata di connessione fra centro storico e darsena per l'adeguamento degli spazi di stazione
- Affaccio binari da riqualificare
- PZ
- Placota sull'acqua
- Percorsi di relazione principali



ALLEGATO 6: Schema della viabilità su foto satellitare  
 Dettaglio zona stazione

**LEGANDA**

-  Ambito di intervento P.R.U.
-  Viabilità principale
-  Viabilità secondaria
-  Viabilità interrata per autobus
-  Viabilità waterfront
-  Comparti A, B, C
-  Ambiti di possibile localizzazione di nuove volumetrie prodotte da aree pubbliche
-  Piastra sopraelevata di connessione fra centro storico e cinema per l'adeguamento degli spazi di stazione
-  Affaccio binari da riqulificare
-  Piazza sull'acqua
-  Percorsi di relazione principali

PZ



**All. 8 5° Rassegna  
urbanistica nazionale**

Catalogo mostra relativa al piano regolatore generale 2003.

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

## Comune di Ravenna

### Piano regolatore generale 2003

#### Quarant'anni di pianificazione a Ravenna

La riflessione sulle vicende urbanistiche di Ravenna degli ultimi decenni porta a riconoscere la fine degli anni '60 come l'inizio di una fase di governo locale del territorio caratterizzata da continuità e sistematicità di metodo e di contenuti. Questa forte caratterizzazione è stata riconosciuta, ed è tutt'ora riconoscibile, a tal punto da risultare in qualche modo paradigmatica nel panorama nazionale.

Di ciò occorre essere consapevoli nel momento in cui, per la quarta volta con regolarità decennale, si procede alla rivisitazione dello strumento fondamentale del governo locale del territorio e cioè del Prg, nella nuova forma introdotta dalla Lr 20/00. Il Prg 2003 vuole costituire un ulteriore tassello di questa continuità e sistematicità, peraltro metabolizzando con naturalezza le ulteriori novità introdotte dalla Legge citata, in quanto elementi anticipati nella quarantennale esperienza di Ravenna (rapporto pianificazione/programmazione e pubblico/privato, meccanismi attuativi; operatività del piano).

I caratteri di questa fase riguardano metodo e contenuto: ambedue impostati a partire dall'elaborazione del Prg '73 ed in particolare con la Delibera programmatica del 1971, con la quale venne istituito l'Ufficio di Piano ed attivata la metodologia di pianificazione proposta dal Prof. Marcello Vittorini, chiamato per la formazione del Prg '73<sup>1</sup>. A questa metodologia, aggiornata ed integrata nel tempo, si è da allora ispirata l'azione urbanistica di Ravenna.

Metodologia ed Ufficio di Piano hanno rappresentato le condizioni della continuità che si è espressa nella formazione e nella gestione del Prg '73, del Prg '83 e del Prg '93 e nel perseguimento dei loro obiettivi. È così che il territorio di Ravenna è riuscito a crescere in modo sostanzialmente equilibrato raggiungendo diversi punti di maturità. In particolare, tramite il lavoro svolto dall'Ufficio di Piano, Ravenna ha acquisito una consapevolezza ed una conoscenza approfondita ed in continuo aggiornamento del proprio patrimonio ambientale, sociale ed economico; ha impostato un monitoraggio costante, tramite una struttura dedicata, dei rischi idrogeologici del territorio; ha promosso un forte lavoro di partecipazione prima durante e dopo la redazione dei Piani regolatori anche al fine di limitare gli interessi speculativi dei privati; ha messo a punto una capacità di gestione delle trasformazioni sul territorio che ha limitato la discontinuità nel passaggio tra i diversi piani senza creare interruzioni o salti di programmazione, che possono bloccare o rallentare l'attività edilizia pubblica o privata, preservando da eventuali compromissioni in atto di parti del territorio tramite varianti di salvaguardia e tutela; ha sostenuto un confronto critico con le autorità di pianificazione di livello superiore e ciò ha consentito una coerenza ed una unità di intenti nella pianificazione del territorio; ha assegnato un efficace carattere operativo agli strumenti di pianificazione facilitando l'attuazione delle previsioni ed evitando il più possibile il rimando

**1.** Estratto dal Documento programmatico del 9 luglio 1971:

- a) il Prg deve essere redatto all'interno dell'Amministrazione comunale, da un apposito Ufficio di piano, coordinato da un consulente esterno, salvo alcune ricerche specifiche che possono essere oggetto di incarichi particolari;
- b) oltre l'Ufficio di piano, risulta necessario istituire a Ravenna anche un Ufficio geologico comunale, al fine di controllare l'andamento della subsidenza e dell'eustatismo;
- c) i criteri di impostazione devono essere chiaramente definiti in un documento programmatico da sottoporre al Consiglio comunale ad alla collettività locale;
- d) nella fase di formazione del Prg occorre assolutamente evitare (o quanto meno ridurre al minimo) il blocco o il rallentamento delle attività edilizie pubbliche e private;
- e) occorre, d'altro canto, bloccare i fenomeni di compromissione in atto ed occorre anche fornire alcune immediate risposte ed esigenze urgenti della popolazione: a tal fine appare necessario procedere, durante la formazione del Prg, ad una "Variante specifica di salvaguardia e tutela", nonché ad un immediato adeguamento del Peep, soprattutto per i centri minori del forese;
- f) alla formazione del Prg deve essere direttamente interessata non soltanto la Gm ma anche la Commissione consiliare competente;
- g) prima di procedere all'adozione del Prg sarà sottoposto all'Amministrazione uno schema di massima del Piano stesso, così da raccogliere eventuali osservazioni;
- h) i contenuti del Prg devono essere coerenti con le competenze istituzionali e con le reali possibilità d'intervento e di gestione dell'Amministrazione comunale, da concordare preventivamente con le autorità pianificanti di livello superiore, con particolare riferimento alle ipotesi di programmazione nazionale e regionale;
- i) è necessario che il Prg si il più possibile "operativo", cioè che le sue previsioni e prescrizioni siano talmente definite e precise da consentire (nella massima misura possibile) la loro attuazione senza la necessità di ulteriori strumenti esecutivi. Ciò non significa rifiutare sistematicamente i Piani particolareggiati, ma significa far ricorso ad essi soltanto nei casi di effettiva necessità tecnica e/o amministrativa. Così ad esem-

ad ulteriori strumenti esecutivi; ed infine ha promosso un uso evoluto del Prg come strumento per la qualificazione del bilancio e della capacità di intervento e di spesa del Comune.

Gli esiti concreti di tutto ciò sono visibili nel livello di qualità che Ravenna esprime, apprezzabili almeno rispetto a contesti di analoga rilevanza, soprattutto in rapporto alla capacità di porsi obiettivi di avanguardia (tutela e valorizzazione del patrimonio naturalistico e culturale, sviluppo e conversione delle attività produttive e delle attività portuali, adeguamento infrastrutturale, cura del centro storico, qualificazione morfologica e funzionale della città della trasformazione e di quella di nuovo impianto: cintura verde, darsena di città, corsi nord e sud, etc) e di perseguirli nel tempo con la continuità e la costanza necessarie nei processi complessi e di lungo periodo, attraverso le quali prendono corpo le modificazioni urbane strutturali, destinate a segnare nel tempo la qualità della città.

pio, la disciplina dei centri storici, delle aree edificate (sature e di completamento) delle aree pubbliche e di uso pubblico, può essere in larga misura definita in sede di Prg, a condizione che il Piano stesso si basi su analisi sufficientemente complete ed approfondite e che soprattutto la licenza edilizia venga rilasciata a titolo oneroso, cioè dietro pagamento di un contributo per le opere di urbanizzazione e per la costruzione. Infatti molto spesso l'obbligo alla formazione del piano particolareggiato o della lottizzazione convenzionata appare come l'unica via per recuperare gli oneri di urbanizzazione da parte dei Comuni.

j) il Prg non deve essere inteso solo come strumento di disciplina dell'uso del suolo e delle attività edilizie, bensì come strumento fondamentale per la qualificazione del bilancio e della capacità di intervento e di spesa del Comune: di conseguenza è indispensabile che la sua formazione e la sua programmata attuazione non siano di competenza di un singolo Assessorato, ma impegnino l'intera Giunta e l'intero Consiglio comunale.

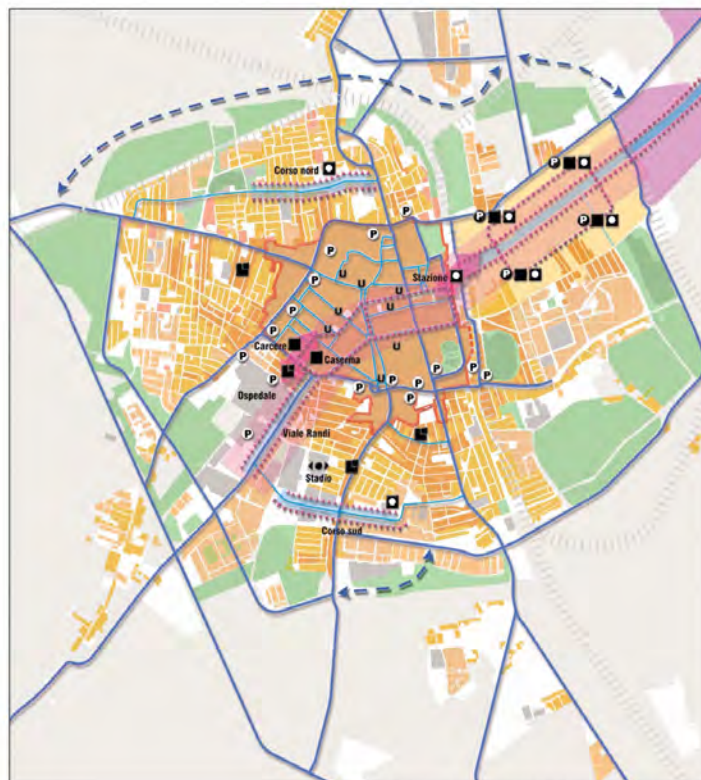
**PRG 2003**  
**PSC**  
**RAVENNA**

**Comune di Ravenna**  
Anza pianificazione territoriale - Servizio Progettazione urbanistica

**Schema strutturale Strategico**  
**Azione strategica integrata: Ravenna, capoluogo**

**S.A.I.1**  
**DOCUMENTO PRELIMINARE [20.03.2003]**

**SCHEMA GRAFICO**

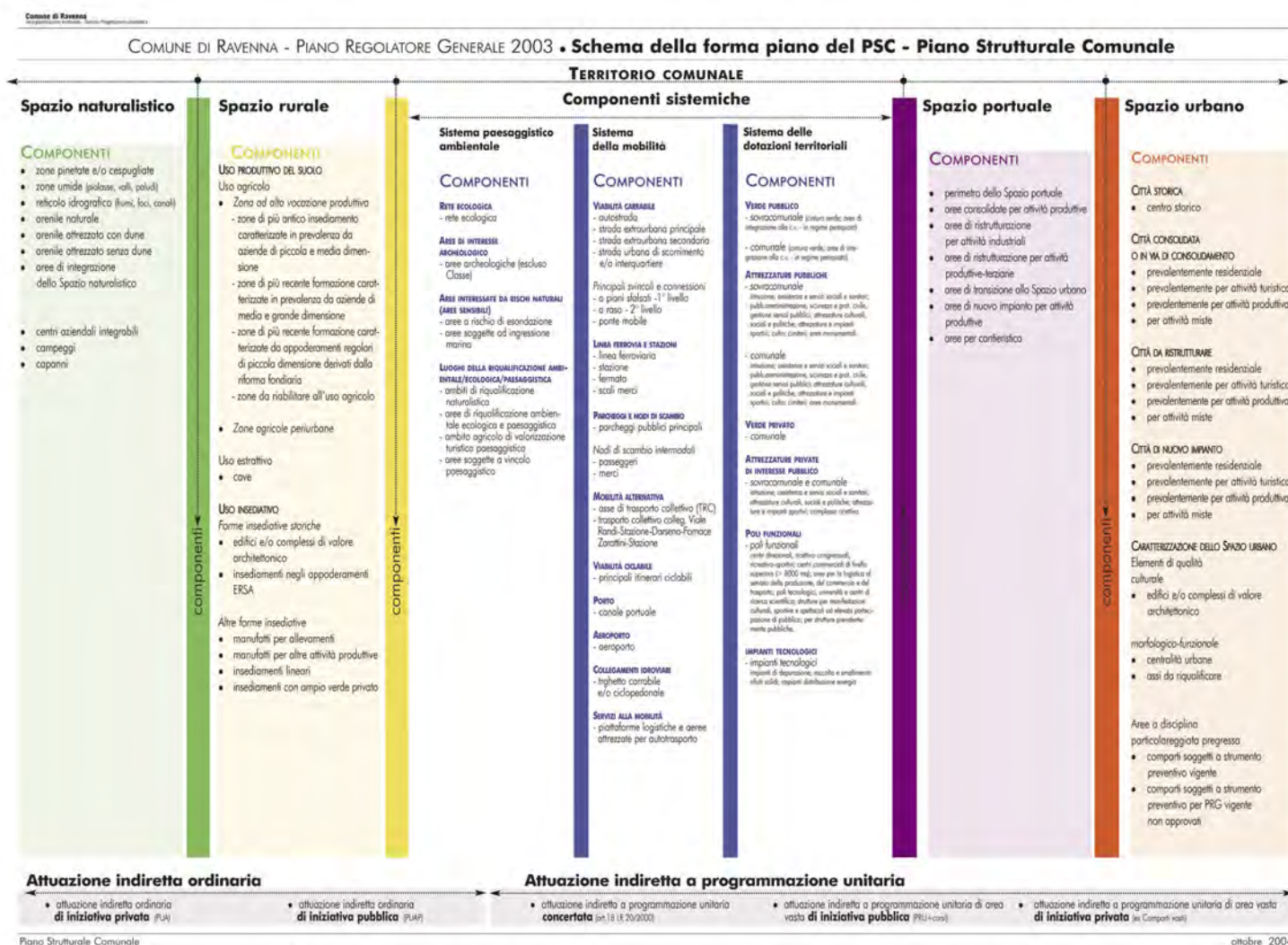


Ravenna - Piano strutturale comunale. Schema strutturale strategico.

