

IL PIANO DELLE AZIONI CONSAPEVOLI E INTEGRATE

Nuova energia per rigenerare
la città e il suo porto



RaPUG²⁰
porto
venna

DOCUMENTO STRATEGICO

Legge Regionale n. 24/2017 | Dicembre 2019

Comune di Ravenna | PUG 2020



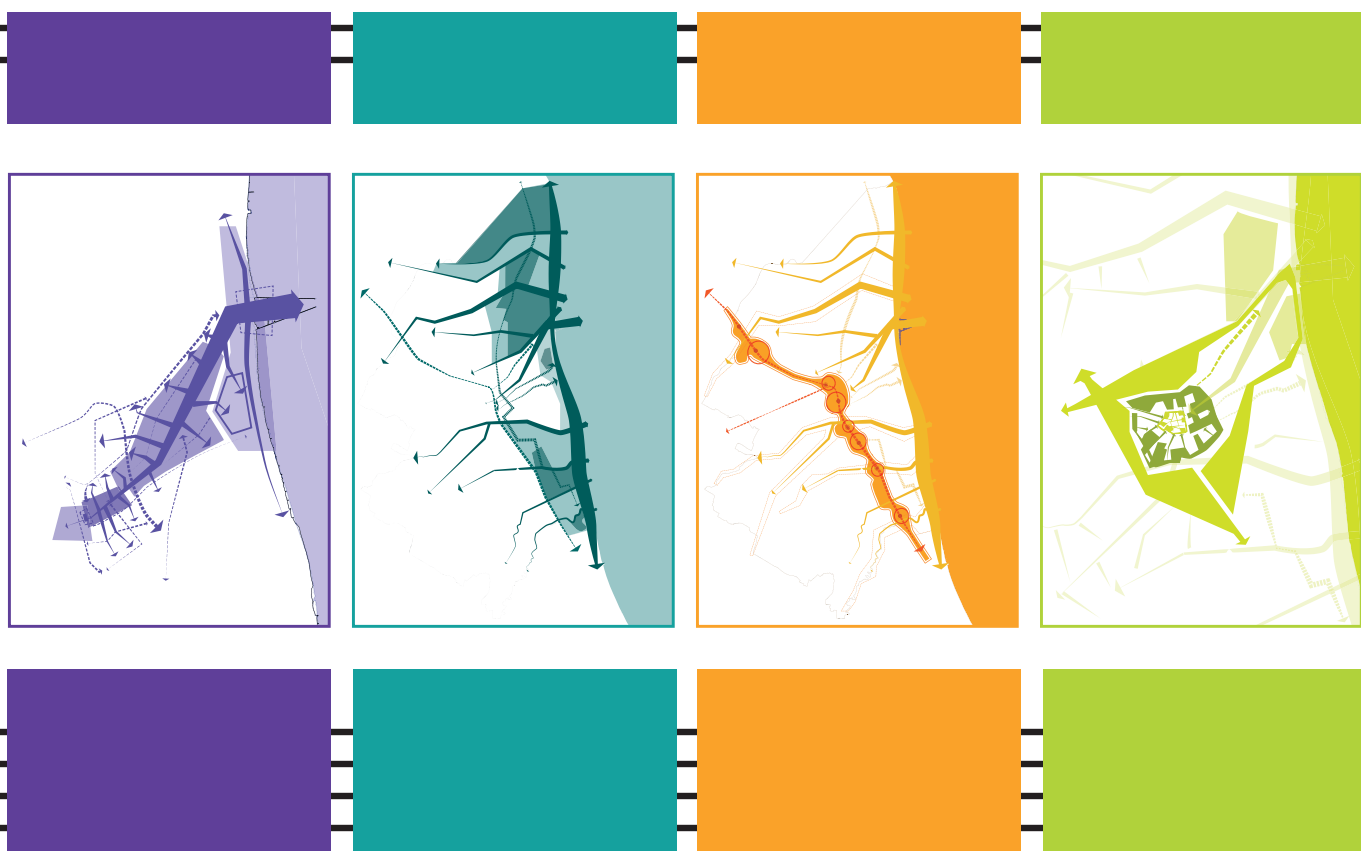
IL PIANO DELLE AZIONI CONSAPEVOLI E INTEGRATE

Nuova energia per rigenerare
la città e il suo porto

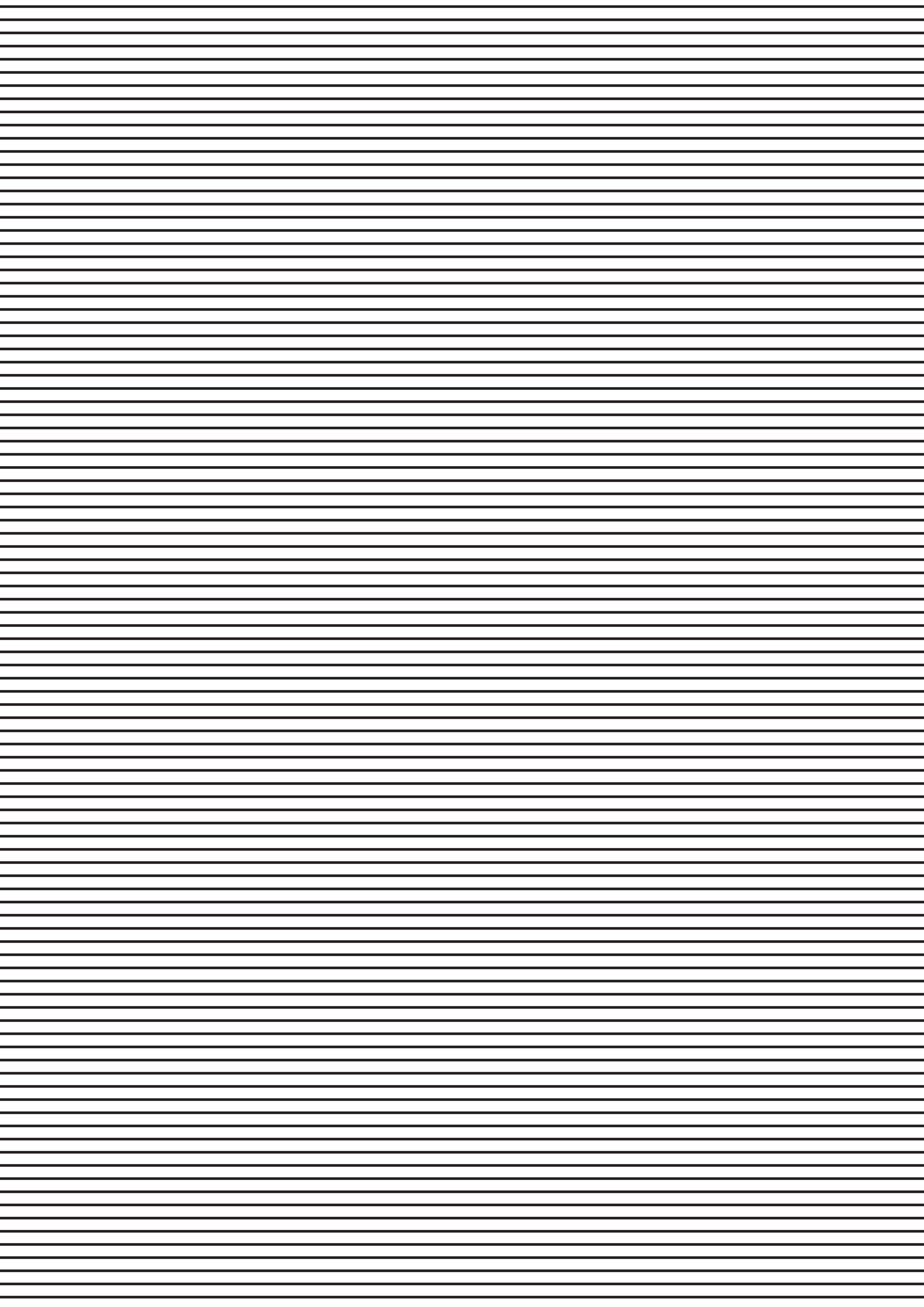
DOCUMENTO STRATEGICO

Legge Regionale n. 24/2017 | Dicembre 2019

Comune di Ravenna | PUG 2020

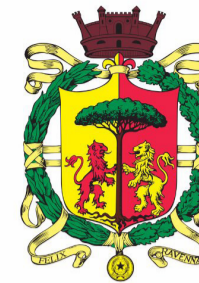



RaPUG²⁰
porto₂₀
venna



DOCUMENTO STRATEGICO

Comune di Ravenna | PUG 2020



Il Sindaco
Michele DE PASCALE

Assessore Urbanistica
Federica DEL CONTE

Segretario Generale
Dott. **Paolo NERI**

Responsabile Pianificazione strategica-territoriale
e progetti speciali
Arch. **Mara RONCUZZI**

Area Pianificazione Territoriale - Servizio Progettazione e
Gestione Urbanistica:

Responsabile del Procedimento
Ing. **Valentino NATALI**

Direttore dell'Esecuzione del Contratto
Arch. **Francesca PRONI**

Garante della Comunicazione e della Partecipazione
Arch. **Raffaella BENDAZZI**

GRUPPO DI LAVORO

Progettisti:

Coordinamento Scientifico

Prof. Arch. Carlo GASPARRINI

Responsabile Contrattuale
Urb. **Raffaele GEROMETTA (MATE)**
Coordinatore Progettuale
Arch. **Francesco NIGRO**
Urb. **Daniele RALLO (MATE)**

Coordinatore Operativo
Urb. **Fabio VANIN (MATE)**
Sistema Informativo Territoriale (SIT) del PUG
Urb. **Francesco BONATO (MATE)**
Valutazione Ambientale
Ing. **Elettra LOWENTHAL (MATE)**

Esperti specialistici:

Pianificazione Urbanistica
Arch. **Valeria SASSANELLI (Studio Gasparrini)**
Arch. **Anna TERRACCIANO (Studio Gasparrini, Disegno
degli elaborati strategici)**
Urb. **Fabio ROMAN (MATE)**

Rigenerazione Urbana
Arch. **Daniel MODIGLIANI**

Materia Giuridica
Avv. **Federico GUALANDI**

Sostenibilità economico-finanziaria
Prof. Dott. **Ettore CINQUE**

Mobilità e infrastrutture
Ing. **Fabio TORTA (TRT)**
Urb. **Tito STEFANELLI (TRT)**

Economia del Turismo
Dott. **Paolo TREVISANI (MATE)**

Acustica
Ing. **Silvio STIVALETTA (MATE)**

Idraulica
Ing. **Lino POLLASTRI (MATE)**

Patrimonio e Tutele
Urb. **Valeria POLIZZI (MATE)**

Geologia
Dott. Geol. **Leonardo MORETTI (DREAM)**

Sicurezza del territorio
Ing. **Simone GALARDINI (DREAM)**

Agronomia e Foreste
Dott. **Lorenzo MINI (DREAM)**



studioGasparrini





Indice



Introduzione.
Il Documento Strategico primo passo del PUG

9

1 **Un quadro interpretativo. Risorse, criticità e potenzialità della città e del suo territorio**

13

1.1	Premessa. Continuità dell'azione pubblica e nuove priorità ambientali, infrastrutturali, economiche e sociali	15
1.2	Dimensione integrata dei rischi e metamorfosi resiliente della città	19
1.3	L'estensione fertile della campagna ravennate e il suo policentrismo	29
1.4	Reti multiscalari per flussi crescenti di merci, persone, informazioni e culture	37
1.5	Il dinamismo e l'attrattività internazionale di una città duale	45
1.6	Qualità e pervasività dello spazio pubblico per rigenerare la città esistente	57

2 **Strategie, visione d'insieme e progetti-guida**

67

2.1	Premessa. Il piano delle azioni consapevoli e integrate. nuova energia per rigenerare la città e il suo porto	69
2.2	Obiettivi strategici e visione d'insieme	71
2.2.1	Obiettivo 1 Ravenna città resiliente, adattiva e antifragile	75
2.2.2	Obiettivo 2 Ravenna città dell'agricoltura sostenibile	81
2.2.3	Obiettivo 3 Ravenna città internazionale, interconnessa e accessibile	85
2.2.4	Obiettivo 4 Ravenna città-mosaico, multifunzionale e creativa	91
2.2.5	Obiettivo 5 Ravenna città rigenerata, abitabile, accogliente e sicura	97
2.2.6	Ruolo, disegno e contenuti strategici della visione d'insieme	101
2.3	4 Progetti-Guida per raccontare il futuro di ravenna e indirizzare le priorità dell'azione pubblica	111
2.3.1	Il ruolo dei progetti-guida	111
2.3.2	PG1 Il canale candiano per integrare città, porto e mare	113
2.3.3	PG2 Lo spessore dinamico del litorale	122
2.3.4	PG3 La metro-ferrovia delle risorse storico-archeologiche e ambientali	128
2.3.5	PG4 La grande corona verde della città-porto	132

3 **Un metodo per valutare e condividere priorità, alternative ed effetti delle scelte strategiche**

141

Introduzione

**Il Documento
Strategico primo
passo del PUG**

Il presente Documento Strategico costituisce lo strumento fondamentale con il quale l'amministrazione comunale avvia la redazione del PUG attraverso un confronto ampio e approfondito con tutti gli attori istituzionali, sociali ed economici sul futuro della città di Ravenna. Un confronto questo che si prefigge di delineare un sistema di principi e obiettivi, scelte e azioni auspicabili prioritarie e fattibili, fortemente connotati dalla ricerca di una qualità urbana ed ecologico-ambientale. In questo senso viene affermata la centralità della dimensione strategica del PUG (cfr. Art. 31 della Legge Urbanistica Regionale n°24/2017) nella costruzione del percorso di piano, a partire dalla fase di "consultazione preliminare" prevista dall'articolo 44 della stessa Legge.

Per avviare questa fase, la Legge prevede che il Comune presenti ai soggetti competenti in materia ambientale - come anche agli enti che esercitano funzioni di governo del territorio e, attraverso idonei percorsi partecipativi, alle forze economiche e sociali - "gli obiettivi strategici che si intendono perseguire e le scelte generali di assetto del territorio, con le prime considerazioni sulle possibili alternative e sugli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che ne possono derivare" (cfr. Art. 44, comma 3). Ciò al fine di acquisire contributi conoscitivi, valutativi e propositivi e garantire un'ampia condivisione delle prospettive strategiche e tattiche del piano.

Non si tratta solo di un'esigenza imprescindibile per offrire, nella fase iniziale di redazione del PUG, un quadro di riferimento chiaro e condiviso per le regole, i programmi, i progetti e le pratiche che il nuovo strumento urbanistico comunale intende mettere a punto e attivare. La componente strategica del PUG, come chiarito all'Art. 24 della citata Legge Urbanistica Regionale, costituisce anche uno snodo fondamentale nella gestione del rapporto costante che si determinerà nel tempo tra la visione d'insieme e le scelte puntuali di tipo regolativo e progettuale. Inoltre, gli obiettivi strategici e la loro articolazione in lineamenti e azioni costituiranno un riferimento per la valutazione di tali scelte e le necessarie verifiche di coerenza, ai fini della trasparenza e condivisione necessarie delle decisioni, in accordo con la "strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale" di cui all'Art. 34.

Alla costruzione del quadro strategico del PUG fornisce un contributo determinante il processo partecipativo messo in atto dal Comune di Ravenna - denominato "Ravenna Partecipa all'Urbanistica Generale (Ravenna PUG)" - con il quale è stata coinvolta tutta la comunità sui temi innovativi della rigenerazione urbana sollecitati dalla nuova legge urbanistica regionale (cfr. <http://rup.comune.ra.it/Ravenna-PUG>).

Il progetto partecipativo, iniziato a gennaio e terminato a dicembre 2019, è stato finanziato col

contributo della regione Emilia Romagna ai sensi della Legge Regionale n°15/2018. La prima fase di questo progetto, dedicata all'analisi del contesto e delle percezioni che i cittadini hanno della città, si è conclusa nella serata del 25 settembre con un evento pubblico denominato "Voci dalla città", durante il quale sono stati restituiti ai cittadini e ai progettisti del piano i risultati dell'elaborazione dei dati raccolti attraverso i vari strumenti messi in campo (questionario on-line, mappa dei luoghi della rigenerazione, world café sui territori), delineando il quadro conoscitivo emozionale degli abitanti in merito ai luoghi identitari e a quelli da sottoporre a rigenerazione urbana. Tali dati, insieme alla relativa analisi critica utilizzata anche per dare avvio alla seconda fase del percorso partecipativo, sono contenuti in uno specifico elaborato a cura del Comune.

La serata "Voci dalla città" ha dato avvio alla seconda fase partecipativa, che si è concentrata sul tema della rigenerazione urbana attraverso la realizzazione di tre laboratori di urbanistica partecipata selezionati dai cittadini. I tre laboratori hanno affrontato, partendo da casi studio reali del territorio emersi dall'analisi critica dei dati, le seguenti tematiche: "Parchi e giardini", "Permeabilità dei suoli e spazio pubblico", "Città pubblica: servizi e dotazioni nei paesi del forese e nel centro urbano". Le linee guida e le buone pratiche condivise con i cittadini, emerse dall'attività dei laboratori, hanno l'obiettivo di indirizzare la "Strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale", i futuri **"Accordi Operativi"** e gli altri strumenti previsti dalla legge urbanistica regionale e, in tal senso, saranno recepite all'interno della proposta di PUG che verrà assunta dall'amministrazione.

Il presente **Documento Strategico** è costituito dai seguenti capitoli:

- 1. Un quadro interpretativo. Risorse, criticità e potenzialità della città e del suo territorio;**
- 2. Strategie, visione d'insieme e Progetti-guida;**
- 3. Un metodo per valutare e condividere priorità, alternative ed effetti delle scelte strategiche.**

Il **Documento Strategico** si è avvalso dei contenuti dei seguenti elaborati:

- **Quadro Conoscitivo. Elaborato di sintesi**
- **Rapporto Preliminare Ambientale di Valsat**

sin qui elaborati nell'ambito della redazione del PUG, a cui si rimanda per tutti gli approfondimenti relativi ai temi sintetizzati nei 5 quadri interpretativi del successivo capitolo 1.

1.