<b>Area urbanizzata.</b>	<b>Porto.</b> Prevedere un sistema di accesso al centro storico attraverso un sistema di collegamento con trasporti pubblici dai terminali passeggeri fino alla Darsena di città.	<b>Strutturazione forte.</b> Strutturazione integrata di parti di città in termini di attrezzamento e funzioni spostando il traffico di sole baricelle sulla circoscrizione esterna da completare.
<b>Perimetro del centro storico.</b> Ridefinizione del perimetro del centro storico per comprendere eventuali tessuti che hanno assunto significati e valori da tutelare.	<b>Canale Candiano.</b>	<b>Strutturazione leggera.</b> Strutturazione integrata e diversificata nei tessuti complessi con prevalenza di trasporti ciclopedonali e mezzi pubblici.
<b>Tessuti del centro storico.</b> Ridefinizione morfologica e qualificazione formale degli spazi pubblici e delle architetture, la specificità e l'identità dei luoghi. Favorire la qualificazione e la riurbanizzazione del centro storico e dei luoghi adiacenti, perseguendo lo sviluppo equilibrato della funzione residenziale, socialmente integrata, con quelle commerciali, turistico-culturali e universitarie.	<b>Viabilità principale.</b> Garantire un uso appropriato delle diverse tipologie di strade in relazione alla loro classificazione funzionalistica.	<b>direttrice strutturante.</b> Rafforzare la connessione fra il centro storico, il polo orientale di viale Bandi e il nuovo quartiere della Darsena, garantendo una adeguata capacità attrattiva, anche attraverso la più forte caratterizzazione funzionale dei tre poli: strutturazione ed integrazione delle varie parti urbane del capoluogo attraverso trasporto pubblico e parcheggi strategici.
<b>Tessuti morfologicamente e funzionalmente maturi.</b> (tessuti di primo impianto; tessuti anni 40 e 50) Manutenimento e valorizzazione dei tessuti, degli spazi aperti pubblici e delle aree verdi di pertinenza.	<b>Viabilità secondaria.</b> Razionalizzare e completare il sistema della sosta per facilitare l'espansione della ZTL e delle aree pedonali nel centro storico, e per migliorare le funzionalità della circolazione sui principali assi di viabilità urbana.	<b>Connessioni di parti di città.</b> Favorire la relazione e l'integrazione fra Centro storico e Darsena, ricorrendo all'attraversamento della stazione e garantendo l'equilibrio nella localizzazione delle funzioni strategiche. Collegare l'asse polifunzionale di Viale Bandi con il centro storico attraverso due strutture contenitive di possibili usi strategici come la Caserma ed il Carcere.
<b>Ambiti a morfologia unitaria autonoma.</b> (ambito di impianto unitario anni 60 e 60; ambito a morfologia autonoma e unitaria successiva agli anni 70; ambiti a morfologia unitaria successiva agli anni 80) Manutenimento e valorizzazione dei tessuti e qualificazione dello spazio aperto pubblico.	<b>Viabilità di circolazione urbana</b>	<b>Nuova centralità urbana.</b> Individuazione di spazi e strutture per la creazione di nuove centralità di riferimento per la città.
<b>Aree edificate.</b> (aree edificate anni 60-80; aree edificate dopo gli anni 80; insediamenti lineari e di frangia) Ridotto e riqualificazione urbana degli insediamenti. Consolidamento della struttura morfologico-funzionale degli insediamenti, mettendo in rete gli spazi pubblici, potenziando spazi luoghi centrali e dotazioni.	<b>Ferrovia.</b>	<b>Recupero di complessi edifici o strutture.</b> Ricollocamento di servizi e funzioni culturali, universitarie e turistiche in strutture dismesse al fine di qualificare il volto culturale-turistico del centro storico.
<b>Servizi.</b> Riqualificazione, eventuale potenziamento e ridistribuzione delle strutture a servizio del capoluogo.		<b>Tessuti di valore da tutelare.</b> Eventuale applicazione di una normativa specifica che conservi e valorizzi il tessuto.
<b>Tipologie speciali.</b> Omologazione degli usi e delle funzioni delle strutture disponibili in un'ottica strategica di sviluppo culturale e turistico del capoluogo.		<b>Delocalizzazione.</b> Trasferimento di strutture non più compatibili o la cui permanenza nel centro urbano è inopportuna.
<b>Aree verdi.</b> Completare la rete e la messa a sistema degli spazi verdi (articolandoli per forme d'uso e gestione) e consolidare l'attuazione della cintura verde al fine di consentire lo sviluppo dell'insediamento entro la cintura stessa, confermando i limiti del piano precedente.		<b>Parcheggi esistenti.</b> Integrare il sistema dei parcheggi di accesso alla città con il sistema dei trasporti pubblici, per favorire la pedonalizzazione al centro storico.
<b>Darsena.</b> Riqualificazione strategica urbana attraverso la riprogettazione ed il riuso delle strutture e delle aree esistenti. Potenziare gli spazi funzionali ai servizi congressuali e coinvolgendo anche in attività di recupero e qualificazione di ambiti urbani strategici, come la Darsena di Città.		<b>Parcheggi di progetto.</b> incoraggiare la realizzazione di nuovi parcheggi in relazione al sistema del trasporto pubblico ed ai luoghi centrali da valorizzare.
		<b>Università.</b> Riorganizzare ed ottimizzare le strutture universitarie esistenti e dedicarne altre in modo compatibile con le altre funzioni che si svolgono nel capoluogo. Dare attuazione al progetto di realizzazione della biblioteca unica dell'università convenzionate in idonea struttura, nell'ambito del centro storico. Consolidare e sviluppare l'insediamento universitario prioritariamente nel centro storico. Consolidare il polo scientifico presso l'ITAS, mettendo in compimento dei progetti avviati. Valorizzare il ruolo dell'Accademia di Belle Arti anche mediante l'assegnazione di idonei spazi didattici e operativi nell'ambito della Darsena di città. Dare attuazione ai progetti di sviluppo del polo universitario esistenti, anche mediante la previsione di aule e immobili idonei alla apertura di nuove sedi.



Le scelte del Prg 2003 intendono collocarsi, in coerenza con la direzione di marcia tracciata agli inizi degli anni '70, nella prospettiva di caratterizzare sempre più Ravenna come crocevia di flussi da e per tutte le direzioni e di diversa natura (demografici, culturali, produttivi ed anche naturali); flussi che, attraversando il territorio comunale, possono costituire stimoli e opportunità che appunto il Prg vuol contribuire a trasformare in occasioni di sviluppo economico e sociale sostenibile, fornendo alla comunità ravennate regole



condivise per un governo lungimirante delle risorse ambientali, naturalistiche ed antropiche di cui il territorio di Ravenna è particolarmente ricco.

Ravenna - Piano strutturale comunale. Schema della forma del piano.

Questi intendimenti sono lo sbocco coerente del percorso di ricerca del ruolo che Ravenna, sempre curando l'equilibrio ambientale, sociale ed economico del territorio, ha iniziato negli anni 70 e che, troncando con l'esperienza precedente, è stato segnato dalle scelte dei piani che da allora si sono succeduti. Negli anni '70 si era rafforzata l'esigenza di riconoscere e salvaguardare aree di importanza naturalistica chiamate unità ambientali (valli, pialasse, pinete) fondamentali per il benessere del territorio e dei suoi abitanti ed era cresciuta l'attenzione per il centro storico al fine di salvaguardarne le caratteristiche non solo monumentali ma anche morfologiche e tipologiche e per i centri minori del Forese, al fine di rafforzare il "sistema mediano", garante di un decentramento urbano rispetto al capoluogo anche perché sostenuto da un sistema infrastrutturale non radiocentrico. Negli anni '80 e con le scelte del Prg '83, l'Amministrazione comunale, forte di una situazione territoriale messa a punto nei suoi elementi costituenti, sposta l'attenzione e le energie nell'ottimizzazione del patrimonio esistente anche al fine trovare delle occasioni di sviluppo economico di carattere commerciale, turistico ed amministrativo e culturale senza dimenticare di salvaguardare l'equilibrio di fondo ambientale, insediativo e sociale raggiunto negli anni precedenti. Gli anni 90 ed il Prg '93, coincidono con un passaggio piuttosto difficile, per Ravenna e in particolare per il suo sistema economico, dovuto al crollo del gruppo Ferruzzi. Lo strumento urbanistico assume in questo contesto un ruolo fondamentale per il rilascio dell'economia ravennate e al tempo stesso assumono

una funzione di assestamento e ricalibratura di uno sviluppo troppo teso verso un terziario banale, sostenuto da comportamenti globalizzati, fatto di iniziative economiche sul territorio comunale caratterizzate dalla breve durata ed incisività e dalla spersonalizzazione delle risorse territoriali ed umane locali. Ciò attraverso la promozione di opportunità per una diversa imprenditorialità legata anche alla valorizzazione delle qualità ambientali e culturali e al recupero di aree dismesse.

Il Prg 2003, accentua la ricerca di qualità, concentrando l'attenzione sulle risorse e sulle potenzialità di Ravenna, promuovendo il loro uso in maniera sostenibile e contando, anche e soprattutto, sull'accresciuto livello della cultura di piano della popolazione che è chiamata a partecipare attivamente alla formazione del Piano. In questa prospettiva il Prg tende a ritrovare ed esaltare l'identità locale come elemento di forte caratterizzazione dello sviluppo della città e del territorio ravennate; ciò anche ai fini della personalizzazione del ruolo di Ravenna in sede internazionale.

Così se 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", ed il Prg '93 "il Piano della riqualificazione urbana e della crescita socio-culturale", il nuovo Prg 2003 può definirsi come "il Piano della valorizzazione consapevole e sostenibile delle qualità locali per l'affermazione di Ravenna nelle reti globali".

### **Dal Documento preliminare al Psc**

Alla luce della lettura del territorio comunale e della valutazione dei suoi valori e dei suoi punti critici attraverso il Quadro conoscitivo e dando seguito al programma di governo dell'Amministrazione ed al Documento di indirizzi, il Documento preliminare contiene l'individuazione degli obiettivi ed una prima definizione delle scelte significative volte a caratterizzare il nuovo Prg di Ravenna.

In particolare il Documento preliminare, attraverso elaborati sintetici di valutazione degli elementi critici presenti sul territorio, raggiunge e propone una nuova chiave di interpretazione del territorio: gli Spazi, i Sistemi e le Componenti strutturanti. Si tratta di un'anticipazione di quella che è la forma piano assunta dal Psc (dove per forma piano si intende l'insieme delle modalità attraverso cui i contenuti progettuali del Piano sono individuati, ordinati, tradotti in disegni e norme in funzione della loro complessità e della loro attuabilità nel tempo.); il territorio comunale viene articolato in Spazio urbano, Spazio rurale, Spazio portuale, Spazio naturalistico, intersecati da tre Sistemi: il Sistema paesaggistico-ambientale; il Sistema delle infrastrutture della mobilità; il Sistema delle dotazioni territoriali (verde e servizi pubblici, impianti e infrastrutture ecologiche, attrezzature). Il Documento preliminare si chiude con un elaborato chiamato Schema strutturale-strategico, una sorta di preliminare di Piano, con il quale, dopo aver evidenziato le componenti strutturali, si individuano gli obiettivi e le conseguenti azioni da attivare ed intraprendere, articolate rispetto ai loro contenuti tematici, e rispetto a specifiche situazioni territoriali, come il capoluogo, le frazioni di Frangia, l'ambito portuale, i Lidi e i centri del Forese. Lo Schema strutturale-strategico è accompagnato dalla individuazione dei possibili canali finanziari di sostegno per le politiche e per gli interventi. Tali elaborati, nel complesso, costituiscono parte caratterizzante del Documento preliminare del nuovo Prg di Ravenna.

Il Prg 2003 assume a fondamento delle proprie scelte progettuali i seguenti principi: lo sviluppo e la sostenibilità, la qualità del territorio, la qualità urbana, la trasparenza, la partecipazione, l'equità, la collaborazione interistituzionale, l'operatività del piano, in coerenza col Documento preliminare.

In ossequio ai principi dello sviluppo, della sostenibilità, della qualità del territorio e della qualità urbana, il Prg 2003 mira a preservare e valorizzare la risorsa territorio (quale realtà complessa ed integrata) come base di sviluppo economico, sociale e culturale. Le scelte progettuali ed il contenuto normativo del piano favoriscono, da una parte l'uso controllato delle risorse naturali per evitare situazioni di rischio, di degrado o di irriproducibilità delle risorse, dall'altra il miglioramento della qualità urbana sotto il profilo ecologico, morfologico, estetico, storico-artistico, dell'accessibilità e della mobilità.

Il Piano intende rispondere anche all'esigenza di essere motore di trasparenza, partecipazione ed equità nei processi di trasformazione e d'uso del territorio. In altre parole di costituire la base di un rapporto di fiducia tra cittadini ed Amministrazione nel quale alla fiducia dei cittadini corrisponde una conduzione efficiente del processo di piano nella trasparenza e nell'equità.

Quanto alla collaborazione interistituzionale si tratta di un principio già praticato, com'è noto, nella fase che ha portato all'approvazione del Documento preliminare, in sede di Conferenza di pianificazione del 22 maggio 2003, principio al quale la costruzione ed i contenuti del Psc hanno inteso essere fedeli in coerente continuità

con quelli, di metodo e di merito, di detto Documento.

L'idea di città e territorio posta a base del Prg 2003 e anticipata dal Documento preliminare sono le seguenti:

- la Ravenna del turismo e della cultura è caratterizzata da un orientamento del turismo verso una forma di qualità, per il raggiungimento della quale il piano pone particolare attenzione alle risorse naturali e ai beni e alle attività culturali presenti sul territorio affinché vengano mantenute, qualificate e potenziate per integrare e rafforzare la capacità di richiamo e l'identità di città d'arte e di cultura di Ravenna, incrementando e qualificando lo sviluppo del turismo.
- la Ravenna dalla produzione gentile, caratterizzata dalla definitiva cancellazione dell'immagine di Ravenna legata al polo chimico industriale del porto. In tal senso le scelte del piano mirano a rivolgere l'attività produttiva verso processi sempre più compatibili con l'ambiente, a ricollocare razionalmente le attività a rischio ineliminabili nel processo di produzione delle aree portuali e a favorire le attività che implementano le risorse locali in maniera sostenibile, consolidando le attività cantieristiche, ampliando le dotazioni di aree portuali pubbliche, incrementando i servizi a valore aggiunto della logistica portuale e completando ed ampliando le infrastrutture di connessione del porto con l'entroterra nazionale ed internazionale.
- la Ravenna dal sistema insediativo di qualità, è stato un traguardo perseguito dai precedenti Prg soprattutto nell'equilibrata distribuzione territoriale; il nuovo Prg mira, oltre a ciò, ad approfondire al massimo la qualità degli insediamenti attraverso: il consolidamento e la definizione della struttura morfologico-funzionale e della loro accessibilità, mettendo in rete gli spazi pubblici, potenziando assi, luoghi centrali, dotazioni e definendo i margini.
- la Ravenna solidale è una risposta che il Prg 2003 intende fornire alla nuova configurazione sociale conformatasi in questi ultimi anni. La coesione sociale è dunque un punto di forza della società ravennate che va perseguita con politiche di integrazione e di supporto nei confronti delle fasce sociali deboli (anziani, bambini, disabili, emarginati, etc), delle famiglie e degli immigrati, creando una rete di servizi sostenuti dal Comune, dai privati, dal volontariato e dall'associazionismo, trovando spazi, occasioni di dialogo e strutture abitative ad accesso facilitato per le fasce sociali deboli. A queste ultime esigenze il Prg 2003 pone particolare attenzione.