Un quadro interpretativo

Risorse, criticità e potenzialità della città e del suo territorio



1.1

Premessa. continuità dell'azione pubblica e nuove priorità ambientali, infrastrutturali, economiche e sociali

Il PUG si colloca all'interno di un quadro di **grandi cambiamenti a livello planetario** che coinvolgono anche l'Italia e la stessa città di Ravenna:

– le **dinamiche economiche, sociali e culturali a livello internazionale** legate all'emergere di nuovi Paesi e mercati, soprattutto nel continente asiatico, hanno radicalmente mutato i flussi di merci, persone e informazioni – collegati soprattutto all'importazione di beni di consumo e all'attrattiva del patrimonio storico e ambientale europeo per la crescente domanda turistica proveniente dall'oriente asiatico – cumulandosi alle tradizionali rotte europee e d'oltre oceano;

– la centralità crescente della **questione ambientale** e dei rischi ad essa collegati viene amplificata dai cambiamenti climatici e dalle conseguenze devastanti che essi producono in territori fragili e vulnerabili, per la particolare densità e interazione di quei rischi;

– i **movimenti migratori** provenienti dal Medio Oriente e dall'Africa vengono sempre più generati anche dagli stessi cambiamenti climatici e sollecitano nuove domande di integrazione in Paesi e città caratterizzati da forti squilibri sociali, crollo della natalità e invecchiamento della popolazione, nonché dinamiche di impoverimento ed emarginazione sempre più accentuate;

– tutti questi fattori coesistono con una **crisi perdurante di natura strutturale dell'economia** europea, e di quella italiana in particolare, che tende ad accentuare alcune dinamiche disgreganti soprattutto dal punto di vista sociale e culturale;

– ciò nonostante il **consumo di suolo** nel nostro Paese ha continuato a bruciare molti kmq di aree agricole, anche se nei recenti anni della crisi si è andato profilando un rallentamento a cui fa riscontro una crescente cultura e azione orientata alla rigenerazione urbana delle città esistenti.

La città di Ravenna è attraversata da queste sollecitazioni e tensioni, quantunque la dinamica urbana non abbia conosciuto i fenomeni di dispersione insediativa e *sprawl* tipici di tante altre città, i principali comparti economici abbiano retto (al netto della crisi del settore delle costruzioni), il turismo si sia consolidato, la cultura e la creatività abbiano espresso potenzialità interessanti e fertili. Il PUG di Ravenna si inserisce quindi in **un quadro nazionale e internazionale profondamente diverso rispetto a quello in cui venne concepito il Piano vigente**. D'altro canto, Ravenna ha una lunga, densa e innovativa tradizione urbanistica rappresentata da piani di qualità, elaborati dagli uffici comunali con la consulenza di urbanisti di caratura nazionale, che hanno saputo interpretare e spesso anticipare domande insorgenti nel dibattito nazionale e nell'esperienza locale, entrando a pieno titolo nella storia dell'urbanistica italiana e, in molti casi, anticipando temi e prospettive che sono poi entrati nella prassi urbanistica e hanno contribuito ad innovare la stessa legislazione nazionale e regionale. Negli ultimi anni si sono d'altronde profilate **nuove opportunità e consapevolezza** dell'azione pubblica, sociale e imprenditoriale che hanno prodotto risultati tangibili e intrapreso una diversa direzione di marcia nella costruzione di un'idea di città, di economia urbana e di coesione sociale sempre più attuali e in grado di dare risposte alle domande di questa fase storica. Il PUG potrà in tal senso valorizzare un **ricco retroterra di decisioni e azioni pianificatorie e programmatiche** alla scala comunale che hanno preso corpo in questi ultimi anni all'interno delle politiche nazionali e regionali nei diversi campi di interesse strategico per la città:

– dal **punto di vista ambientale**, in un territorio comunale interessato da una rilevante estensione di zone protette di elevato valore naturalistico, emerge una consolidata tradizione di salvaguardia e irrobustimento del sistema del verde come esito di una pluridecennale esperienza pianificatoria e operativa sulla "Cintura verde", con il "Piano di settore del verde" e con il "Regolamento comunale per le pinete di San Vitale, Classe e del Piombone". Ad essi si aggiunge, in tempi più recenti, la molteplicità di Piani, programmi e azioni sulle diverse declinazioni di una strategia di intervento ecologicamente orientata: l'avvio di una prospettiva unitaria e integrata del "Parco marittimo"; la redazione di importanti strumenti di settore come il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) e il redigendo PAESC (Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima) che comprenderà uno specifico Piano di adattamento ai cambiamenti climatici; strumenti di gestione e controllo come le certificazioni EMAS del Comune e del Polo chimico, per il miglioramento delle prestazioni ambientali; l'istituzione del "multiCentro di Sostenibilità Ambientale (CEAS) Ravenna - Agenda 21" del Comune per l'educazione alla sostenibilità ambientale; l'impegno dello stesso Comune nel campo della contabilità ambientale nelle azioni pubbliche; l'utilizzo dei fondi

europei Interreg per lo sviluppo della biodiversità e dell'economia blu, l'adattamento ai rischi connessi all'innalzamento del mare e all'ingressione marina, l'efficienza energetica degli edifici pubblici. A questi strumenti e dispositivi messi in atto dal Comune si aggiunge l'azione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale con l'operazione "Green port" e il redigendo DEASP (Documento di pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali) in attuazione delle Linee Guida del Ministero dell'Ambiente del 2018, oltre che il "Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del porto di Ravenna" redatto assieme alla Regione Emilia Romagna nel 2016;

– di straordinaria rilevanza sono le attività di tutela e valorizzazione del **patrimonio storico** e di **promozione culturale** della città in Italia e nel mondo. In particolare il Piano di Gestione dei monumenti Unesco; la progressiva costruzione di una rete museale di eccezionale livello in cui spicca la recente apertura del museo Classis nel distretto archeologico-monumentale di Classe; i programmi europei Interreg per l'accessibilità ai monumenti Unesco e al patrimonio culturale legato all'acqua (USEFALL e WAVE); il programma di opere e attività connesse alla celebrazione del 700° anniversario della morte di Dante. Un insieme di opere e di attività, dunque, che mostrano la straordinaria vitalità di Ravenna e la sua centralità nella riflessione culturale internazionale grazie a un impianto valoriale connesso al patrimonio culturale, a un sistema di governance che vede un insieme di soggetti che collaborano ad obiettivi comuni, alla valorizzazione dei luoghi della memoria in termini di produzioni innovative.

– sulle **prospettive portuali**, oltre a quanto appena ricordato in campo ambientale, assume una particolare rilevanza il grande progetto "Hub portuale Ravenna 2017" prossimo all'avvio. Esso prevede imponenti operazioni di dragaggio del Canale Candiano che potranno consentire un sensibile *upgrading* del porto per l'attracco delle grandi navi porta-container e il contestuale e consistente incremento di aree per le attività della logistica in stretto raccordo con la pianificazione urbanistica comunale, su cui ci si sofferma nel successivo capitolo 1.4;

– sul versante della **mobilità urbana**, il riferimento più importante è il già citato PUMS che ha proposto un disegno strategico di settore fortemente centrato sulla mobilità alternativa alla gomma con un forte impulso alla ulteriore estensione delle reti ciclopedonali anche a supporto di un turismo "lento" sintonizzato con le opportunità di fruizione delle risorse naturalistiche e storiche diffuse sul territorio. Fa da corollario a questo strumento una molteplicità di politiche e azioni per l'incentivazione della mobilità sostenibile e dei sistemi a bassa emissione di carbonio attraverso fondi Interreg tra cui Innova SUMP (sistemi di alta qualità PT, alimentazioni alternative pulite, veicoli

elettrici, smart ticketing, noleggio urbano, sviluppo della pedonalità, nuove forme di proprietà e uso delle auto, controllo degli accessi, applicazioni per la mobilità e infrastrutture telematiche per il trasporto (ITS) e SUTRA per lo sviluppo di forme di bike sharing con la creazione di microhub a Porto Corsini, Marina di Ravenna, Darsena, Ponte Nuovo e Classe;

– di importanza strategica sono anche i piani e i programmi connessi alla **rigenerazione urbana**, come il Piano d’Azione “Ravenna rigenera” elaborato nel 2018 dal Comune in occasione del bando sulla “Rigenerazione urbana” della Regione Emilia-Romagna, esempio virtuoso di una più ampia attenzione alle domande connesse al recupero e al riuso degli edifici speciali dismessi dentro il contesto della città storica e consolidata che ha conseguito il “Premio Urbanistica 2019” dell’Istituto Nazionale di Urbanistica - Urbanpromo. Ma è pur sempre la Darsena di città ad aver catalizzato una parte rilevante degli sforzi delle ultime Amministrazioni Comunali, dimostrando l’importanza di creare sinergie virtuose tra pianificazione urbanistica e programmazione dei fondi nazionali e regionali. Assieme al POC “Darsena di città”, questo luogo ha infatti registrato nel tempo una sequenza di programmi di intervento finanziati (PRU, PSdA, PRUSST e PIAU). Inoltre, più di recente, si segnalano il finanziamento del programma “Ravenna in Darsena il mare in piazza” messo a punto dal Comune in risposta al “Bando periferie” del 2017 - per la realizzazione di una serie d’interventi tra cui il rifacimento delle reti dei sottoservizi - e il progetto “DARE”, vincitore nel 2019 del 4° bando europeo Urban Innovative Actions, che prevede una infrastrutturazione ict della Darsena per coinvolgere i cittadini attraverso vari strumenti (portale, app, totem informativi, panchine interattive, laboratori ed eventi).

In questo capitolo vengono pertanto proposti i 5 grandi campi di lavoro entro cui prendono forma i 5 Obiettivi strategici definiti nel successivo capitolo 2, proponendo perciò 5 quadri interpretativi di seguito sviluppati, relativi alle questioni ritenute prioritarie per il futuro della città e del suo territorio:



- 1. DIMENSIONE INTEGRATA DEI RISCHI E METAMORFOSI RESILIENTE DELLA CITTÀ**
- 2. L’ESTENSIONE FERTILE DELLA CAMPAGNA RAVENNATE E IL SUO POLICENTRISMO**
- 3. RETI MULTISCALARI PER FLUSSI CRESCENTI DI MERCI, PERSONE, INFORMAZIONI E CULTURE**
- 4. IL DINAMISMO E L’ATTRATTIVITÀ INTERNAZIONALE DI UNA CITTÀ DUALE**
- 5. QUALITÀ E PERVASIVITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO PER RIGENERARE LA CITTÀ ESISTENTE**



Mappa veneziana del territorio fra Ravenna, Po di Primaro e Valli di Comacchio, 1460

Archivio Storico Comunale Ravenna



1.2

Dimensione integrata dei rischi e metamorfosi resiliente della città

La complessità dei rischi naturali e antropici è un'occasione ineludibile per un ripensamento e una modificazione incrementale in senso resiliente della città. La molteplicità e l'articolazione dei rischi, la loro reciproca interazione e amplificazione, come anche la multidimensionalità e multiscalarità delle loro cause naturali e antropiche e delle ricadute su città e comunità, costituiscono contenuti fertili di una crescente consapevolezza culturale, sociale e tecnica di un campo sempre più vasto di attori di fronte alla precarietà e all'incertezza del futuro che quei rischi alimentano. I pochi rischi che possiamo considerare di origine esclusivamente naturale si incrociano e si sovrappongono ai tanti di natura antropica, prodotti cioè dai modi attraverso cui è stata costruita la città e si è consolidato il suo metabolismo. È in gioco la capacità di integrazione tra le dimensioni tradizionali del rischio sismico e idrogeologico con quelle ambientali connesse con quello idraulico, la vulnerabilità microclimatica, l'inquinamento di suoli, acque e aria, l'impovertimento ecosistemico, a cui si associano la marginalità sociale e l'inadeguata consapevolezza culturale. Tali rischi vengono amplificati dagli effetti indotti dai cambiamenti climatici che incidono, nel caso di Ravenna, non solo sulla dinamica di alluvioni, esondazioni e mareggiate ma anche sul lento innalzamento del livello del mare. Ciò presuppone un cambiamento sostanziale delle modalità di conoscenza e interpretazione e delle risposte di tipo adattivo e proattivo che mettano la questione ambientale al centro dei processi di rigenerazione urbana e salvaguardia ambientale, in continuità con le esperienze già in corso.

La dimensione dei rischi va dunque affrontata in una prospettiva interpretativa e operativa di integrazione e non di settorialità e frammentazione, per comprendere le mutue sollecitazioni e prospettare programmi e azioni progettuali credibili.

Si pensi ad esempio al **dinamismo critico dei litorali**, causato da una interazione complessa tra diverse tipologie di rischi. Gli storici processi di subsidenza – oggi alimentati anche da attività estrattive a mare e dagli emungimenti delle acque di falda

nel territorio per usi agricoli, industriali e domestici – si cumulano a quelli di liquefazione dei suoli e a un lieve ma misurabile innalzamento del livello del mare (così come rilevato da CNR ed ENEA con il recente progetto RITMARE). A ciò si aggiunge una dinamica di erosione costiera che ha molteplici motivazioni e che interessa i 42 km della costa ravennate in modo diversificato dal punto di vista localizzativo e dell'intensità, su cui svolgono un ruolo attivo gli interventi realizzati in passato per la protezione costiera, la costruzione dei moli portuali, le piogge e le mareggiate intense e concentrate che hanno, anche di recente, messo a dura prova persino la sicurezza dei tessuti edilizi dei Lidi. Allo stesso tempo, l'insieme di queste dinamiche favorisce i processi di ingressione marina con le note conseguenze critiche sulla salinizzazione delle acque sotterranee e superficiali, sull'agricoltura prossima alla costa e sulle pinete, con effetti negativi per la biodiversità dei suoli. A fronte di tali condizioni, appare evidente che le soluzioni da proporre non potranno contrastare singolarmente i diversi rischi ma dovranno prevedere una strategia complessiva di adattamento, lavorando su un'idea di "Parco marittimo" – in coerenza con le Linee guida per l'attuazione di un Piano per la Gestione Integrata della Costa, approvate dalla Regione Emilia-Romagna con DCR 645/2005, e sulla scia di quanto già avviato dal Comune - che configuri un ripascimento virtuoso capace di produrre in modo stabile l'approfondimento degli arenili e, allo stesso tempo, ricostituire i sistemi dunali e vegetazionali compromessi, incluse le pinete, utilizzando tecniche di ingegneria naturalistica aggiornate e modelli di simulazione già praticati in ampie parti del pianeta in presenza di fenomeni di questa natura. Ben sapendo che occorrerà invertire il processo di diminuzione degli apporti solidi lungo le aste fluviali che incide anch'esso in maniera consistente sull'erosione del litorale sabbioso.

Un'altra famiglia di rischi fortemente correlati per quel che riguarda l'intensità e i processi cumulativi è quella relativa al **dinamismo critico delle acque superficiali**. L'aumento della piovosità e delle sue concentrazioni apicali con gli effetti indotti in termini di esondazione di fiumi, canali e torrenti, causati anche dalla inadeguatezza degli argini, costituisce una delle condizioni storiche di rischio più rilevanti per il territorio ravennate, ciclicamente oggetto di alluvioni, esondazioni e allagamenti diffusi nel corso dei secoli, al punto che il rischio esondazione riguarda pressoché l'intero territorio comunale. Il continuo rimaneggiamento dei fiumi, torrenti e canali che attraversano la piana agricola o addirittura la deviazione radicale dei loro tracciati, assieme ai diffusi interventi di bonifica a partire dalle Valli Staudiana e del Lamone, mostrano una incessante attività dell'uomo per far fronte a questi rischi, amplificati dai processi di subsidenza prima ricordati ma soprattutto oggi esasperati dai cambiamenti climatici che mettono in crisi il "respiro" delle acque nel territorio e a ridosso della città costruita. Ciò comporta anche una sostanziale inadeguatezza delle reti del drenaggio urbano e territoriale, l'allagamento dei piani bassi degli edifici esistenti e la propagazione di fattori inquinanti nei suoli a causa dell'esondazione delle acque superficiali. Di fronte a questa condizione si pone la necessità di individuare interventi di più ampio respiro rispetto a quelli pur necessari e sinergici degli impianti idrovori di nuova generazione, come quello già previsto dal Comune e dal Consorzio di Bonifica nel 2017 in un'ampia zona a sud del capoluogo soggetta a esondazione. E cioè la realizzazione di sistemi lineari di esondazione controllata lungo tutte le aste fluviali a rischio, da progettare anche come parchi lineari auto-depuranti che si connettano al sistema delle acque costiere e delle piassasse, prevedendo forme compatibili di fruizione per il tempo libero all'aria aperta



Il sistema delle acque costiere all'altezza della Piassassa Baiona (Foto S. Schiau, 2018)



Effetti della mareggiata del 2016 a Marina di Ravenna (Foto G. Corelli)

che arricchiscano l'offerta per turismi complementari e "integrati" a quello balneare e sollecitando dinamiche di micro laminazione con cambi di usi agrari verso colture idro-esigenti. Il valore strategico di questi parchi fluviali multifunzionali va ovviamente verificato all'interno di una più ampia strategia della Regione Emilia-Romagna e dell'Autorità di Bacino Distrettuale del fiume Po sulla sicurezza idraulica delle diverse aste fluviali attraverso dispositivi che coinvolgano anche i tratti a monte del territorio ravennate.

L'alterazione di acque e suoli è d'altronde un'altra famiglia di rischi, in cui si cumulano gli effetti dell'**inquinamento delle acque (superficiali e di falda) e dei suoli** legati sia alle attività produttive concentrate nel perimetro portuale sia a quelle della produzione agricola, che evidenziano alcune criticità con riferimento a specifici inquinanti nel territorio agricolo, sollecitando un'azione ampia e penetrante sulle fonti e sui processi di depurazione per rispettare sempre i protocolli di qualità riconosciuti e certificati.