#### **SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA**

Comune di Ravenna

#### **IL CASO**

Piano regolatore generale 2003

#### **CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO**

Intero territorio comunale

#### **A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE**

Piani urbanistici

#### **RIFERIMENTI**

<http://infoterritorio@comune.ra.it>  
Urbanistica Informazioni n. 195 / 2004

## All. 9 Progetto Cino

### Zucchi

Articolo di Anna Leone sul progetto di Cino Zucchi nella “Darsena di città” di Ravenna.

Fonte: <http://www.iterimmobiliare.com/wordpress/ravenna-darsena-di-citta.html>

[http://www.youtube.com/watch?v=d5FdCBbqqpU&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=d5FdCBbqqpU&feature=player_embedded)

## **TORRE SULLA DARSENA DI CITTA', RAVENNA**

Con questo progetto si dà l'avvio al master plan dell'architetto Franco Boeri, il coordinatore degli interventi di riqualificazione della Darsena. Nell'ambito della realizzazione del progetto è prevista l'attuazione di un programma di sperimentazione finalizzato all'ecosostenibilità. Il nuovo intervento, i cui lavori inizieranno nel 2008, sarà realizzato con architettura innovativa e tecnologia all'avanguardia frutto dell'architetto Cino Zucchi.

L'edificio sarà a forma di torre alto 40 metri, conterrà 72 alloggi di edilizia residenziale pubblica a prezzi contenuti e 12 in edilizia libera. La superficie utile complessiva è di oltre 7.400 metri quadrati.

Sulle pareti della torre residenziale spiccherà il richiamo ai mosaici ravennati, verranno utilizzati materiali biocompatibili, particolari accorgimenti saranno per l'isolamento acustico, il recupero termico, minori consumi e l'auto produzione di energia.

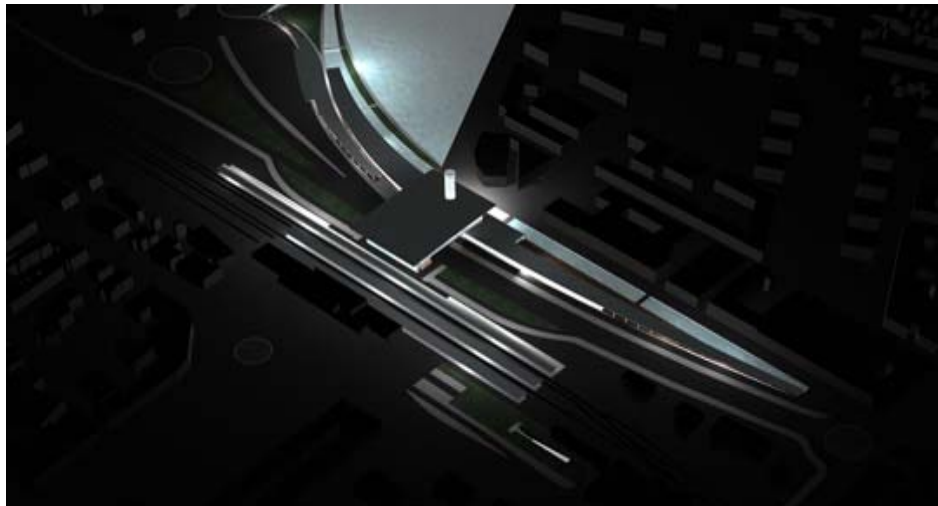
Gli interventi finalizzati all'ecosostenibilità riguardano:

- il risparmio energetico nel periodo invernale
- l'uso dell'apporto energetico solare per il riscaldamento dell'acqua
- la riduzione del consumo di acqua potabile
- il recupero delle acque meteoriche
- il controllo delle emissioni nocive dei materiali delle strutture, degli impianti e delle rifiniture.



## All. 10 “Stazione Ponte”

Articolo dell'architetto Giuseppe Vestrucci sull'ammodernamento della stazione ferroviaria.



## **LA STAZIONE, NUOVA “PORTA DI ACCESSO” ALLA DARSENA**

Nel campo della riqualificazione urbana, non esiste tema più attuale della ristrutturazione del waterfront. I primi esempi su grande scala li offrono il nord America e il Canada nei primi anni settanta (Toronto, Baltimora, Boston, Cleveland, Sacramento...), ma ben presto l'esempio viene seguito dal Vecchio Continente: gli interventi sui docklands di Londra, Manchester e Rotterdam, testimoniano la volontà di recuperare intere aree dimesse, convertendole a nuove funzioni. L'Italia ha risposto a sua volta a tale input progettuale, attivando politiche di recupero a Milano, Napoli, Genova, Venezia, solo per citare i casi più noti. Per Ravenna, la possibilità di inserirsi in uno scenario internazionale è data dalla Darsena di città. Il canale Candiano parte dal porto di Marina di Ravenna sull'Adriatico e penetra nell'entroterra arrestandosi a poche centinaia di metri dal centro storico, a ridosso della stazione ferroviaria. L'intera area della Darsena suscita oggi all'osservatore la sensazione di polverizzazione e “caos urbano” percepita spostandosi tra edifici già ristrutturati (l'ex **raffineria Almagià**), strutture fatiscenti e in completo stato di abbandono, recenti ma anonime costruzioni di edilizia popolare. Il primo obiettivo del nostro progetto è perciò contrastare la disgregazione della darsena, ponendosi come nuovo punto di riferimento del suo sviluppo.

Alla luce di queste considerazioni, si è scelto di intervenire sulla testata del Candiano, punto di approdo e di partenza della futura darsena. Il secondo importante obiettivo è restituire a Ravenna una parte che non le appartiene più e verso la quale l'intera cittadinanza mostra indifferenza. Questa situazione è amplificata da un ostacolo fisico e tangibile, che si frappone tra la città e la darsena: la stazione ferroviaria. Come accade per molte altri centri dell'Emilia Romagna ( Forlì, Bologna, Faenza, Rimini...), la stazione crea una frattura, nel nostro caso tra città storica e città portuale. Se pensiamo che Ravenna è nata come centro marittimo e che deve tutta la sua storia all'acqua e alle risorse che ha saputo trarne, comprendiamo il reale valore del distacco che oggi si avverte tra le parti di quella che un tempo era un'unica entità. Le scelte politiche ed economiche del dopoguerra non hanno favorito una presa di posizione differente verso il problema, trasformando la darsena in un polo industriale senza tener conto della possibilità di affidarle altre funzioni. Il progetto di una nuova darsena deve quindi riconsiderare in toto il suo riassetto urbano, legandolo a quella presenza inscindibile che è la stazione. Se il fine è quello di ricongiungere Ravenna con la darsena e con la sua storia, occorre innanzitutto permettere ai cittadini di poter oltrepassare l'ostacolo: fisicamente e visivamente. Si è scelto di non creare una nuova stazione, perché l'edificio esistente è ben integrato nel contesto urbano e assolve perfettamente alla sua funzione. La stazione deve essere la nuova “porta di accesso” alla darsena, non più ostacolo ma elemento di congiunzione. Alla **riprogettazione del sottopasso** (che prima si arrestava dopo l'ultimo binario e che viene ora prolungato fino in darsena) è seguita l'idea di un **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. Dunque l'utenza che arriva, entra o si trova in stazione ha davanti a sé due grandi percorsi, a seconda delle sue esigenze. Può utilizzare il sottopasso per recarsi in darsena e usufruire dei servizi presenti. Oppure risalire nella hall adiacente alla terza banchina e raggiungere la darsena passando dalla pensilina vetrata. Entrambi i percorsi hanno lo stesso fine, rigenerare

l'anima della darsena, cioè l'anima di Ravenna. Arrivati in darsena ci accoglie quella che possiamo definire un'operazione di landscaping, ovvero un approccio progettuale che tenga conto della fusione tra architettura e paesaggio. Ogni nuovo edificio rappresenta una modifica irreversibile del paesaggio urbano e naturale. Il progetto diventa così elemento di fusione tra due realtà, ciò che esiste e ciò che esisterà. Le quote di progetto si abbassano notevolmente, la copertura sembra quasi scendere verso l'acqua, un nuovo edificio segue il profilo della nuova darsena adagiandosi su di essa. Si ricrea un ambiente familiare a Ravenna, quello fluviale e marittimo in cui l'acqua entra nella città e torna a lambirne i limiti. Qui il viaggiatore può passeggiare e riscoprire la darsena, arricchita da funzioni che la rendono nuovo polo urbano. L'edificio prospiciente la testata accoglie un centro commerciale, una grande hall in cui vengono smistati i collegamenti verticali e orizzontali, e infine l'area dedicata al servizio di trasporto marittimo.

Tenendo conto che le percentuali di utilizzo della stazione aumentano sensibilmente nel periodo estivo, la nuova darsena, oltre ad accogliere le navi da crociera e offrire approdi agli yachts, deve anche servire a ridurre l'impatto ambientale del traffico automobilistico che si sposta verso i lidi ravennati. Via Trieste, che rappresenta il confine Sud del comparto darsena, durante la bella stagione è un'arteria molto trafficata in quanto conduce a Marina direttamente da Ravenna. Nasce così l'idea di un servizio di navi turistiche che dalla testata partono per la costa, proponendo una valida alternativa a chi vuole recarsi verso il mare, godendo al tempo stesso di un piacevole viaggio lungo il candiano. La parte finale del progetto dunque, è riservata alle strutture necessarie a tale servizio: biglietteria, sale d'attesa, ristorazione, uffici delle agenzie che curano il trasporto. L'iter progettuale non poteva tralasciare la necessità di ridisegnare la viabilità di Via Darsena, che costeggia la testata. La strada viene ridisegnata in sezione, ampliandola e dotandola di ampie piste ciclabili e marciapiedi alberati, per meglio integrarla col contesto urbano in cui verrà a trovarsi. Al termine della strada, è situato l'edificio che contiene la nuova stazione dei bus e delle corriere, appendice finale del progetto che accompagna lo sguardo dell'osservatore verso la parte Nord di Ravenna. Pensata soprattutto per essere utilizzata dalle corriere di linea, la nuova area di sosta garantisce un servizio pubblico più efficiente e conferma la volontà di alleggerire il traffico del centro storico. E' dotata di sale d'attesa, biglietteria ed uffici per i dipendenti. Al tempo stesso è anch'essa un punto di affaccio sulla darsena e, come per l'edificio che la precede seguendone la forma, grazie ad una parete vetrata offre la vista del candiano al visitatore. Con l'edificio appena descritto si conclude il percorso visivo che parte dalla stazione, prosegue con la pensilina e giunge a pochi metri dall'acqua, seguendo la linea curva tracciata dalla copertura dei due edifici più bassi. Infine, lo sguardo si posa sulla torre di vetro che sale dalla copertura principe a dominare la darsena, richiamando un tema caro all'architettura bizantina e a Ravenna, il campanile.

Un segno urbano che contrapponendosi nettamente al resto del progetto, con la sua verticalità richiama a sé la città e la darsena, punto di arrivo e di partenza di una nuova realtà.



## All. 11 Bonifica delle acque

Articolo sulla storia del porto di Ravenna e della bonifica delle acque.

*Fonte: <http://www.navigaindarsena.com/la-citta-dell-acqua/>*

## STORIA & BONIFICA DELLE ACQUE

Il porto di Ravenna deve la sua attuale configurazione a Papa Clemente XII (al secolo Lorenzo Corsini), che nel 1738, su suggerimento (se così si può dire) del Cardinale in Romagna Alberoni acconsentì la ricostruzione e l'attuale posizionamento del canale che dal mare arriva nel centro della città. Il Canale Corsini, fin da subito venne ribattezzato dal popolo "Candiano".

Sempre il Cardinal Alberoni, conscio delle problematiche di insabbiamento del Canale, fece collegare le lagune che si trovavano tra Ravenna ed il mare al Canale stesso per aumentare la "vivacità" dell'acqua. Del resto, anche Strabone circa 2000 anni fa aveva detto: "Ravenna è la città più grande nelle lagune, costruita interamente in legno e **percorsa da acque vive**. ... Quando la marea scende spazza via tutti i rifiuti e fa l'aria pura ..."

Certo è che dai tempi di Strabone ad oggi di cose ne sono cambiate: Ravenna si è allontanata dal mare e il suo porto ha cambiato innumerevoli volte posizione e percorso, ma il concetto della forza dell'acqua per mantenere "pulito" il porto è sempre corretto.

Anche Alfredo Baccharini al quale si deve l'attuale configurazione della Darsena di Città (che gli fu intitolata nei primi anni del XX secolo), puntò sull'azione delle correnti per mantenere pulito il fondale del porto, dalla città fino al mare. Baccharini infatti, nel 1864, scrive: "il canale deve approfondirsi quattro metri sotto il livello della ordinaria colma del mare ... nonché... della nuova Darsena la cui profondità sarà uguale a quella del canale".

E continua, per evidenziare il lavoro delle correnti contro l'insabbiamento: "... le forze vive sono ancora in aumento col completarsi della canalizzazione delle pialasse ... le forze suddette sono già talmente potenti, che la corrente di riflusso è talvolta rimontata con pena dagli stessi piroscafi ...".

Ma conclude anche dicendo che il mantenimento del Porto, necessiterà nel tempo di "diligenti e continue cure per conservarlo" e questo è ben confermato dai fatti.

Tutto questo per arrivare a dire che alla fine del 1800 e nei primi anni del 1900 i lavori di ampliamento e di sistemazione della Darsena di città portarono ad un fondale di circa 4 metri, almeno per quanto riguardava il Canale Corsini e la nuova Darsena i cui lavori finirono attorno al 1910.

A quei tempi, la Darsena presentava un "braccio" che ora si trova proprio al di sotto dell'odierno piazzale Aldo Moro e sulla Darsena di città cominciavano ad apparire oltre ai magazzini (disegnati da Camillo Morigia e databili verso la fine del 1700) anche le prime industrie tra le quali la Montecatini, una fornace per laterizi, depositi e un impianto per la lavorazione dei cereali (Molino Società Padana di Macinazione).

Il vero boom si ha infatti dalla seconda metà degli anni cinquanta. E' infatti in questi anni che sulle sponde del porto Canale nascono importanti quanto impattanti aziende tra le quali di particolare rilevanza la SAROM e il Petrolchimico, ecc..

Queste attività, relativamente lontane dalla città hanno comunque avuto un notevole impatto sulla qualità delle acque e dei sedimenti di tutto il porto canale e della Darsena stessa; il flusso ed il deflusso della marea e comunque la mobilità dei sedimenti ha diffuso l'"inquinamento" e così

mercurio, IPA, PCB e metalli si sono ben ridistribuiti in tutti i sedimenti del Candiano.

E' questo il periodo in cui l'intensa attività commerciale ed industriale provoca non pochi problemi ambientali, complice anche una comune minor sensibilità verso un problema a quei tempi sconosciuto o quanto meno sottovalutato.