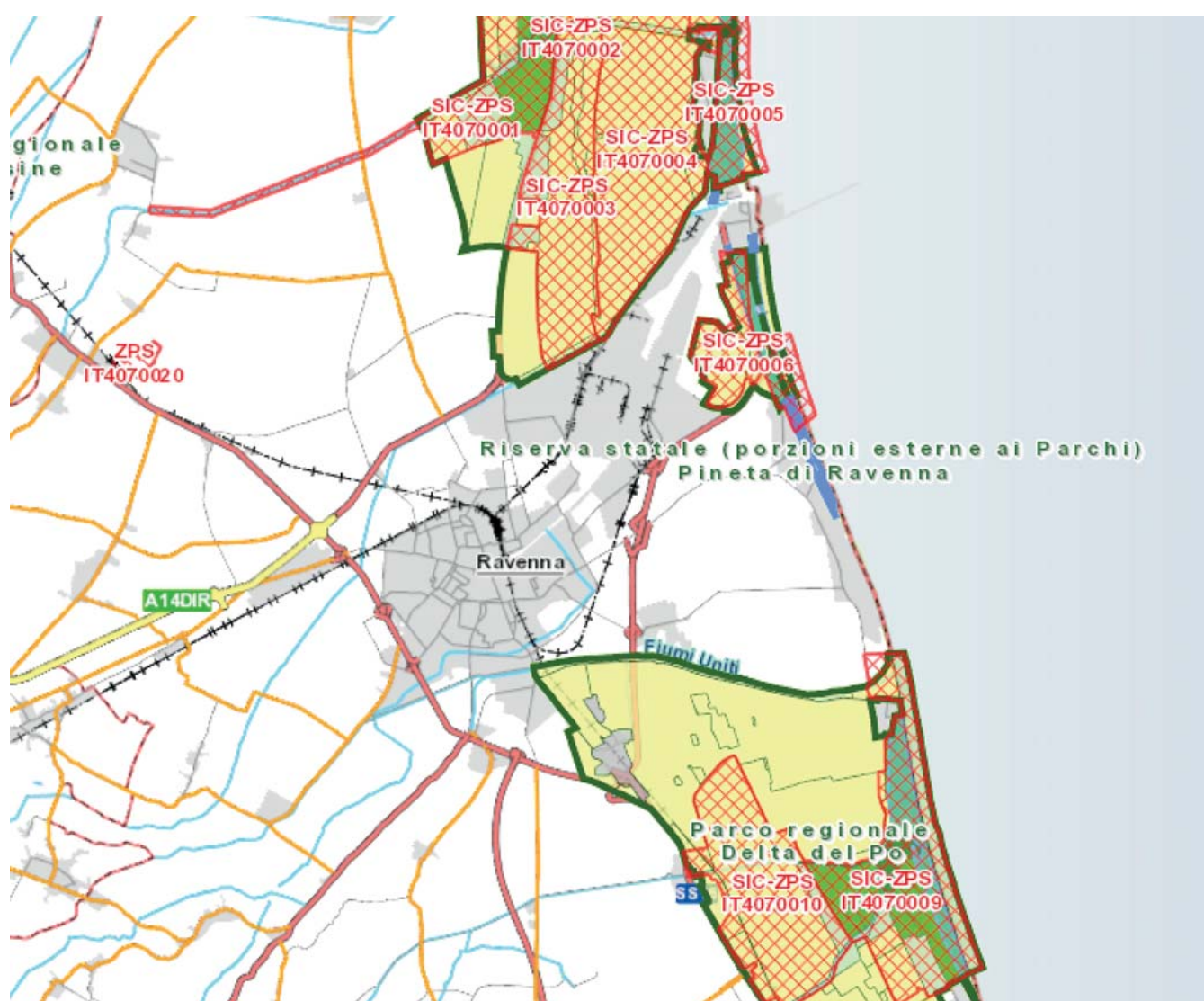
Alla scala strettamente urbana, Ravenna soffre di problemi analoghi a quelli di tutte le città e cioè una **condizione critica del microclima urbano** che esprime l'effetto più rilevante percepito dagli abitanti relativo alle cosiddette isole di calore. Il consumo di suolo e il processo di impermeabilizzazione dei suoli, cumulandosi con la povertà delle dotazioni vegetali causata da una prevalente sigillatura degli spazi aperti pubblici e privati, incide sull'innalzamento della temperatura delle superfici e dell'aria. La sperimentazione progettuale "Darsena di città – Ravenna", effettuata nel 2017 dalla Regione Emilia-Romagna nell'ambito del programma REBUS su una delle aree urbane più critiche, ha messo in evidenza la necessità di interventi integrati volti appunto a migliorare i diversi parametri ambientali che condizionano la qualità degli spazi aperti, individuando

una prospettiva di regolazione e indirizzo progettuale da estendere a tutti i casi analoghi.

D'altro canto i temi posti dai rischi connessi al microclima urbano sono complementari a quelli connessi all'**inadeguatezza prestazionale dei tessuti edilizi** dal punto di vista energetico, sismico e idrico di cui si tratterà nel successivo capitolo 1.6.

I rischi sin qui considerati non esauriscono il quadro riscontrabile a Ravenna che si completa anche con l'**inquinamento dell'aria** (causato soprattutto dalle emissioni prodotte dalla mobilità su gomma e da alcune attività industriali prevalentemente localizzate nell'area portuale, oltre che dal riscaldamento domestico), l'**impoverimento ecosistemico** (connesso alle caratteristiche della prevalente agricoltura industriale), l'**inquinamento elettromagnetico** (legato alla presenza di elettrodotti e di impianti di trasformazione dell'energia elettrica) e il **rischio da incidenti rilevanti** (concentrato soprattutto in alcune aree industriali, di deposito e stoccaggio di prodotti petroliferi nel porto).

Affrontare questa molteplicità di rischi comporta un processo di lunga durata di adattamento proattivo e non difensivo alle diverse e specifiche condizioni di interazioni tra di essi. Si tratta cioè di sollecitare e governare una metamorfosi resiliente della città, di qualificare una gestione incessante della rigenerazione adattiva, visionaria e pragmatica, ecologicamente orientata e socialmente condivisa. La diversificazione e l'integrazione di strategie e tattiche resilienti passa prioritariamente per il ripensamento e il riciclo delle acque e del loro respiro nella città e nel territorio, il contrasto progettuale al consumo di suolo, la salvaguardia e l'incremento della permeabilità dei suoli e nuove politiche di bonifica di quelli inquinati, la riduzione delle fonti inquinanti e l'incremento delle dotazioni vegetali urbane, l'efficientamento



Zone SIC e ZPS nel territorio comunale di Ravenna
(Fonte SIT Ambiente Provincia Ravenna <http://gis.provincia.ra.it/gis/Ambiente/default.aspx>)

CODICE SITO	TIPO	DENOMINAZIONE SITO	SUPERFICIE TOTALE (ha)	SUPERFICIE NEL COMUNE DI RAVENNA (ha)
IT4060002	ZSC-ZPS	VALLI DI COMACCHIO	16.781	
IT4060003	ZSC-ZPS	VENE DI BELLOCCHIO, SACCA DI BELLOCCHIO, FOCE DEL FIUME RENO, PINETA DI BELLOCCHIO	2.242	1.726
IT4070001	ZSC-ZPS	PUNTE ALBERETE, VALLE MANDRIOLE	972	972
IT4070002	ZSC-ZPS	BARDELLO	99	99
IT4070003	SIC-ZPS	PINETA DI SAN VITALE, BASSA DEL PIROTTOLO	1.222	1.222
IT4070004	ZSC-ZPS	PIALASSE BAIONA, RISEGA E PONTAZZO	1.596	1.596
IT4070005	SIC-ZPS	PINETA DI CASALBORSETTI, PINETA STAGGIONI, DUNA DI PORTO CORSINI	579	579
IT4070006	SIC-ZPS	PIALASSA DEI PIOMBONI, PINETA DI PUNTA MARINA	465	465
IT4070009	SIC-ZPS	ORTAZZO, ORTAZZINO, FOCE DEL TORRENTE BEVANO	1.256	1.256
IT4070010	SIC-ZPS	PINETA DI CLASSE	1.082	1.082
IT4070020	ZPS	BACINI EX-ZUCCHERIFICIO DI MEZZANO	39	39

Zone SIC e ZPS nel territorio comunale di Ravenna (Elaborazione MATE-Team progetto PUG)

strutturale, energetico e impiantistico dei tessuti esistenti, il riciclo dei rifiuti e delle aree di scarto, lo sviluppo della mobilità “dolce” e il potenziamento del trasporto pubblico su ferro. Ma questo cambiamento delle priorità, la multiscalarità di strategie e azioni, la capacità di integrarle e renderle sinergiche nel tempo e nello spazio deve essere al servizio di un’idea di città legittimata da un livello adeguato di consapevolezza culturale e non affidata a politiche urbane settoriali. Il PUG dovrà in questo senso stabilire una interazione virtuosa con la pianificazione settoriale, a partire da quella comunale come il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), il Piano di Azione per l’Energia e il Clima (PAESC), il Piano di Settore del Verde, il Piano di Protezione Civile, il Piano di Zonizzazione Acustica, il Piano delle Attività Estrattive; ma anche di livello sovracomunale come il Piano Provinciale di Indirizzo per il contenimento del carico inquinante delle acque di prima pioggia, il Piano Aria Integrato Regionale 2020,

il Piano Regionale Tutela Acque. Serve cioè un ampio e robusto programma di “adattamento” alle condizioni di rischio all’interno di una dimensione geostrategica per l’intera città. In questa prospettiva, la costruzione di una “**Carta integrata dei rischi**”, intesa anche come carta di suscettività alla rigenerazione urbana e alla salvaguardia ambientale, deve costituire la base di riferimento, dinamicamente aggiornata, per una strategia di contrasto e adattamento ad una molteplicità di rischi in grado di accogliere anche quelli ecologico-ambientali, sociali, economici e del patrimonio culturale. Si prospetta un processo lento e incrementale di rigenerazione ecologicamente orientato per adattarsi a queste condizioni critiche, innalzando la qualità prestazionale dei tessuti esistenti e degli spazi aperti. La **resilienza**, da slogan di moda vago e onnicomprensivo, può e deve divenire una strategia multiscale che attraverso il PUG e la città a tutti i livelli, costituendo il riferimento principale delle



La cripta della chiesa di San Francesco allagata per il fenomeno della subsidenza

tattiche, dei progetti e delle pratiche di salvaguardia e qualificazione dei paesaggi urbani, periurbani, seminaturali e naturali. Da questo punto di vista Ravenna è una città-paradigma in cui la compresenza e l'intersezione di tanti rischi sollecita in profondità piani, programmi e politiche, ma anche stili di vita, forme della produzione e modi dell'interazione sociale, contribuendo a delineare una specifica identità di città resiliente.