Per ritornare all'area della Darsena di Città, si ricordano come attività esemplari i forni "a pirite" per la produzione di acido solforico (con il metodo della "camera a piombo") conclusasi attorno agli anni ottanta. Il processo produceva, come scarti della produzione, le così dette ceneri di pirite, rifiuti assai pericolosi per l'elevata concentrazione di arsenico presente. Nello stesso stabilimento venivano impiegati sali di rame per la produzione di concimi azotati. Ma a parte le attività esemplari e gli apporti di inquinanti provenienti dall'area più a mare, devono comunque essere ricordate tutte quelle attività quali lo stoccaggio, produzione e commercializzazione di solventi e fertilizzanti, l'uso di fitofarmaci (utilizzati tra l'altro per la disinfezione di cereali e legumi) e non ultimo il traffico navale che negli anni è andato sempre più aumentando, portando ad un aumento di sbarchi ed imbarchi nell'area portuale da 10.374.393 ton. nel 1970 a 25.2896.313 ton. nel 2008 , con il conseguente incremento delle concentrazioni di idrocarburi ed altri composti nelle acque portuali.

Anche gli scarichi urbani (con i loro elevati carichi di nutrienti, di sostanze organiche e di microrganismi potenzialmente patogeni) devono essere considerati fra gli aspetti rilevanti che hanno determinato e ancora determinano un impatto negativo sulla qualità delle acque e dei sedimenti della Darsena di città. La situazione attuale dei fondali, sia dal punto di vista del carico degli inquinanti sia della loro localizzazione, meriterebbe sicuramente un approfondimento.

Le caratteristiche granulometriche, i movimenti della colonna d'acqua dovuti alle maree ed ai moti delle eliche nonché delle chiglie delle navi portano i sedimenti a muoversi all'interno (ma anche all'esterno) dei confini della Darsena di città, rimescolandosi e "distribuendo" la storia che li ha caratterizzati.

Le acque e le loro caratteristiche chimiche sono specchio poi della situazione del fondo; è inutile quindi dire che un risanamento delle condizioni dei sedimenti porterebbe ad un miglioramento della qualità delle acque.

A valle della Darsena, nel corso degli anni, innumerevoli sono stati gli interventi di dragaggio e di rimodellamento del Canale per permettere al porto di crescere e ricevere navi sempre più grandi, lavori che di riflesso hanno anche portato ad un miglioramento dello stato dei fondali. Anche per la Darsena potrebbe succedere la stessa cosa: l'operazione di dragaggio e di risistemazione dei fondali potrebbe portare ad un miglioramento delle condizioni dei sedimenti. Magari non si ritornerà alla situazione dei primi anni del 900, ma sicuramente potrebbe trattarsi di un grande passo in avanti.

Ecco perché, **l'auspicato dragaggio dei fondali della Darsena, necessario per la navigabilità potrebbe portare, come aspetto indiretto ad un miglioramento della qualità delle acque e dei fondali**, tanto più sensibile quanto più il prelievo di materiale dal fondo sarà preciso e mirato.

Ma come per tutte le cose, la **conoscenza** deve essere **alla base dell'azione** e quindi lo studio dell'area dovrà essere approfondito in maniera completa, precisa ed accurata; dallo studio dovrà scaturire un

progetto che “metta d’accordo” i diversi aspetti coinvolti, tra i quali la navigabilità, l’urbanistica, la destinazione d’uso e naturalmente il risanamento ambientale.

**All. 12 Intervista  
assessore all'urbanistica**

Intervista di Paolo Bolzani all'assessore all'urbanistica del comune di Ravenna Fabio Poggioli, Dicembre 2006.

*Fonte: <http://www.trovacasa.ra.it/leggi.php?redazionale=1230348506&sezione=Citt%20e%20architettura>*

## **«La Darsena? Tutta da fare e inizierà dal ponte con il centro storico»**

**Ciclicamente, la nostra riflessione sullo sviluppo della città di Ravenna non può non sentire l'opinione di una figura essenziale come l'architetto Fabio Poggioli, per la seconda volta Assessore all'Urbanistica del Comune. Assessore Poggioli, siamo all'inizio del suo secondo mandato, possiamo fare un bilancio dei suoi primi quattro anni di lavoro? «Abbiamo adottato il Psc, che è lo strumento più importante per il governo del territorio e delinea un futuro, che rispetto all'esistente presenta anche segnali di discontinuità. Si tratta di uno strumento urbanistico molto più attento alla crescita, ai modelli insediativi e alla qualità architettonica e urbanistica. Altri strumenti hanno condotto a questi risultati: il Regolamento edilizio comunale del 2003, che ha iniziato a fissare delle prestazioni rispetto alla qualità del vivere. Troppo spesso parliamo di qualità ma prima bisogna definirla. Il Rec con i Requisiti cogenti e volontari introducono delle dinamiche che portano a un innalzamento della qualità, in particolare per gli aspetti inerenti la sostenibilità ambientale. Poi c'è la Commissione qualità architettonica e paesaggio che sicuramente ha fornito un contributo importante, su vari progetti, cambiando il modo di operare rispetto al passato. La Commissione ha la possibilità di concentrarsi rispetto a progetti importanti e nella zona di vincolo. In questi anni un altro sforzo che ha fatto l'amministrazione è stato quello di fornire l'esempio, con progetti frutto di concorsi internazionali: il Polo per l'Infanzia Lama Sud, progettato da Giancarlo De Carlo, lo Studio Picco di Torino per l'edilizia residenziale pubblica di via Chiavica, Benich & Benisch per i nuovi uffici comunali, lo studio Boeri per la Darsena di Città».**

**Secondo lei, la percezione dell'immagine della città, soprattutto di quella nuova, cambia tra punto di vista del ravennate, punto di vista del fruitore esterno e punto di vista del turista occasionale? Quale di questi target è stato rispettivamente determinante per certe scelte strategiche inserite nel PSC? «La percezione dell'immagine cambia, questo è inevitabile. Il PSC non ha fruitori privilegiati».**

**Lasciando per un attimo da parte il suo ruolo istituzionale, cosa pensa, come architetto e come cittadino, del cospicuo sviluppo edilizio di Ravenna degli ultimi anni che l'hanno portata in Regione ai primi posti nelle classifiche dedicate al comparto della rendita immobiliare? «Questo fenomeno è il frutto di due fattori: il primo è legato al Prg 93, che aveva delle consistenti quote di nuove espansione, residenziali e produttivi. Secondariamente, Ravenna è stata correttamente percepita come città ospitale che offre opportunità. Questo ha comportato un aumento demografico: attualmente il Comune di Ravenna ha 149mila abitanti, con un incremento di oltre 10mila abitanti negli ultimi anni. C'era l'offerta del Prg, c'era la domanda. Si metta inoltre che l'investimento si è spostato dal comparto finanziario a quello immobiliare. La gente è tornata ad investire nel mattone. Ma le case non sono vuote. Noi abbiamo un patrimonio immobiliare inutilizzato che rimane all'interno di un dato fisiologico. Ciò non significa che manchino gli indicatori che ci segnalano che questa quota sta aumentando».**

**Ora una domanda sulle scelte strategiche del futuro di Ravenna. Distretto Nautico, polo chimico e sviluppo dell'energia. Come interagisce il Comune con queste tematiche?**

«Il Psc rivela come Ravenna sia una città dalle vocazioni molteplici. Il nostro sistema è complesso, composto da più elementi, che trovano un equilibrio nel Psc. Da una lettura proveniente dal Master Plan Boeri, il sistema di riferimento deve essere un territorio che va dalla stazione fino a Marina, percorrendo l'asta del Candiano. è inoltre inevitabile che ci siano dei progetti come Marinara o la Darsena di Città. In questo contesto un tassello importante è rappresentato dalla Sarom, con un Distretto nautico che si inserisce nella filiera che va dalla città al mare. Città turistica e città d'arte trovano sul canale la loro sintesi».

**Veniamo alla Darsena di città, che molti osservatori indicano come nuovo luogo d'eccellenza della città. Cosa si è fatto, come lo si è fatto, cosa non rifarebbe?**

«La Darsena di Città viene concepito come uno spazio complementare al Centro Storico e insieme ai due Corsi storici, nord e sud, concorre alla costituzione di un sistema policentrico fatto di identità individuabili ma rispettivamente collaboranti. Nei fatti si è fatto moltissimo. Abbiamo avviato un lungo processo, fin dal Prg 93, passando per il Pru e il Prusst. Abbiamo inoltre avviato una riflessione approfondita, al termine della quale abbiamo notato delle criticità. Con il Master prodotto dallo Studio dell'architetto Stefano Boeri – che peraltro compare nell'ultimo numero della rivista Ottagono – si individuano delle criticità. Giova il fatto che tra i vari attori istituzionali (Comune, Autorità Portuale, ecc.) ci sia una buona collaborazione. Il 5 gennaio 2006 il Consiglio Comunale ha deliberato la creazione di un'Agenzia di coordinamento, che verrà varata entro i prossimi mesi. Nel merito strettamente urbanistico e architettonico non possiamo assolutamente parlare di processo pregiudicato; poiché gran parte delle realizzazioni andranno in esecuzione a partire dal prossimo anno. Una delle novità riguarda inoltre il fatto che stiamo per partire con un bando di concorso per la progettazione dello snodo costituito dalla Stazione ferroviaria, concepita come collegamento tipo a ponte».

**Corrisponde al vero la presa di coscienza che uno dei problemi ancora sul piano riguarda la qualità dell'acqua che si vorrà avere nei primi due chilometri di Candiano?**

«Fin dall'inizio gli amministratori comunali sono stati consapevoli del grande problema della bonifica delle acque, intesa non soltanto come bonifica dei fondali, ma più precisamente come qualità delle acque che vanno a essere immesse nel bacino. Acqua particolarmente ricche di sostanze nutrienti, in quanto provengono dal territorio agricolo circostante. La novità consiste nel fatto che Master Plan Boeri affronta in maniera organica sia il tema della bonifica sia quello urbanistico».

**Riguardo al Master Plan Boeri, quanto del progetto dello Studio milanese troverà applicazione e traduzione operativa nella Darsena?**

Il Master Plan verrà trasferito nel Poc in tutti i suoi contenuti più significativi. In merito alle proposte ricevute dall'esterno, vorrei precisare che il Comune non può e non intende rinunciare al proprio ruolo istituzionale di programmazione e pianificazione territoriale. Ciò non esclude che i privati possano trovare delle loro forme di organizzazione, coordinamento e progettazione, ma rimane evidente che le proposte da loro avanzate dovranno conformarsi agli strumenti urbanistici di cui si è dotato l'ente pubblico».

**Qualora si concretizzasse l'ipotesi di realizzare alcuni autosilos in fregio alle aree centrali della città (ex Macello, via Port'Aurea e via Beatrice**

**Alghieri) come interagirebbe il sistema urbanistica?** «Il Psc già offre possibilità in questo senso, che verranno precisate negli strumenti successivi (Rue e il Poc), che recepiscono evidentemente il Piano del Traffico».

### **Torri, verde e Acqua**

#### **Gli elementi più significativi del Master Plan Boeri**

Il Master Plan progettato dallo studio dell'architetto Stefano Boeri consiste nel programma di recupero urbano della Darsena di Ravenna con inserimento "di un nuovo sistema di servizi, residenze ed attrezzature ambientali, oltre alla costruzione di spazi e opere per l'attività manifatturiera marittima e per quella commerciale-espositiva navale", come si legge nelle pagine della rivista "Ottagono", numero di novembre. Il progetto prende avvio da un generale ripensamento di quanto finora ipotizzato dai precedenti strumenti urbanistici e sembra riprendere alcuni spunti in precedenza ideati da altri progettisti per il recupero della Darsena nel corso di progetti redatti negli ultimi vent'anni, primi fra tutti l'idea del verde a scala urbana e l'edificio a grande altezza. Partendo dalla stazione, infatti, ecco sorgere davanti a noi due grattacieli a pianta circolare e le superfici serigrafate di gradevole impatto. Segue sulla destra una nuova piazza con grande pensilina bianca ellissoidale e un vasto parco lineare allungato in fregio alla sponda meridionale del Candiano, con edificazione di media altezza sul water front. In sinistra Candiano l'azione è forse ancora più decisiva: ristrutturazione urbanistica con sostituzione dei corpi edilizi esistenti, mantenimento della sede dell'Autorità Portuale (in corso di ultimazione) e dei due famosi esempi di archeologia industriale consistenti nei capannoni in legno dell'area della Fiorentina srl (ex Montecatini) e inserimento di una serie di grandi corti circolari immerse nel verde. Da un punto di vista ambientale, come particolarmente sottolineato nelle pagine "Ottagono" l'urbanistica viene pensata in maniera integrata alla soluzione della depurazione delle acque mediante sistemi per il trattamento meccanico e per la fitodepurazione. Come si legge infatti, " il nuovo sistema di parchi, giardini e aree buscate diventerà infatti una grande 'macchina ambientale' per la riqualificazione della Darsena con il compito di garantire nel tempo la qualità ambientale dell'aria e dell'acqua".



**All. 13 Articolo Rivista  
Edilizia e Territorio**

Articolo dalla rivista Edilizia e Territorio del 29 Novembre 2010.

## FOCUS Città

Allo studio il disegno unitario per la maxi-area

# Ravenna affida il rilancio alla darsena di città

Concorso internazionale di idee per collegare il centro storico al canale Candiano. Una società ad hoc per creare un quartiere modello su 138 ettari

PAGINE A CURA DI MASSIMO FRONTERA

**A**nche Ravenna ha ceduto alla tentazione dell'archistar. Santiago Calatrava è stato avvistato a Ravenna e la città ha pensato che il sindaco Matteucci gli affidasse la soluzione di un problema storico per la città: la riconquista del rapporto con il mare, oggi negato dalla ferrovia che separa bruscamente il centro storico e la testata del lungo canale Candiano (11 chilometri) che porta il mare direttamente alle porte di Ravenna.

L'ipotesi Calatrava è tramontata perché il Comune ha cambiato idea: la soluzione sarà cercata attraverso un concorso internazionale di idee e non più con un incarico diretto. Secondo indiscrezioni l'incarico è naufragato a causa della richiesta economica dell'architetto spagnolo. Di certo la scelta del concorso è in linea con una consolidata tradizione della città, che in questo modo ha selezionato vari interventi per migliorare la città e continua in queste settimane a lanciare proposte interessanti (si veda anche articolo più dettagliato a pagina 5).

«Il concorso internazionale di idee sarà lanciato nei primi mesi del 2011 – assicura l'assessore all'Urbanistica, Ga-

brío Maraldi – e avverrà d'intesa con Fs, con cui è stato già siglato lo scorso anno un protocollo d'intesa per risolvere il problema delle aree ferroviarie sulla testata del canale». Nell'area di intervento c'è anche un edificio (l'ex dogana) che a breve potrà essere demolito. Al suo posto potrebbe essere realizzato un edificio landmark. «Abbiamo intenzione di realizzare un edificio importante che si sviluppa in verticale», dice Elio Gasperoni, presidente di Agenzia Darsena (Agen.Da), la società partecipata da Comune, Autorità portuale e Camera di commercio e creata nel 2009 per guidare la trasformazione dell'intera darsena di città.

Per capire l'importanza di questa sfida storica, basta dire che l'area della darsena di città – ai lati del canale Candiano tra la testata della ferrovia e il ponte mobile (inaugurato a luglio scorso) – si estende per 138 ettari (quanto il centro storico) e ha una potenzialità edificatoria di 300mila mq. Le aree fanno capo a 44 proprietari privati. Tra questi c'è anche un "peso massimo" come Cmc, la coop che ha promosso il maxi-progetto affidato a Metrogramma e Chapman Taylor (si veda

## L'ASSE DELLO SVILUPPO ECONOMICO, ARCHITETTONICO E

Le principali iniziative lungo il canale navigabile che collega il centro storico di



box in basso). Questo progetto insieme ad altri è ora in stand-by, sia perché va sciolto il nodo economico delle bonifiche, ma soprattutto perché il Comune vuole impostare un disegno unitario dell'intera darsena di città, all'insegna dell'eccellenza.

«Abbiamo due scelte – sintetizza Gasperoni –: o lasciare quest'area a una crescita spontanea oppure farla diventare un quartiere strategico per la crescita dell'intera città». Inutile dire che il Comune è per la seconda opzione. Gasperoni parla di esempi internazionali da studiare e replicare (cita in particolare Friburgo), di un piano del verde, di una mobilità sostenibile e di punti di eccellenza. E soprattutto

di segni architettonici di qualità. «Anche per gli interventi privati – segnala Gasperoni – il Comune ha raccomandato la scelta di grandi firme». Il riferimento è alle residenze Iter di Cino Zucchi (Nicola Bianchi e Andrea Viganò) e al citato progetto di Cmc. La stessa nuova sede dell'Autorità portuale è frutto di un concorso (vinto da Anita Sardellini con Paolo Zoppi).

A oggi, Agen.Da ha da poco selezionato un consulente per la sintesi urbanistica sull'intera area (Stefano Storchi, docente di Architettura all'Università di Parma, contestato però da un ricorso al Tar sull'aggiudicazione provvisoria) e un esper-

## ALLA RICERCA DEL LANDMARK

### 1 Complesso abitativo di Zucchi per Iter Le residenze sul Candiano in consegna tra 15 giorni

**S**aranno consegnati tra 15 giorni i primi appartamenti dell'edificio residenziale firmato da Zucchi & Partners (Cino Zucchi, Nicola Bianchi, Andrea Viganò) sulla darsena di Ravenna per conto della cooperativa Iter. Due volumi di 5 e 11 livelli collegati da un ponte sospeso. «Un'architettura bifronte – spiega Zucchi – che in futuro, quando la zona demaniale sarà riqualificata, si aprirà sull'acqua, e che si confronta con la città attraverso una corte». L'edificio accoglie 84 alloggi, di cui 72 di edilizia convenzionata.



Il costo di costruzione è di 1.100 euro/mq, «edilizia a basso costo – ribadisce Zucchi – dove per il rivestimento abbiamo optato per un mosaico fatto con l'intonaco. Ma non abbiamo risparmiato sulle soluzioni che migliorano le prestazioni energetiche». ■

P.P.

### 2 Il progetto Preger in stand by Torre direzionale di 100 metri che si affaccia sulla darsena

**U**na torre direzionale di oltre 100 metri sventa su altri tre edifici residenziali più bassi. Entrambi si specchiano sul Candiano nell'area della cosiddetta darsena di città. Il progetto si estende su oltre 9 ettari ed è stato commissionato dai proprietari privati (Alnus e Dp) allo Studio Associato Preger di Cesena (insieme allo studio Vistoli di Ravenna). «Il progetto – dice Edoardo Preger (che è anche docente di Architettura all'Università di Bologna) – è stato consegnato un anno fa ed è in attesa del masterplan dell'intera area». La previsione di sviluppo include 40mila mq di superficie coperta, tra residenze, negozi, uffici e spazi ricettivi, oltre a verde e parcheggi. Lo stesso studio sta lavorando a un altro incarico privato per un edificio vicino alla sede del museo archeologico di Classe. ■



### 3 Design Metrogramma-Chapman Taylor La maxi-riconversione Cmc ferma allo scoglio bonifica



**U**na torre dorata di 70 metri caratterizza il vasto progetto di riqualificazione delle aree di Cmc Ravenna con affaccio sulla darsena di città. Il progetto promosso dalla stessa grande cooperativa e presentato ufficialmente qualche mese fa (si veda «Progetti e Concorsi» n. 17/2010) è stato consegnato al Comune, che ne sta analizzando gli elementi, inclusi gli extra oneri che servono per la bonifica dell'area. L'ampio progetto misto (con uffici, centro commerciale, hotel e residenze) è stato affidato a Chapman Taylor Architetti e Metrogramma, dopo aver ottenuto l'ok dalla Giunta comunale per riconvertire l'area di sua proprietà. ■

## URBANISTICO LUNGO GLI 11 KILOMETRI DEL CANALE CANDIANO

Ravenna al lido, dove è stato completato il porto turistico e l'approdo crocieristico



to economico per studiare la sostenibilità finanziaria della complessa operazione (Nomisma).

«Con la costituzione di Agen.Da – sotto la linea Giuseppe Parrello, presidente dell'Autorità portuale – è stato fatto un passo fondamentale. Ora ci vuole un masterplan economico-finanziario perché bisogna trovare al mercato i capitali necessari; e poi ci vuole un piano delle funzioni urbanistiche». Tra le potenziali fonti finanziarie c'è la volumetria che il Poc prevede possano esprimere le banchine della darsena di città, di pertinenza dell'Autorità. L'idea è di cedere le volumetrie da delocalizzare all'interno. L'utiliz-

zo delle banchine come una sorta di piazza lineare potrebbe essere l'oggetto di un altro concorso di idee che Agen.Da potrebbe lanciare in futuro.

La cittadella della nautica (si veda foto in alto), è l'altra grande scommessa per la città. Nascerà dalla riconversione della grande area ex Eni e dovrebbe essere intersecata dal futuro by-pass stradale (si veda box in basso). «Il percorso è ormai completato – riferisce l'assessore alle Grandi infrastrutture, Matteo Casadio – ma sono venute a mancare le risorse pubbliche per le bonifiche. Attendiamo un segnale da Roma». ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La grande firma milanese Serve una vision di lungo periodo

Ravenna è una città laboratorio per l'Italia. Non è né Gubbio né Montefalcone, è un mix; e si sta sforzando di non riposare sugli allori facendo leva sulla sua eredità industriale e valorizzando le risorse ambientali». L'architetto milanese Cino Zucchi gravita su questa città da una ventina d'anni, quando ha vinto uno dei primissimi concorsi di tipo urbanistico per riqualificare le aree dell'ex municipalizzata, e tra un mese taglierà il nastro di un intervento residenziale sulla darsena.

**Qual è la carta vincente di questa città?**

«Ravenna rappresenta una realtà italiana simbolica, con un centro storico sedimentato quasi "felliniano", con un passato in-

dustriale importante, e un alto potenziale turistico. Il cocktail di questi tre elementi può generare interessanti equilibri. La vivacità della città si esprime anche con la scelta di promuovere tanti concorsi, a partire da quelli per gli spazi pubblici».

**Una città europea di riferimento?**

Per similitudine penso a Lione che ha una realtà storica significativa, è fortemente industriale e ha tentato di puntare sull'elemento ambientale. Ambiente inteso come "verde", ma anche come espansione controllata, puntando soprattutto sulla rigenerazione delle aree abbandonate.

**Qual è dunque la sfida?**

L'occasione della darsena è un'opportunità e un rischio: l'urbanistica del secolo scorso si confrontava con una domanda più alta dell'offerta, ma oggi ci sono tante occasioni urbane potenziali. Serve una vision di lungo periodo e bisogna individuare trasformazioni integrate, al passo con i tempi. ■

P.P.



CINO ZUCCHI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il giovane local architect

## Il mercato si apre alla qualità

Qualità architettonica a Ravenna? «Mi pare di poter dire che nella città c'è un'apertura in questo senso e che ci sono nuovi gruppi di progettazione che stanno imprimendo uno standard più elevato di quello che abbiamo visto finora».

Stefano Dosi (ingegnere, classe 1970), è socio fondatore, insieme a Claudia Cirolli (architetto, classe 1977), dello Studio Dosi di Ravenna, attivo dal 1999. Dosi dà atto alla città di avere sviluppato una significativa apertura all'esterno. Anzi denuncia quasi una esterofilia quando dice, da professionista ravennate, che «nessuno è profeta in patria».

**La maggiore attenzione alla qualità architettonica è dovuta ai concorsi?**

«Solo in parte. Credo che contino molto di più l'affermarsi di studi professionali di un certo livello e le scelte dei committenti privati "illuminati" per interventi complessi».

**Quali studi professionali?**

Per esempio il Nuovo Studio di Ravenna di Emilio Rambelli e Gianluca Bonini o la Teprin, sempre di Ravenna.

**È ottimista sulla grande opportunità della darsena di città?**

Per anni ci si è interrogati sul destino della darsena e si è cercato di avere una visione più unitaria. Ma non si è mai arrivati a un disegno complessivo.

**Cosa manca?**

«Due cose: la visione di cosa si è fatto fuori, cercando di veicolare anche nella popolazione E poi continua a mancare un disegno dello spazio pubblico. ■



STEFANO DOSI

www.studiodosi.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## 4 Aggiudicazione vicina per il project Per il by-pass sul Canale il Comune vuole il tunnel

L'attraversamento stradale del canale Candiano (ampio circa 50 metri) è un'opera in project financing di quattro chilometri, giunta quasi all'esito. Il Comune dovrà scegliere fra le due proposte presentate dai due concorrenti, Cmc e Acmar-Iter, rispettivamente con due soluzioni progettuali: un tunnel stradale e ferroviario e un ponte stradale.

Secondo indiscrezioni, la prima soluzione sarebbe la preferita dal Comune, benché più costosa (di circa 70 milioni), perché accoglie anche la ferrovia. Il by-pass consentirebbe di collegare l'Adriatica alla Romea. Il costo dell'opera è di circa 260 milioni. Le due proposte sono al vaglio di un advisor (Rina Industry) incaricato dal Comune: a breve comunicherà l'esito dell'analisi comparativa dei due progetti.

«La priorità è la realizzazione della circoscrizione esterna, il collegamento fra le statali 16, 67 e 309 tramite la realizzazione del by-pass sul Candiano – ha detto il sindaco Fabrizio Matteucci in occasione dell'apertura, nel luglio scorso, del ponte mobile –. Quest'opera è necessaria per togliere il traffico pesante dalle strade che devono svolgere una funzione di collegamento urbano e per consentire lo sviluppo del nostro porto». ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## 5 Azzerati i fondi statali per le bonifiche La cittadella della nautica al via ma servono 23 milioni

I masterplan della futura cittadella della nautica e dell'innovazione è stato completato e approvato da Autorità portuale, Comune e Provincia. Riguarda un ampio comparto di 88 ettari lungo il Canale Candiano. Il progetto nasce dalla riconversione dell'ex petrolchimico Agip, sviluppato dall'Autorità portuale. La riconversione prevede 300mila mq di spazi per ricerca, innovazione, produzione, design e turi-



simo. Le aree sono prevalentemente di Eni (55 ettari) e Potran (28 ettari), Comune e Demanio (5 ettari). La mancata disponibilità di 23 milioni statali per le bonifiche è attualmente il principale ostacolo alla trasformazione dell'area. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## 6 Ma il promotore Cmr è in dissesto Completato il porto turistico con case e 1.500 posti barca



A Marinara, «le opere a mare sono completate al 100% mentre quelle a terra lo sono al 98 per cento». Lo riferisce Giuseppe Parrello, presidente dell'Autorità portuale, il quale ricorda che è stato anche completato il vicino molo con il doppio approdo per le navi da crociera. L'intervento di Marinara – 1.500 posti barca più residenze e spazi per negozi e artigianato, affidato all'architetto di Ravenna Bruno Minardi – è stato promosso da una società veicolo (Seaser) controllata dalla coop ravennate Cmr, in concordato preventivo. L'intervento è oggi in vendita. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## FOCUS Città

Ravenna allarga il mercato

# La scelta strategica dei concorsi

**L'**ultimo concorso dell'area Ravennate è quello di Punta Marina Terme, un'area a sud dell'imbocco del lungo canale Candiano. Il Comune cerca idee per guidare la riqualificazione, il riordino urbano e l'immagine turistica del waterfront naturale. Il termine è scaduto lo scorso 24 novembre. E il 26 novembre (dopo la chiusura di questo numero di «Progetti e Concorsi») è stato aggiudicato il concorso di progettazione lanciato dal Comune per il polo scolastico a Ponte Nuovo, a sud di Ravenna.

In città i concorsi sono di casa. E consentono di raccogliere idee e professionalità esterne al territorio. Nel 2005 lo studio piemontese **Picco Architetti** ha vinto un concorso del Comune per delle residenze per anziani. Più recentemente, una cordata lombarda guidata dallo **Studio Saranati** di Casal Pusterlengo di Lodi si è aggiudicata il concorso di idee per la centralissima piazza Kennedy mentre un altro professionista milanese - **Matteo Frascini** con studio a Segrate - si è aggiudicato il concorso di idee degli stradelli retroduali, i collegamenti con le spiagge del lido ravennate.

«Il Comune ha già chiarito che non ci sarà un successivo incarico - dice Frascini - anche perché l'intervento andrà avanti per stralci e ragionevolmente il Comune lo porterà avanti con le proprie strutture». Quasi certamente il Comune farà da solo anche per piazza Kennedy. Sulla stessa piazza si affaccia lo storico Palazzo Rasponi, oggetto di un progetto di restauro conservativo affidato a **Pierluigi Cervellati** dalla Fondazione Del Monte. Ora si sta completando l'esecutivo e i lavori partiranno nel 2011. La stessa fondazione (con Fondazione CariRavenna) ha finanziato un concorso internazionale bandito dal Comune per una scuola - Il polo Lama Sud - aggiudicata allo studio **Studio Giancarlo De Carlo e Associati-Mta Associati**. La scuola ha aperto lo scorso settembre.

Sempre frutto di un concorso - vinto da **Politecnica** con **Behnisch Architekten** - è il nuovo palazzo per gli uffici del Comune e dell'Arpa a via Berlinguer, al confine della città. Il Comune ha da poco bandito nuovamente la gara di lavori (oltre 19 milioni). Il precedente bando (gennaio 2009) prevedeva un compenso costituito in gran parte da immobili. La gara è andata deserta perché il mercato ha giudicato poco appetibile la forma di pagamento. Nel nuovo bando è stata elevata la quota cash del compenso.