Caposaldo indispensabile di questo cambiamento di prospettiva e della forma stessa del Piano è la costruzione di una rete incrementale di **infrastrutture verdi e blu** - a partire dal patrimonio della cintura verde, dei parchi urbani esistenti, dei grandi bacini di naturalità (le zone SIC-ZPS costiere con pinete, piallasse, ecc.) e della stessa rete del territorio storico - capace di costituire il sistema diffuso degli spazi aperti della città e di svolgere una funzione pervasiva di rigenerazione urbana e territoriale, delineando una connotazione paesaggistica in cui dimensione ambientale e culturale si intrecciano profondamente. In questo senso l'approccio va oltre la dimensione settoriale della rete ecologica e di un progetto di suolo di tipo esclusivamente morfologico. In questa accezione multidimensionale integrata dell'azione pubblica attraverso piani, programmi e progetti coesistono diverse componenti tra loro interagenti:

- reti delle acque e infrastrutture tecniche del drenaggio urbano e territoriale conformate per la coesistenza dinamica città-acque, la mitigazione e l'adattamento al rischio idrogeologico e idraulico, la ritenzione e il riciclo delle risorse idriche, in cui il sistema lineare della fascia costiera nel rapporto dinamico con il mare e le piallasse e il pettine dei fiumi, torrenti e canali trasversale alla costa intesi come parchi fluviali di esondazione controllata costituiscono i capisaldi;

- reti e costellazioni di paesaggi vegetali e suoli permeabili o da desigillare per garantire servizi ecosistemici, il ripascimento delle falde, il governo dei processi di evapotraspirazione, la riduzione del CO2 in atmosfera e dei gas climalteranti, il miglioramento delle condizioni microclimatiche urbane (a partire dalle "isole di calore"), della qualità dell'aria e della ventilazione urbana, in cui le grandi aree naturalistiche, le aree dunali e le pinete, i sistemi lineari del verde fluviale, la "grande Corona verde" (cfr. PG4, cap. 2.3.5) attorno al territorio urbanizzato e la rete verde diffusa al suo interno costituiscono le componenti qualificanti e caratterizzanti;

- reti e costellazioni degli spazi di "scarto" (aree abbandonate e marginali, spazi della dismissione produttiva ed estrattiva, ...) da bonificare, rinaturare e riciclare per usi collettivi, sociali e produttivi

LEGENDA

Comune di Ravenna

Pericolosità idraulica

FREQUENTE P3

POCO FREQUENTE P2

Pericolosità ambito costiero e marino

FREQUENTE

POCO FREQUENTE

RARA

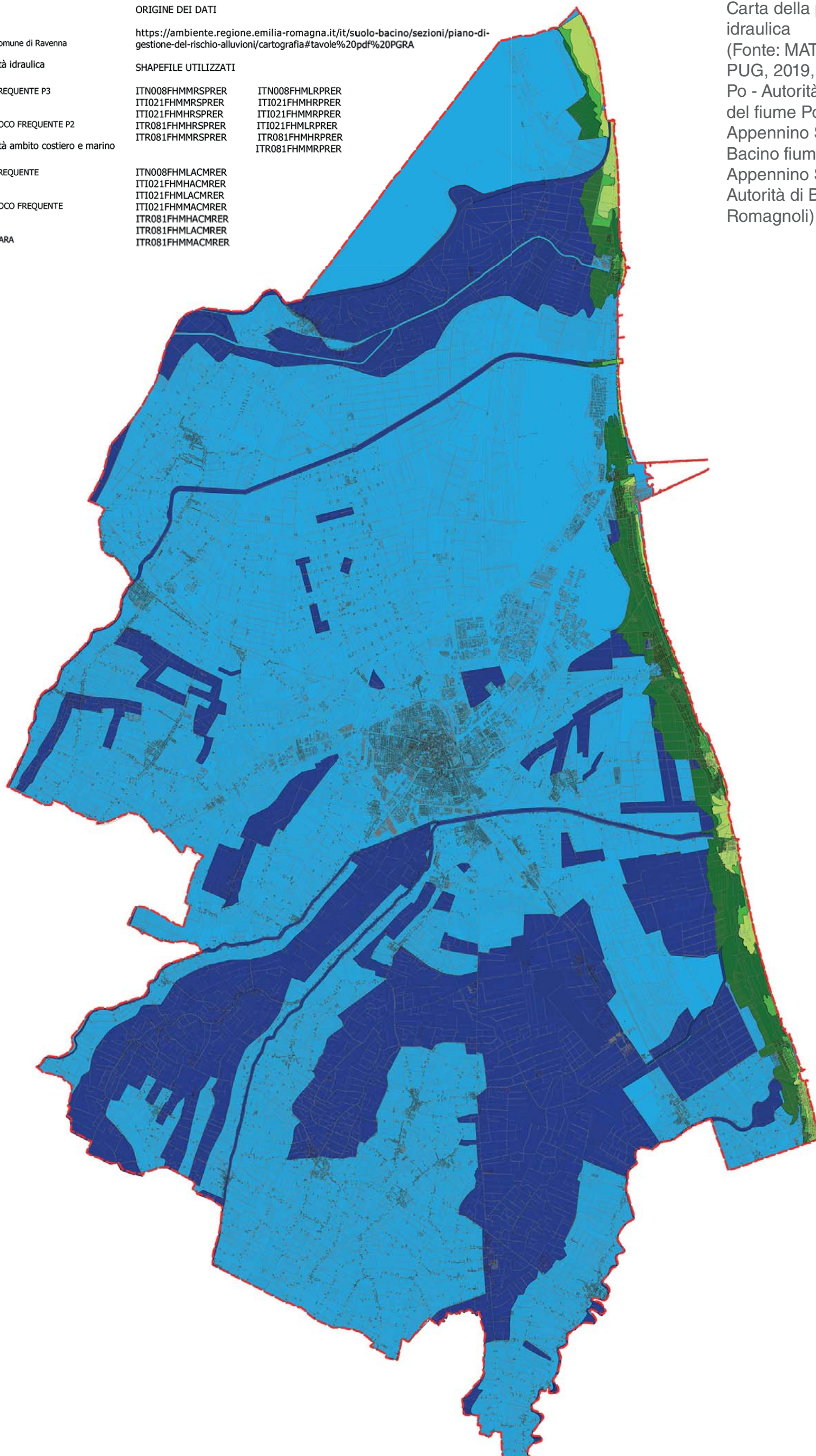
ORIGINE DEI DATI

<https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/suolo-bacino/sezioni/piano-di-gestione-del-rischio-alluvioni/cartografia#tavole%20pdf%20PGRA>

SHAPEFILE UTILIZZATI

ITN008FHMMRSPRER	ITN008FHMLRPRER
ITI021FHMHRSPRER	ITI021FHMHRPRER
ITI021FHMHRSPRER	ITI021FHMHRPRER
ITR081FHMHRSPRER	ITR081FHMHRPRER
ITR081FHMHRSPRER	ITR081FHMHRPRER