Concorsi anche per valorizzare i beni archeologici. Lo scorso gennaio la Fondazione RavennAntica ha aggiudicato all'architetto romano **Andrea Mandara** l'allestimento del museo di Classe, che sarà ospitato in un ex zuccherificio ristrutturato secondo il progetto di **Marcello Vittorini**. I lavori stanno procedendo per stralci con l'obiettivo di terminare nel 2013. Con un altro concorso, RavennAntica ha selezionato il progetto del gruppo guidato dall'architetto vicentino **Daniela Baldeschi** per realizzare il parco archeologico di Classe. Lo studio sta per consegnare il definitivo.

Arriverà anche il momento del molo guardiano. Il concorso aggiudicato nel 2005 dall'Autorità portuale ad **Antonio Citterio & Partners** è all'esecutivo. «Siamo stati fermi due anni per un blocco di spesa voluto dal Governo - dice il presidente dell'Autorità, Giuseppe Parrello -; poi abbiamo avviato l'ampliamento del molo, tuttora in corso: appena finito realizzeremo il progetto di Citterio». ■

M.Fr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



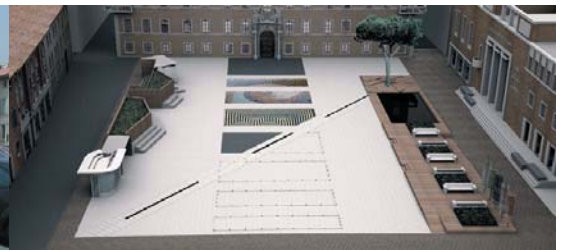
## BANDO-BIS PER IL NUOVO POLO UFFICI

■ Il molo guardiano (sopra) di Citterio & Partners sarà avviato dopo i lavori di ampliamento del molo stesso. È stato appena pubblicato il bando di lavori per il polo uffici firmato da Politecnica con Behnisch Architekten



## IL COMUNE CERCA IDEE PER PUNTA MARINA TERME

■ Si è chiuso il 24 novembre scorso il concorso di idee per rilanciare l'immagine turistica di Punta Marina Terme (foto aerea) più la riqualificazione e riordino urbano della località di soggiorno estivo. Sopra le residenze firmate dallo studio Picco Architetti, concorso lanciato dal Comune nel 2005

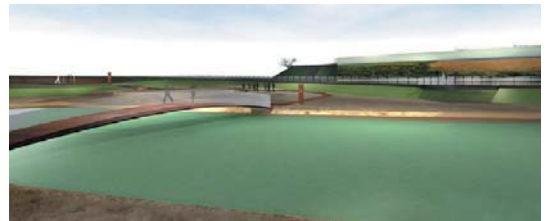


## PIAZZA KENNEDY CAMBIA E PALAZZO RASPONI RINASCe

■ Niente macchine da piazza Kennedy: nascerà una nuova area pedonale (render sopra). E lo storico Palazzo Rasponi che vi si affaccia sarà restaurato

## L'AREA ARCHEOLOGICA DI CLASSE SI METTE IN VETRINA

■ Fondazione RavennAntica ha lanciato dei concorsi per valorizzare i beni archeologici. A gennaio l'architetto romano **Andrea Mandara** si è aggiudicato l'allestimento del museo di Classe (render in basso a destra) che sarà ospitato in un ex zuccherificio ristrutturato secondo il progetto di **Marcello Vittorini** (foto sotto). I lavori stanno procedendo per stralci con l'obiettivo di terminare nel 2013. Con un altro concorso, RavennAntica ha selezionato il progetto del gruppo guidato dall'architetto vicentino **Daniela Baldeschi** per realizzare il parco archeologico di Classe (render a destra)



## HA APERTO QUEST'ANNO LA SCUOLA LAMA SUD

■ Il concorso è stato bandito dal Comune e finanziato dalle due Fondazioni (Del Monte e CariRavenna). A settembre scorso la scuola ha aperto le porte a 216 bambini. Il concorso è stato vinto da Giancarlo De Carlo e Associati-Mta Associati (foto a sinistra). Sotto il render del progetto di **Matteo Frascini**, vincitore del concorso per gli stradelli retroduali



**All. 14 Articolo Rivista  
Edilizia e Territorio**

Articolo dalla rivista Edilizia e Territorio del numero 43/2004.

**CONSORZIO NUOVA DARSENA**

# A Ravenna i privati scommettono sul progetto della nuova darsena

**L'intervento:** l'area interessata è quella della nuova darsena di Ravenna, a est della stazione e a due chilometri dal centro città - Pru: inserito nel Prg 1993. Strumenti attuativi utilizzati: Pru, Psa, Prusst. Dimensioni Pru: 136 ettari (di cui 12 di specchio d'acqua lungo 2 km), di cui 98,5 privati e 37,5 pubblici. Proprietà interessate: 45. Distanza dal mare: 12 km. Edificabilità prevista: circa 320mila mq di cui 40mila mq di edilizia residenziale. Erp totale: 312 alloggi di edilizia agevolata e 728 alloggi di edilizia convenzionata. Opere pubbliche realizzate o avviate (al 2003): parco Teodorico, recupero di testimonianze di archeologia industriale (ex Fornace), alcune bonifiche, recupero di alloggi Erp. Promotore: Consorzio Nuova Darsena i cui soci fondatori sono: Cmc Immobiliare Spa (controllata dalla Cmc di Ravenna per l'attività immobiliare); Compagnia portuale, Setramar Spa, Dp Immobiliare Srl; Andrea Trombini.

**Mission e strategie:** il Consorzio è nato da alcuni tra i maggiori proprietari delle aree che si collocano intorno al canale Candiano, da tempo parzialmente dismesse, con la finalità di sviluppare e valorizzare tali aree, riportandole a un uso urbano. Il Consorzio ha il compito di coordinare e promuovere l'attività nelle aree interessate, che vanno da una definizione più incisiva degli obiettivi strategici del progetto a un miglior coordinamento con i vari enti pubblici e in particolare con il Comune di Ravenna, coinvolto attivamente nel progetto che mira a salvaguardare l'identità della città e la sua vocazione culturale e artistica.

Il Consorzio effettuerà anche il monitoraggio delle fasi di attuazione degli interventi pubblici primari per la riqualificazione della darsena di città. Il recupero verrà attuato innanzitutto definendo un patto di qualità per un elevato standard qualitativo di progettazione e realizzazione degli edifici. Il Consorzio ha già definito, con la collaborazione di un'importante società di consulenza, un piano di marketing territoriale che ha permesso di individuare vari scenari del "progetto d'insieme", permettendo di valutare la fattibilità economico-finanziaria dell'operazione che si attesta in media con gli indici di redditività delle maggiori operazioni di sviluppo urbano attualmente in essere.

**Marketing management:** referenti: ing. Gianluca Mazza; ing. Luca Minardi. Coordinate: via Barbiani, n. 10 - Ravenna. Tel.: 0544210411-428490; fax: 054435258; e-mail: gianluca.mazza@cmcra.com; lminardi@setramar.it.

L'area della nuova darsena di Ravenna è collocata a est della stazione ferroviaria della città in posizione centrale rispetto al resto del tessuto urbano a due chilometri di distanza dal centro storico.

Il programma di riqualificazione urbana "Darsena di Città" (Pru) prevede complessivamente l'insediamento di circa 324mila mq di superficie, di cui circa 110mila mq di edilizia residenziale pubblica e 214mila mq riservati alle funzioni residenziali private, commerciali, terziarie, ricettive, di servizio.

Il Pru individua 37 subcomparti di attuazione, coincidenti - nella maggioranza dei casi - con le varie proprietà degli immobili.

Per l'area sono stati stanziati investimenti pubblici per oltre 37 milioni di euro e interventi privati per alloggi, nuove sedi di attività terziarie al posto di industrie dismesse oltre a una vecchia raffineria che si trasformerà in museo. Sullo sfondo, il canale Candiano pensato come elemento caratterizzante nel contesto di un nuovo sistema pedonale e viario modernamente arredato sulla base di concept già utilizzati in importanti città italiane ed europee dotate di un waterfront così suggestivo. A margine, il parco più grande della città intitolato a Teodorico.

È questa la rivincita del quartiere Darsena che

diventerà un nuovo quartiere urbano collegato, al centro storico della città. Un progetto ambizioso per la riqualificazione della darsena di città, su cui converge l'interesse e la partecipazione dello Stato, della Regione, di altri enti pubblici delle associazioni e dei privati.

La realizzazione delle opere previste sta seguendo, attualmente, un'evoluzione scandita da quattro fasi attuative.

La prima fase, in via di conclusione, ha comportato l'acquisizione da parte del Comune dell'ex magazzino dello zolfo da adibire a spazio polivalente, nonché la sua ristrutturazione. Sono stati inoltre completati il primo stralcio del parco Teodorico che oggi è già ampiamente fruibile, la ristrutturazione della viabilità e dell'arredo urbano di via T. Gulli, via Trieste, piazza Medaglie d'Oro. Le opere sono state finanziate dal ministero delle Infrastrutture per 8.426.510,77 euro, dalla Regione Emilia Romagna per 637.824,27 euro, dal Comune per 5.282.424,46 euro, dalla Acer di Ravenna per 643.505,30 euro.

La seconda fase prevede interventi raccolti nel programma d'area speciale per il porto, finanziati da Regione Emilia Romagna, Comune, Acer di Ravenna, e dai privati.

Nel programma sono inseriti interventi come il secondo stralcio del parco Teodorico; il completamento degli arredi urbani di via T. Gulli, via Trieste, via Candiano e via Lanciani del quartiere Peep di via Trieste, la ristrutturazione di piazzale Aldo Moro e il restauro dell'ex Magazzino dello zolfo.

La terza fase è legata al programma di riqualificazione e sviluppo sostenibile del territorio (Prusst), avviata nel corso del 2004, comprenderà fra gli interventi più significativi, e correlati al processo di riqualificazione della darsena, il collegamento fra la statale 67 e la statale Romea Nord con scavalco del canale Candiano,

la rifunzionalizzazione e trasformazione a usi produttivo-portuali e direzionali del comparto Agip.

La quarta fase è legata al programma innovativo in ambito urbano che si basa sul consolidamento del processo di riqualificazione urbana, con l'attivazione di ulteriori subcomparti prossimi alla testata del canale, su un'azione fondamentale di supporto al processo di riqualificazione con la creazione di alcune precondizioni indispensabili al progredire deciso della riconversione a fini urbani di dotazioni infrastrutturali ancora operative.

Il Pru viene attuato attraverso i piani urbanistici esecutivi (Pue), che definiscano quantità edificatorie, funzioni, aree a standard, opere di urbanizzazione, fasi di attuazione e suddivisi in tre diverse fasi di intervento. Le prime due fasi sono a loro volta costituite da sei unità di attuazione in modo da garantire una uniformità degli interventi previsti.

#### **Idea di progetto**

I seguenti sei punti riassumono gli aspetti principali dell'idea del progetto: 1) rivalutazione del waterfront: l'acqua come elemento dominante del paesaggio urbano; 2) funzioni attrattive affacciate sul waterfront (es: spazi museali-espositivi legati all'acqua e al verde, attività legate alla nautica, spazi pubblici destinati a incontro, manifestazioni o rappresentazioni): individuazione dell'«attrattore» inteso come grande funzione urbana; 3) attuazione di più subcomparti aggregati, unitarietà d'intervento, coesione tra gli attuatori; 4) creazione di un nuovo quartiere, che offre spazi destinati al tempo libero con mix di funzioni terziarie di pregio (cultura, tempo libero) e residenze di alta qualità ambientale e architettonica; 5) efficace collegamento con il centro urbano (oggi ostacolato dai binari); 6) recupero e riuso degli episodi di archeologia industriale. ■

■ Foto aerea con l'ambito di trasformazione della Darsena



■ Scorcio aereo della Darsena da sud-ovest



## All. 15 Manifestazione sportiva

Articolo dal sito del comune di Ravenna del 21 ottobre 2010.

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



**Ravenna ospita nuovamente il Giro d'Italia. Il 19 maggio, arrivo di tappa per i velocisti. Edizione 2011 dedicata all'unità d'Italia**

“L'edizione 2011 del Giro d'Italia farà tappa a Ravenna”: lo ha annunciato ufficialmente il sindaco Fabrizio Matteucci, dopo il via libera degli organizzatori, che presenteranno la manifestazione sabato a Torino.

Il tracciato dell'edizione numero 94 della corsa rosa sarà dedicato all'unità d'Italia, nel suo centocinquantenario, e Ravenna è stata scelta per l'arrivo di una tappa proprio per i suoi legami con Garibaldi e la storia risorgimentale.

“Si tratta – ha aggiunto il sindaco – di un evento molto importante per tutta la città, che potrà tra gli altri avere l'effetto positivo di contribuire a incrementare la pratica del ciclismo. Eventi agonistici di questa portata sono infatti importanti non solo di per sé, ma anche per l'effetto emulativo che producono su chi pratica sport a livello amatoriale”.

“Il Giro d'Italia – ha aggiunto Pericle Stoppa, assessore allo Sport – è un evento che appartiene alla storia e alla cultura del nostro Paese ed è seguito in tutto il mondo. Ravenna ne ricaverà un importantissimo ritorno, non solo d'immagine ma anche economico. La 'carovana rosa' è infatti composta da circa duemila persone, che riempiranno i nostri alberghi. La decisione degli organizzatori di scegliere Ravenna come arrivo di tappa ha fatto seguito a un nostro preciso interessamento ed è stata maturata, come ci è stato espressamente riferito, anche a seguito della positiva esperienza del maggio 2005, ultima occasione nella quale il Giro è passato da Ravenna”.

Quella che arriverà a Ravenna sarà una tappa per velocisti. Probabilmente l'arrivo sarà in via di Roma, come nel 2005, quando Alessandro Petacchi tagliò il traguardo per primo tra gli applausi del numerosissimo pubblico accorso. Ma ci sono anche altre ipotesi in campo. L'amministrazione comunale auspica un passaggio nei lidi e un finale con circuito perché il pubblico possa assistere a più passaggi dei ciclisti, ma la decisione spetta ovviamente ai tecnici e agli organizzatori della manifestazione.

Il giro arriverà a Ravenna da Castelfidardo (Ancona), altro luogo con forti riferimenti storici legati all'Unità d'Italia.

Ravenna è stata sede di arrivo di tappa del Giro d'Italia nel 1931, nel 1938, nel 1955, nel 1972 e nel 2005; e sede di partenza di tappa nel 1931, nel 1938, nel 1955, nel 1964, nel 1968, nel 1972 e nel 2005.

## All. 16 Ricerca sui musei marittimi

Ricerca sui musei marittimi comprendenti navi museo attraccate nel porto, visitabili all'interno del circuito museale.

### **Museo marittimo polacco di Danzica**

Esposizione: “La vita di una città di porto” – il ruolo del porto per la ricchezza di Danzica.