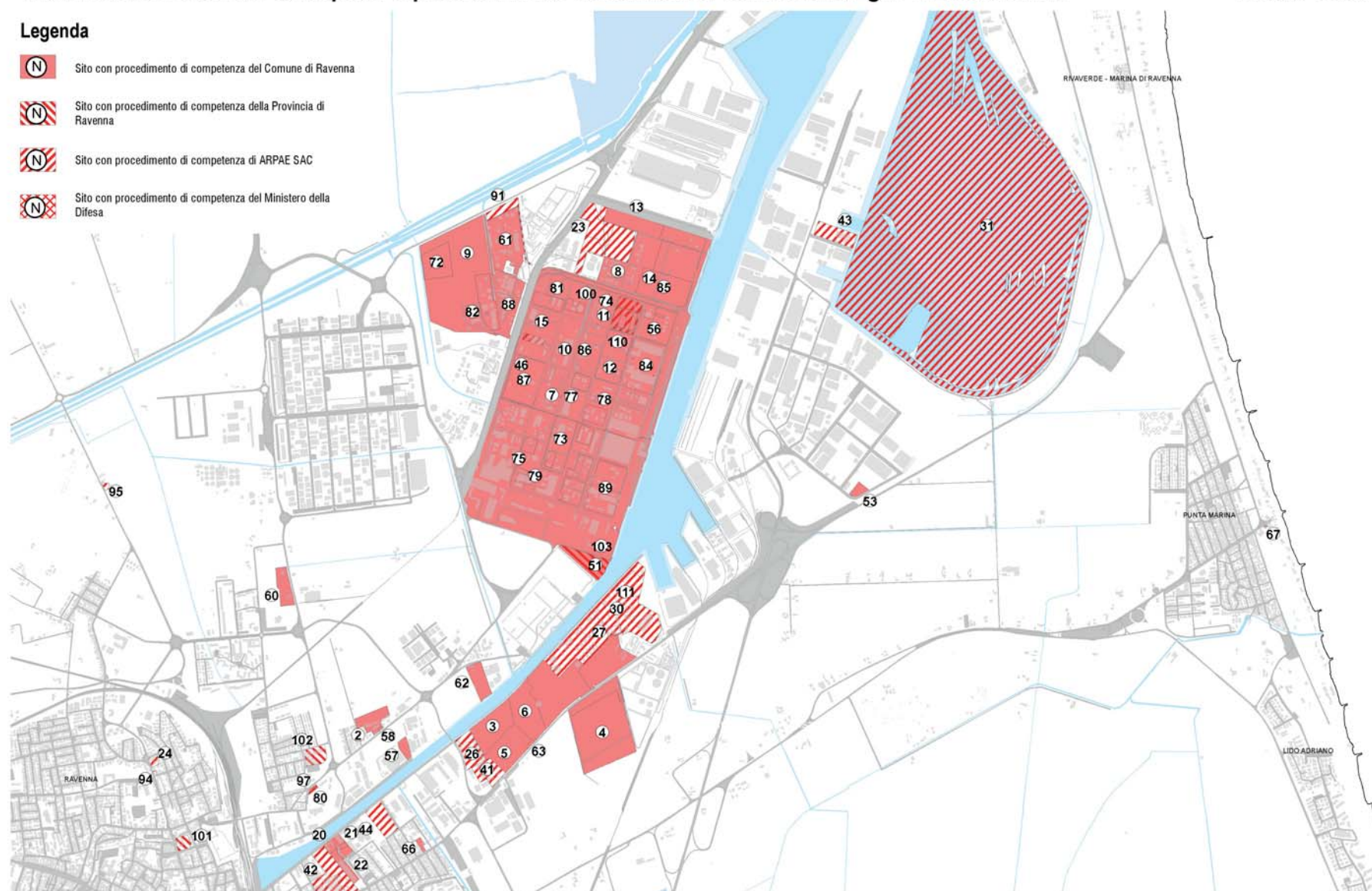
ITN008FHMLACMRER
ITI021FHMHRACMRER
ITI021FHMHRACMRER
ITI021FHMHRACMRER
ITR081FHMHRACMRER
ITR081FHMHRACMRER
ITR081FHMHRACMRER



Carta della pericolosità idraulica
 (Fonte: MATE-team progetto PUG, 2019, su dati Distretto Po - Autorità di bacino del fiume Po, Distretto Appennino Settentrionale - Bacino fiume Reno, Distretto Appennino Settentrionale - Autorità di Bacino dei Fiumi Romagnoli)

Legenda

- Sito con procedimento di competenza del Comune di Ravenna
- Sito con procedimento di competenza della Provincia di Ravenna
- Sito con procedimento di competenza di ARPAE SAC
- Sito con procedimento di competenza del Ministero della Difesa



Comune di Ravenna

Aggiornamento 31 luglio 2019

Servizio Tutela Ambiente e Territorio

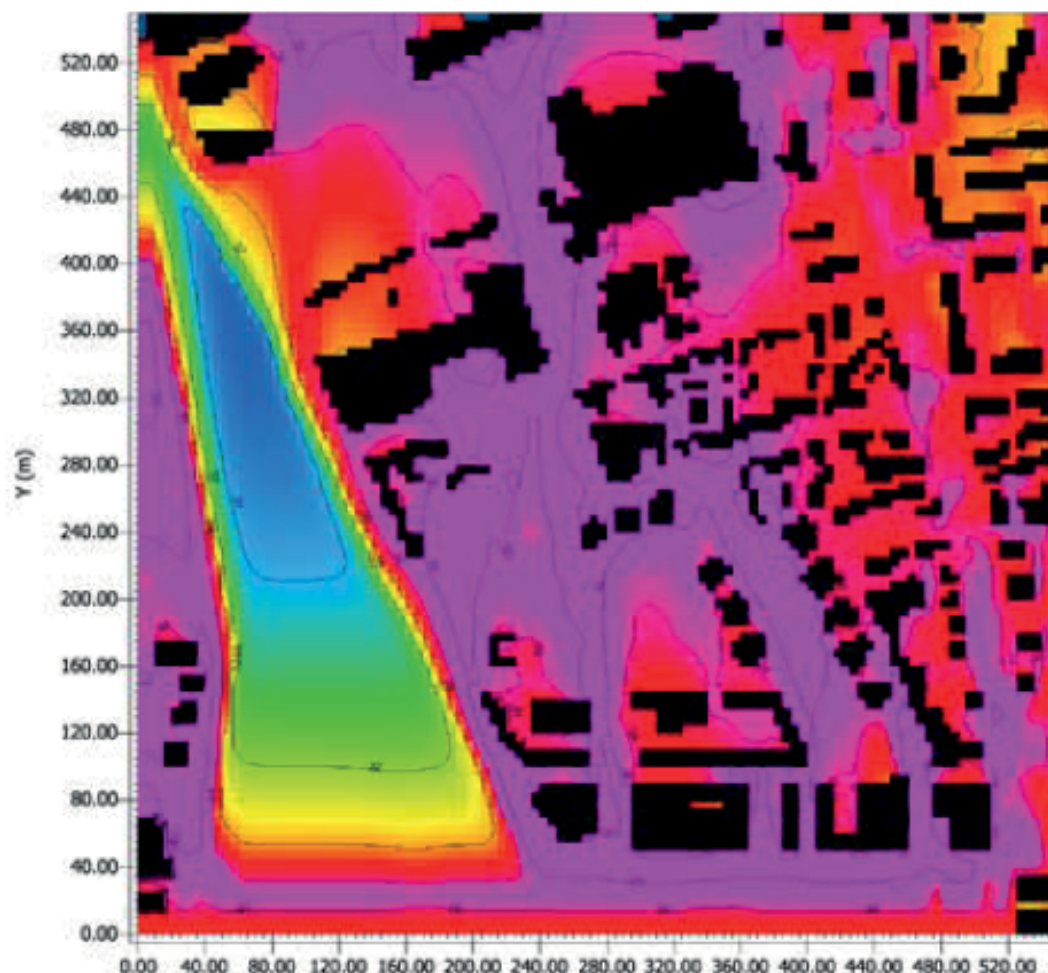
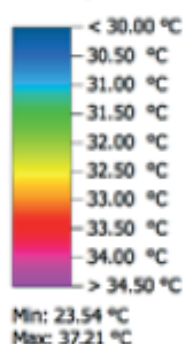
Individuazione dei siti sottoposti a procedimento di bonifica, zona Porto (Fonte: Comune di Ravenna, 2019)

**TEMPERATURA ARIA
24.06.2017 - H14:00**

Le isolinee consentono di conoscere la distribuzione della temperatura dell'aria in °C, negli spazi aperti e in prossimità degli edifici. La temperatura dell'aria influisce sugli scambi termici diretti tra corpo umano ed ambiente.

La mappa evidenzia che i valori della temperatura dell'aria alle ore 14:00 sono compresi tra 30°C e 37 °C nella maggior parte delle aree aperte. Le aree di colore fucsia rappresentano le aree a maggior temperatura che possiamo considerare "tasche di aria calda".