Nave museo Soldek: attraccata davanti al museo.



Dar Pomorza (Regalo della Pomerania), la leggendaria nave alta dell'Università Marittima di Gdynia, è attraccata come nave museo (un'ala del PMM) vicino a Piazza Kosciuszko a Gdynia sin dal 1983. L'ultima esposizione permanente a bordo è la storia della Dar Pomorza. L'interno del ponte di mezzo ci dà l'idea di cosa deve essere stato lavorare e studiare in mare.



### **MUSEO MARITIM, BARCELONA**

Gli Arsenali Reali di Barcellona costituiscono un esempio unico di architettura civile gotica. L'edificio è stato concepito nel XIII secolo, per costruire dei battelli. Dal 1936, gli Arsenali Reali ospitano il Museo

Marittimo di Barcellona e le sue collezioni, eloquente testimonianza della ricchezza del patrimonio marittimo catalano.



La goletta Santa Eulàlia è un'imbarcazione storica del 1918 restaurata dal Museo Marittimo di Barcellona, seguendo i più rigidi criteri in termini di protezione del patrimonio culturale. Attualmente attraccata al Porto Vecchio di Barcellona, Santa Eulàlia è diventata la nave ammiraglia del museo ed è parte vitale di una vasta gamma di programmi educativi ed attività civiche correlate al Mediterraneo. "molte vecchie navi sono ancora operative e alcune appartengono a musei che le utilizzano a scopi formativi o come simboli e ambasciatori del proprio museo, della propria città e del proprio Paese in tutto il mondo."



#### Musée portuaire - Dunkerque

Nato dalla volontà di scaricatori di porto di perpetuare la memoria della loro attività, il museo portuale apre le sue porte nel 1992. Negli accoglienti dintorni di un vecchio magazzino del tabacco situato nel quartiere della Cittadella, che nel corso dei secoli è stato il centro

dell'attività marittima del porto, il museo illustra la storia di Dunkerque, uno dei grandi porti strategici del Mare del Nord.



*La Duchesse Anne a tre alberi, attraccata di fronte al museo*

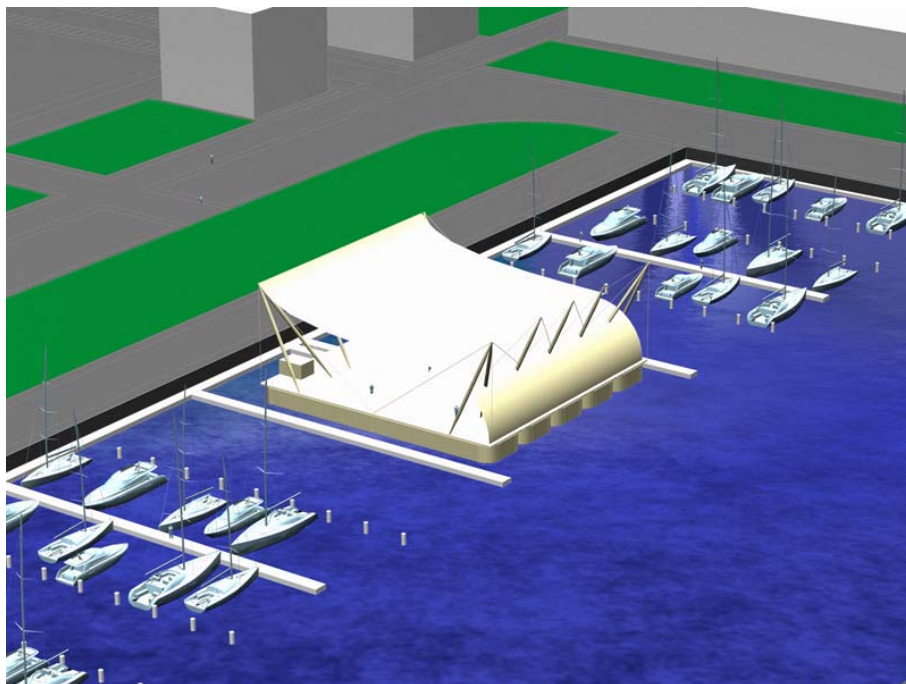
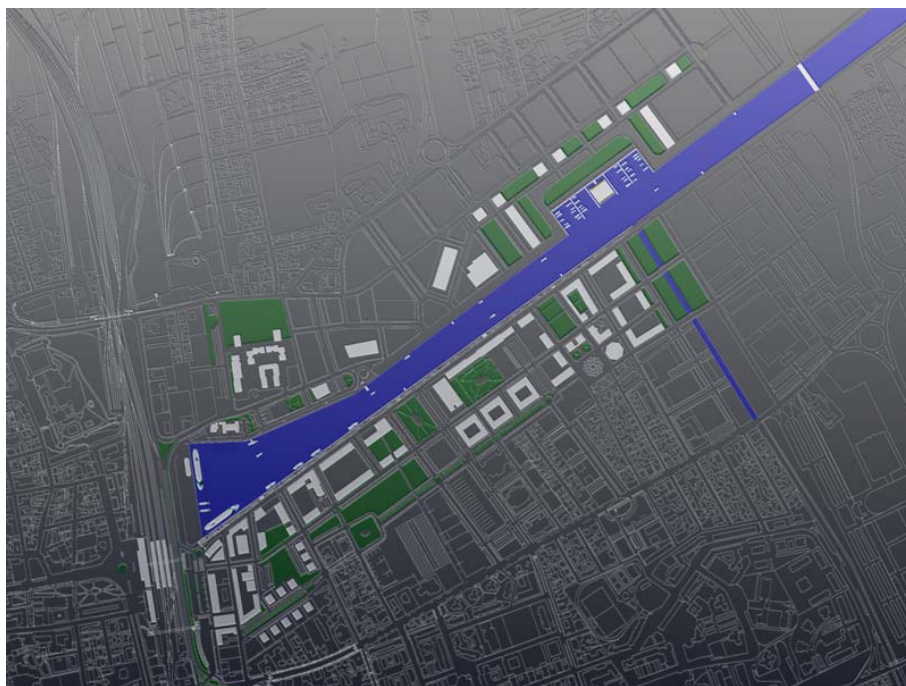
In principio una fortezza spagnola, poi un' insospugnabile cittadella fortificata da Vauban, è stata una formidabile città corsara per molti secoli prima di diventare il primo porto di Francia per la pesca di merluzzi. Alla fine del 19° secolo fu il porto registrato dai velieri cap-horniers di A.D. Bordes e poi il luogo cruciale dell'operazione Dynamo.

L'esposizione traccia la spettacolare storia millenaria del porto dal piccolo villaggio di pescatori che era in origine all'attuale vasto porto industriale e commerciale che si è esteso per oltre 17 chilometri di costa. Essa descrive inoltre le vite di coloro che sono stati strettamente correlati al porto : pescatori di merluzzo in Islanda, costruttori di velieri, armatori, capitani di lungo corso e molti altri. In un ampio spazio espositivo il lavoro del porto di oggi ed i traffici che gli permettono di funzionare evidenziano l'importanza mondiale di questo collegamento vitale per il trasporto, un mercato che si muove e cresce continuamente. L'esposizione finale è una collezione di modelli di navi rappresentativi dell'architettura navale dalla goletta del 18° secolo fino ad una delle moderne ed enormi navi container. Nel bacino di fronte al museo galleggiano le navi che rappresentano un'unica collezione afferente l'attività marittima nel 20° secolo.

All. 17 Progetto proposto  
per la “Darsena di città”

Articolo di “QUI Magazine” n.17 del maggio 2009 sul progetto dell’ ing. Giovanni Ceccarelli.

Fonte: <http://www.navigaindarsena.com/il-teatro-galleggiante-ceccarelli/>



### **La Macchina Galleggiante**

L' inserimento di un teatro o meglio di una piattaforma galleggiante per spettacoli, è un elemento in grado di creare un rapporto vivo tra la Città e il Canale; sarà in Darsena un punto focale di valenza culturale e soprattutto di aggregazione.

La dimensione dell' opera prevede di ospitare circa 800 persone.

La "macchina galleggiante" sarà tale da soddisfare più esigenze di spettacolo. Infatti nei contenitori galleggianti potranno essere inserite tutte quelle parti che assemblate sul ponte daranno alla struttura una flessibilità tale da renderla utilizzabile in manifestazioni di diversa natura. Sarà distaccato una decina di metri dalla banchina e ormeggiato proprio come un natante collegato con soluzione di attracco. E' indispensabile la doppia passerella per il transito, una deve servire come uscita di sicurezza; il teatro sarà costruito con elementi modulari in carpenteria di metallo, ciascuno di mt. 40 x 8 da collegarsi in serie. Al suo interno saranno ospitate tutte le attrezzature degli spettacoli che dovranno sorgere sul ponte nudo nei periodi di sosta: in questo modo il teatro galleggiante potrà anche essere impiegato come teatro itinerante. Il palco sarà dotato di una copertura che lo difenda dalle intemperie per la garanzia dello spettacolo.

### **Ceccarelli, vincitore del premio Fabbrica Vecchia interviene sul futuro della Darsena.**

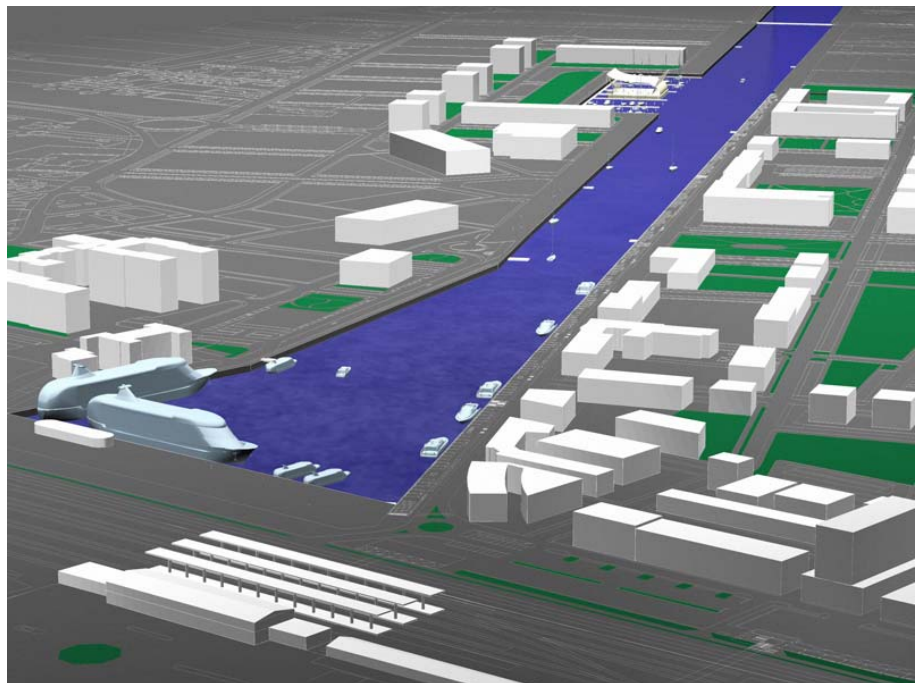
L' ingegnere Giovanni Ceccarelli, designer e progettista nel campo della nautica da diporto, segue da diverso tempo il futuro della Darsena di città e in merito ha un' idea precisa: " L' elemento centrale sul quale basare la riqualificazione è l' acqua ". Secondo Ceccarelli l' area dovrà tornare ad essere un " porto di arrivo " e il Candiano non dovrà essere ridimensionato. Ceccarelli - che nei giorni scorsi ha ricevuto il Premio Fabbrica Vecchia 2009 assegnato dal Comitato per la salvaguardia della Fabbrica Vecchia e del Marchesato - ha iniziato ad occuparsi dell' area nel 2003 quando condusse uno studio per la Camera di Commercio di Ravenna: " Già nello studio condotto sei anni fa - spiega il designer - sono emersi elementi che allora non erano per nulla scontati. Troppo spesso nel passato chi ha progettato lo sviluppo della città si è dimenticato dell'acqua e delle enormi potenzialità che questa comporta. Ravenna si è sviluppata principalmente nell'entroterra ma l' acqua è elemento fondamentale su cui basare politiche turistiche, economiche e produttive.

L'acqua è fonte di ricchezza e la Darsena potrà assumere l' importanza che merita solo se il suo corso sarà reso vivo da oculature politiche urbanistiche. L'acqua genera lavoro; se un tempo lo faceva tramite il trasporto delle merci oggi lo può fare attraverso il trasporto passeggeri compatibile con i pescaggi del Candiano. La nautica da diporto potrà arrivare fino in città e si potranno creare delle piccole darsene. Lo specchio d' acqua può essere reso vitale e animato grazie a diverse soluzioni: la creazione di un teatro galleggiante potrebbe rappresentare una svolta nella vita culturale cittadina " .

Ceccarelli è convinto che sulla Darsena si giochi il futuro della città nei prossimi 50 anni: " L' importante è che non si focalizzi l' attenzione solo sull' area della stazione ferroviaria. L'aggiramento della barriera della stazione è fondamentale per unire la Darsena al centro storico. Ma per ottenere questo scopo non bisogna cadere nell'errore di creare delle barriere tra l'

acqua e la città. Non sacrifichiamo l' acqua a scapito di nuove cubature, di nuovi parcheggi ed edifici. La Darsena del futuro dovrà fondarsi su un giusto equilibrio tra aree residenziali, aree verdi e aree azzurre (piccole darsene all' interno della Darsena).

Lungo le sponde del Candiano dovranno svilupparsi attività ricreative e commerciali e attività produttive eco-compatibili “. Ceccarelli non vuole soprattutto che si crei una situazione simile a quella che c' è oggi a Marina di Ravenna: ” Oggi dalla piazza principale di Marina non si vede il mare e neanche gli alberi delle barche. La realizzazione di Marinara di fatto ha separato il centro abitato dal mare. A Ravenna non deve ripetersi questo errore. La riqualificazione dell' area deve rendere la Darsena il ' Porto in Centro' con il respiro della Città. Per fare questo è fondamentale procedere alla bonifica con i dragaggi dei fondali e non creare ostacoli al corso d' acqua né barriere architettoniche. Per fortuna oggi si è tornato a parlare di by pass sotterraneo “.

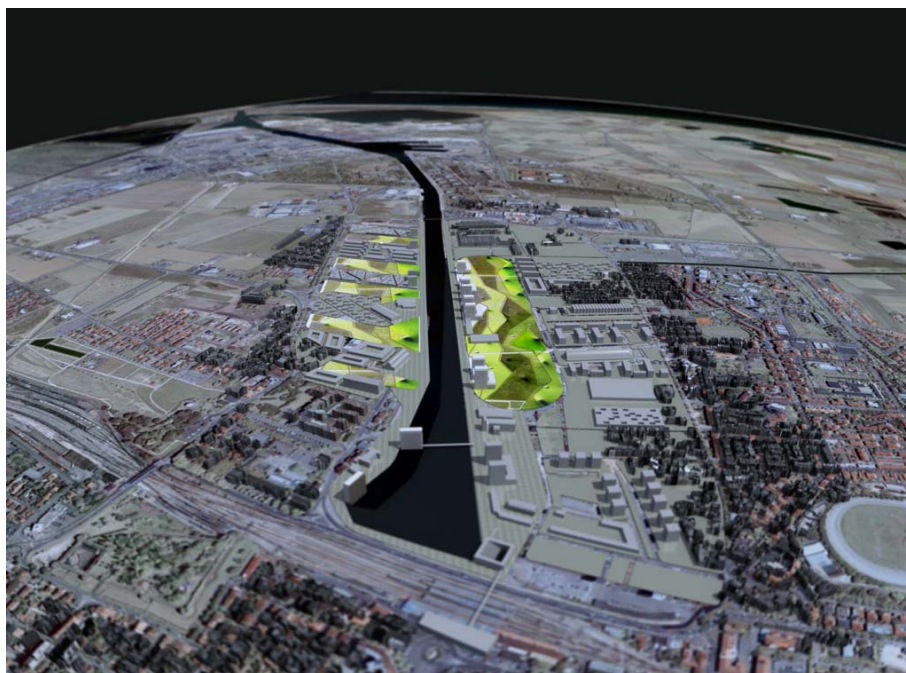




All. 18 Progetto proposto  
per la “Darsena di città”

Progetto del masterplan per la “Darsena di città” dell’arch. Stefano Boeri.

Fonte: <http://www.stefano-boeri-architetti.net/?p=2143&lang=it>



## Masterplan "Darsena di Città"

Il canale di mare che collega l'Adriatico al centro storico di Ravenna è una via d'acqua di 13 chilometri. La parte terminale – la Darsena di Ravenna – a contatto con il centro storico e la stazione ferroviaria è oggetto di un ridisegno radicale in presenza di un diradamento dell'attività produttiva e portuale. I 200.000 mq che nei prossimi anni ridensificheranno questa parte di città sono organizzati attorno a un sistema di spazi verdi che ospitano una importante infrastruttura ambientale che, con sistemi di fitodepurazione, contribuiranno alla riqualificazione delle acque del canale, costituendo le condizioni per il richiamo sulle rive della darsena di importanti funzioni ricettive, terziarie e commerciali.

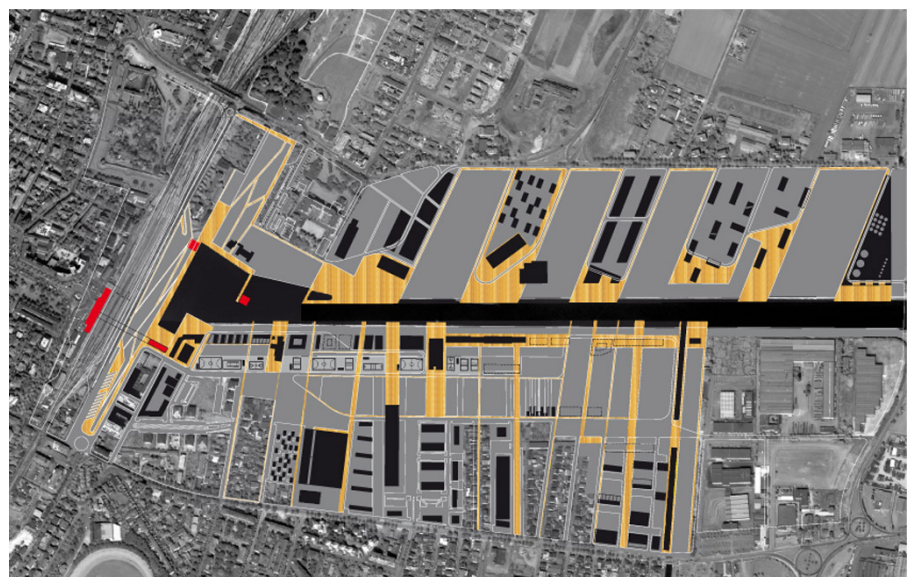
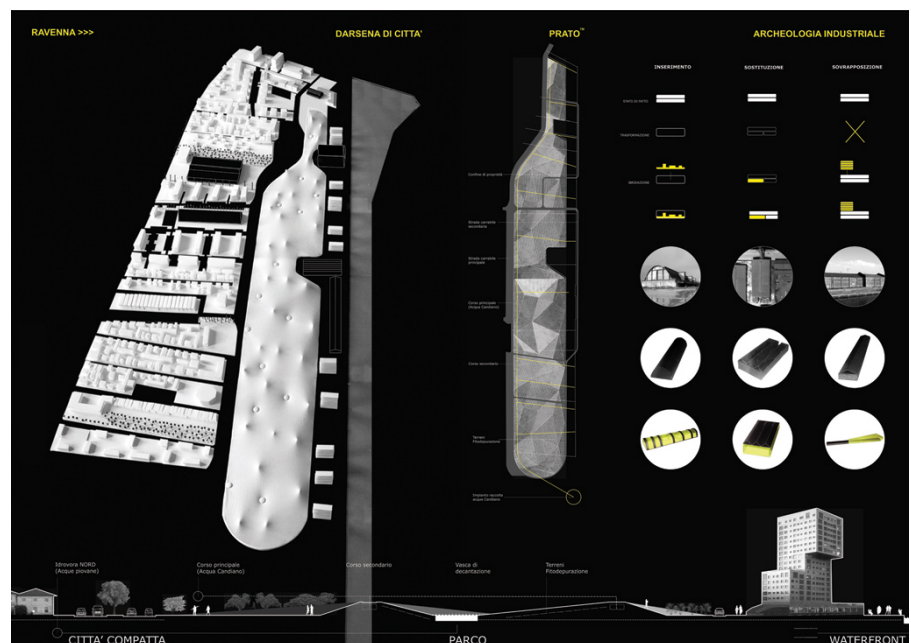
### Informazioni progetto

luogo: Ravenna, Italia

incarico: Consulenza al masterplan

anno: 2004

committente: comune di Ravenna



## All. 19 Articolo sulla cittadella nautica

Articolo di Antonio Risolo su *ilGiornale.it* dell'aprile 2010.

Fonte:[http://www.ilgiornale.it/nautica/cittadella\\_nautica\\_avanti\\_tutta/ravenna-porto-yacht/09-04-2010/articolo-id=436228-page=0-comments=1](http://www.ilgiornale.it/nautica/cittadella_nautica_avanti_tutta/ravenna-porto-yacht/09-04-2010/articolo-id=436228-page=0-comments=1)



## **"Cittadella nautica", avanti tutta**

Restituire ai cittadini grandi spazi di territorio sulla scia delle grandi città come Londra, Rotterdam e Londra. Ma anche Genova. Territorio bagnato dal mare. In grado, quindi, di attrarre anche turismo nautico. In questa filosofia - non è mai troppo tardi - si colloca la «Cittadella della Nautica e dell'Innovazione»: un sistema di interventi per il recupero dei waterfront e delle aree dismesse presenti nelle cosiddette «Sei miglia della nautica». Che poi sono i 12 chilometri compresi tra la darsena nel cuore di Ravenna e lo sbocco a mare del Canale Candiano dove sono situate le marine della costa romagnola. Il progetto si inserisce in un più ampio programma di interventi che l'Autorità Portuale sta realizzando per riqualificare il waterfront a ridosso del porto canale di Ravenna. È prevista la riconversione di un'area per complessivi 85 ettari, un tempo utilizzata da un impianto petrolchimico (Agip, ex Sarom), con l'obiettivo primario di potenziare le infrastrutture e i servizi portuali e valorizzare appieno la vocazione turistica e nautica del territorio ravennate. Il progetto ruota attorno a un nuovo canale interno, largo tra i 40 e i 60 metri, che si dirama dal Candiano. I cantieri saranno collocati tutti di fronte alle darsene interne. «Il progetto - dice Giuseppe Parrello, presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna - non è solo immobiliare, ma un sistema a sostegno dell'industria. A progetto completato la "Cittadella" sarà in grado di ospitare 3.250 imbarcazioni. Ma siamo anche molto attenti alla piccola nautica: stiamo infatti realizzando anche uno scivolo con parcheggi e anche un porto a secco». L'area è stata pensata come sistema integrato dedicato alla cantieristica ma anche all'articolato indotto (l'80% delle imbarcazioni è attualmente prodotto in outsourcing). Ci saranno, infatti, un centro di formazione professionale, un albergo con centro congressi, un centro direzionale per la ricerca sui nuovi materiali e laboratori di sperimentazione. Insomma, un vero «tecnopolo». «Il distretto nautico di Ravenna - aggiunge Parrello - è ambizioso. Abbiamo già concluso un accordo con Eni (proprietaria di 55 ettari, ndr), mentre altri 30 sono dei privati coinvolti nell'iniziativa. L'impegno è importante, con circa 300 milioni di investimenti privati e oltre 40 pubblici. Tutte le fasi, ovviamente, vengono discusse insieme con il ministero dello Sviluppo economico e soprattutto con Ucina, che ha sostenuto con forza questa iniziativa». Nell'ambito del progetto, infatti, un ruolo importante è stato svolto dall'Osservatorio Nautico Nazionale (promosso da Ucina Confindustria Nautica con Provincia di Genova, l'Università e l'Accademia Italiana della Marina Mercantile), chiamato a valutare «la coerenza della strategia e degli obiettivi con le caratteristiche delle zone interessate, nonché l'impatto ambientale. Le situazioni di cui tale valutazione tiene conto riguardano la competitività, l'innovazione, le piccole e medie imprese, l'occupazione e il mercato del lavoro, l'ambiente e la parità fra uomini e donne». Si tratta, dunque, di una importante risposta alle esigenze degli operatori della nautica con l'obiettivo di analizzare e approfondire gli aspetti territoriali, produttivi, economici, di mercato e legislativi, legati alla nautica e al turismo da diporto. L'Osservatorio svolge anche progetti e studi su commessa, e partecipa a gare e a concorsi pubblici. Oltre all'attività istituzionale, l'Osservatorio mette a disposizione di Enti pubblici, nazionali e locali, associazioni e operatori del settore le sue capacità di ricerca per l'analisi di singoli territori, segmenti e tipologie turistiche, attraverso la predisposizione di studi mirati.

## All. 20 Articolo sul sottopassaggio pedonale

Articolo di un comitato cittadino sul sottopassaggio pedonale che collega la stazione ferroviaria alla darsena, settembre 2007.

*Fonte:* [http://comitatoilgabbianoravenna.blogspot.com/2007\\_09\\_01\\_archive.html](http://comitatoilgabbianoravenna.blogspot.com/2007_09_01_archive.html)

## Il sottopassaggio pedonale della stazione

A Ravenna, in una giornata di lavoro o di studio od in una visita turistica, ci si può imbattere nel sottopassaggio della stazione (senza un nome !?!) per recarsi alla stazione delle corriere o, viceversa, per andare nel centro della città, provenendo dalla stazione delle corriere o dal parcheggio scambiatore di piazzale Aldo Moro.

Vogliamo illustrare il tragitto di quattro cittadini che hanno deciso di utilizzare il SOTTOPASSAGGIO PEDONALE della STAZIONE in direzione dal viale Pallavicini (stazione ferroviaria di Ravenna) verso la stazione delle corriere.

Non faremo commenti e ci limiteremo a indicare l'oggetto delle fotografie; semplicemente perchè le fotografie si commentano, purtroppo, da sole!!



*L'ingresso ovest (viale Pallavicini) particolare dell'ascensore per disabili e biciclette!?!*



*I cittadini e turisti scendono le rampe delle scale (ma i corrimano laterali sono un optional!?!)*



L'ingresso dell'ascensore al piano interrato



Il sottopassaggio e le sue pareti



*L'uscita est. Finalmente risaliamo verso il piazzale Aldo Moro*



*Un ultimo sguardo verso la città!*





Bye

bye,

Ravenna

(SIC!)



*Cartello degli orari (nel più leggibile c'è scritto "sottopassaggio agibile dalle 7,30 alle 20,30")*

Ci risulta invece che il sottopassaggio rimane aperto tutta la notte (lasciamo immaginare cosa vi succede!).

Il giorno i nostri ragazzi, gli studenti, le nostre mamme ed i nostri nonni percorrono questo bell'esempio di civiltà!

Basterebbe la videosorveglianza, una migliore illuminazione, la pulizia periodica delle pareti, la chiusura delle scale di accesso, l'eliminazione delle banchine in marmo interne, basterebbe... avere più interesse per la città!

## 15 Bibliografia

- M. Antonioni (un film di), *Il Deserto Rosso*, Italia-Francia 1964.
- M. Bellotto, N. Marcondes (a cura di), *Cidades: histórias mutações desafios*, AC Editora, Sao Paulo 2007.
- L. Benevolo, *Le origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Roma-Bari 1963 (trad. esp. *Orígenes del urbanismo moderno*, Celeste Ediciones, Madrid 1994).
- L. Benevolo, *Storia della città*, Laterza, 1975.
- A. Boatti, *Urbanistica a Milano*, Città Studi Edizioni, Novara 2007.
- G. Boatti, *L'Italia dei sistemi urbani*, Mondadori, Milano 2008.
- G. Bovini, *Ravenna arte e storia*, Longo Editore, Ravenna.
- M. Corominas, A. Font, J. Sabaté (a cura di), *Los territorios del urbanista*, Edicions UPC, 2005.
- G. Laghi, G. Maiardi, *Ravenna: passato e presente*, Edizioni Stear, Ravenna 1983.
- Ph. Panerai, *Paris Métropole: forme et échelles du Grand-Paris*, Édition de la Villete, Paris 2008.
- Ph. Panerai, D. Mangin, *Projet Urbain*, Editions Parenthèses, Marseille 1999 (trad. Esp. *Proyectar la Ciudad*, Celeste Ediciones, Madrid 2002).
- V. del Rio, *Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento*, PINI, Sao Paulo 1990.
- M. Santos, *A urbanização brasileira*, Editora da Universidade de Sao Paulo, Sao Paulo 2005.
- B. Secchi, *La città del ventesimo secolo*, Editori Laterza, Roma-Bari 2005.
- B. Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Roma-Bari 2000.
- E. Solzano, *Fondamenti di urbanistica*, Laterza, Roma-Bari 2007.
- R. Venturi, D. Brown, S. Izenour, *Learning from Las Vegas*, The MIT Press, Cambridge-Massachusetts-London, 1977.
- F. Villaça, *Espaço intra urbano no Brasil*, Studio Nobel, Sao Paulo 2001.
- P. Viganò (a cura di), *New Territories*, Q2, Officina, Roma 2004.

### Siti internet

<http://www.turismo.ravenna.it>

<http://www.comune.ra.it>

## Ringraziamenti

Ringrazio Roberto per tutto e di più, il prof. Giuseppe Boatti per la sua generosa disponibilità, Emanuel e Luciana per la pazienza, generosità e disponibilità.