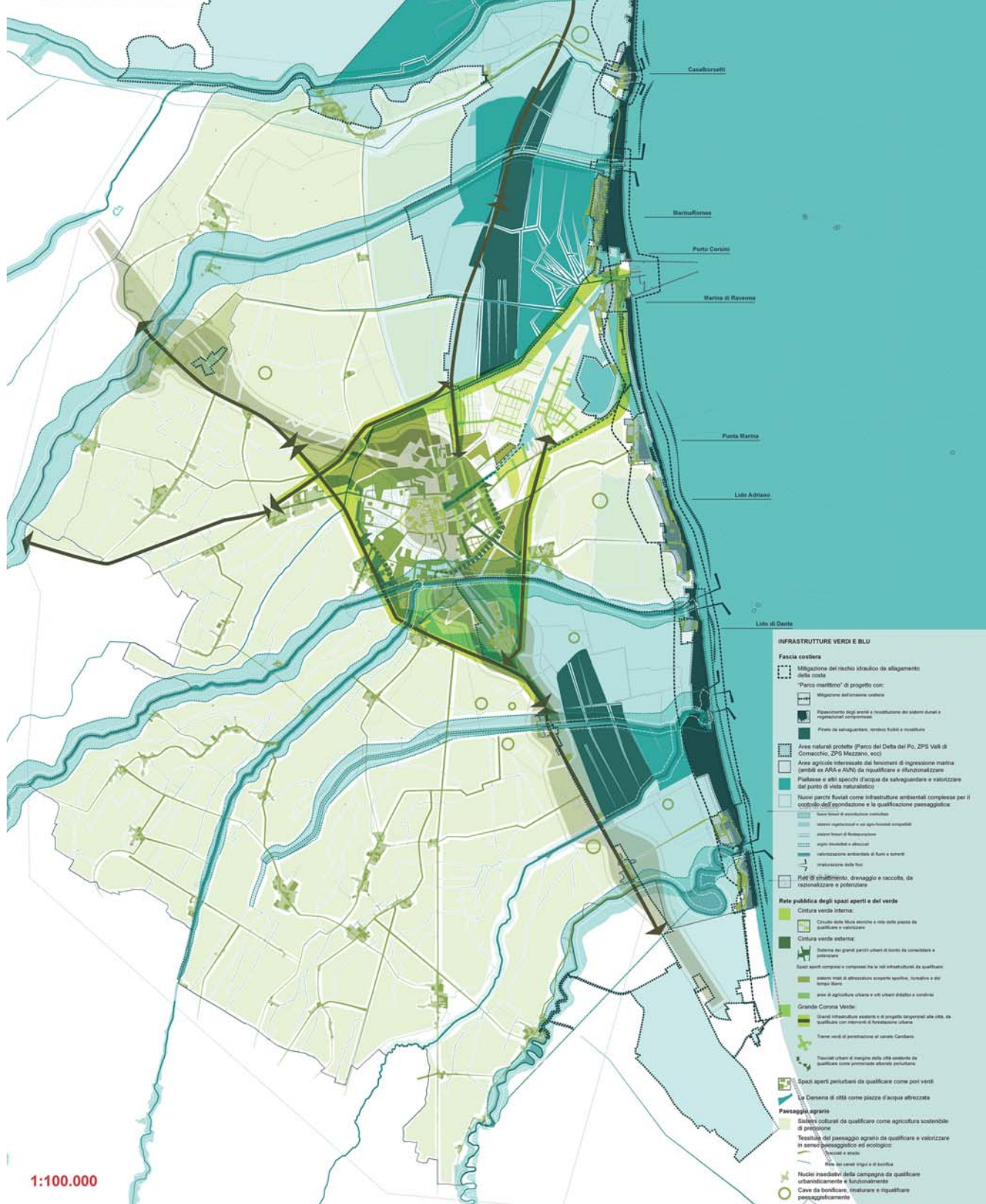
Air Temperature



Temperatura dell'aria nell'area della Darsena di città (Fonte: Regione Emilia-Romagna, Progetto REBUS, 2017)

Visione strategica d'assieme

S3. Infrastrutture verdi e blu



PUG Ravenna 2020,
Schema delle Infrastrutture
verdi e blu

ecologicamente orientati, a partire dalla darsena di città;

– reti di strade e sottoservizi adeguate alle attuali e future domande di spazi per la mobilità “dolce”, infrastrutture per la ritenzione, lo smaltimento e il riciclo delle acque, infrastrutture energetiche e digitali che attraversano sia gli spazi urbani sia quelli periurbani e portuali, distendendosi lungo i grandi tracciati infrastrutturali, cicloviari e idroviari;

– telaio di spazi pubblici di qualità paesaggistica per l’identità, la vita sociale e la sicurezza dei territori e delle comunità, a partire dai parchi della Cintura verde esterna e interna, dai parchi archeologici e di rinaturazione e dal complesso di spazi verdi e blu

presenti in tutto il territorio comunale già citati;

– luoghi di convergenza di azioni multiattoriali per la riappropriazione sociale e la creazione di accordi collaborativi e pattizi relativi alla gestione di beni comuni;

– campi privilegiati per lo sviluppo di filiere innovative dell’economia urbana legate al riciclo e all’economia circolare, interrelati alla produzione e gestione dei beni comuni ricompresi nelle infrastrutture verdi e blu (acque, suoli, verde, rifiuti, energia, mobilità “dolce”, welfare).

Queste infrastrutture ambientali svolgono una importante funzione di fertilizzazione dei paesaggi

urbani e delle visioni progettuali ad essi connesse, misurandosi con efficacia anche con le molteplici declinazioni dei diversi “rischi” e con la loro dinamica cumulativa in un territorio fragile e vulnerabile come quello ravennate. Esse sollecitano infatti la struttura del paesaggio naturale, semi-naturale, periurbano e urbano della città e la sua articolazione per fasce sostanzialmente parallele al mare: i litorali sabbiosi e i Lidi; l’armatura degli spazi naturalistici (pinete, boschi, piallasse e rete dei canali) come appendice

meridionale del Parco del Delta del Po; la città-porto e la sua Darsena; la città storica, le sue emergenze architettoniche e la “grande Corona verde” (cfr. PG4, cap. 2.3.5); lo spazio rurale delle campagne ravennate e dei loro centri abitati. Infrastrutture verdi e blu e mosaico dei paesaggi costituiscono il sostrato interpretativo del progetto di salvaguardia e valorizzazione del territorio ravennate, della sua identità e della sua attrattività anche per il turismo, il *loisir* e le filiere economiche collegate, come specificato nel successivo cap. 1.5.





L. Ghirri, 1989

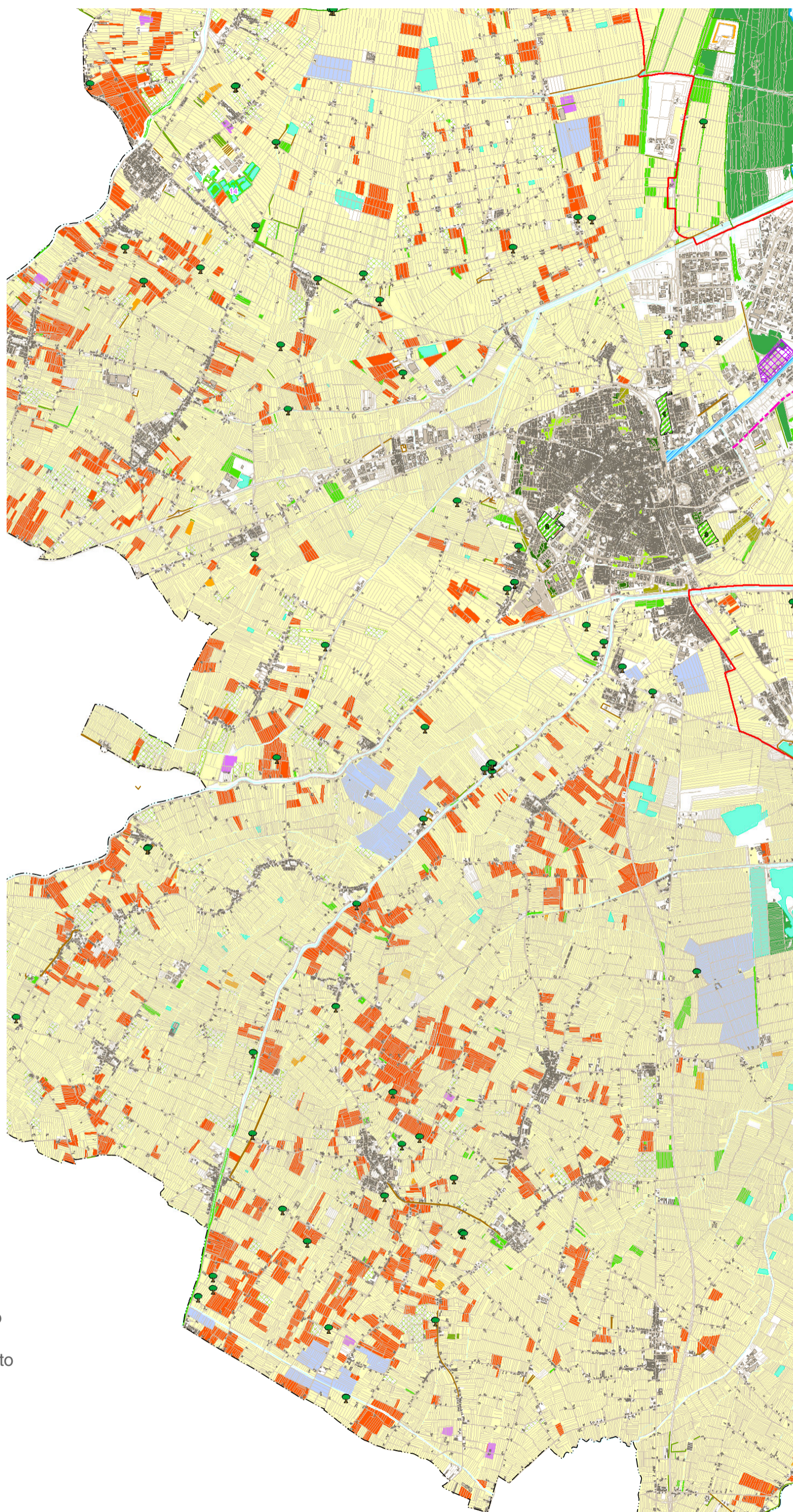


1.3

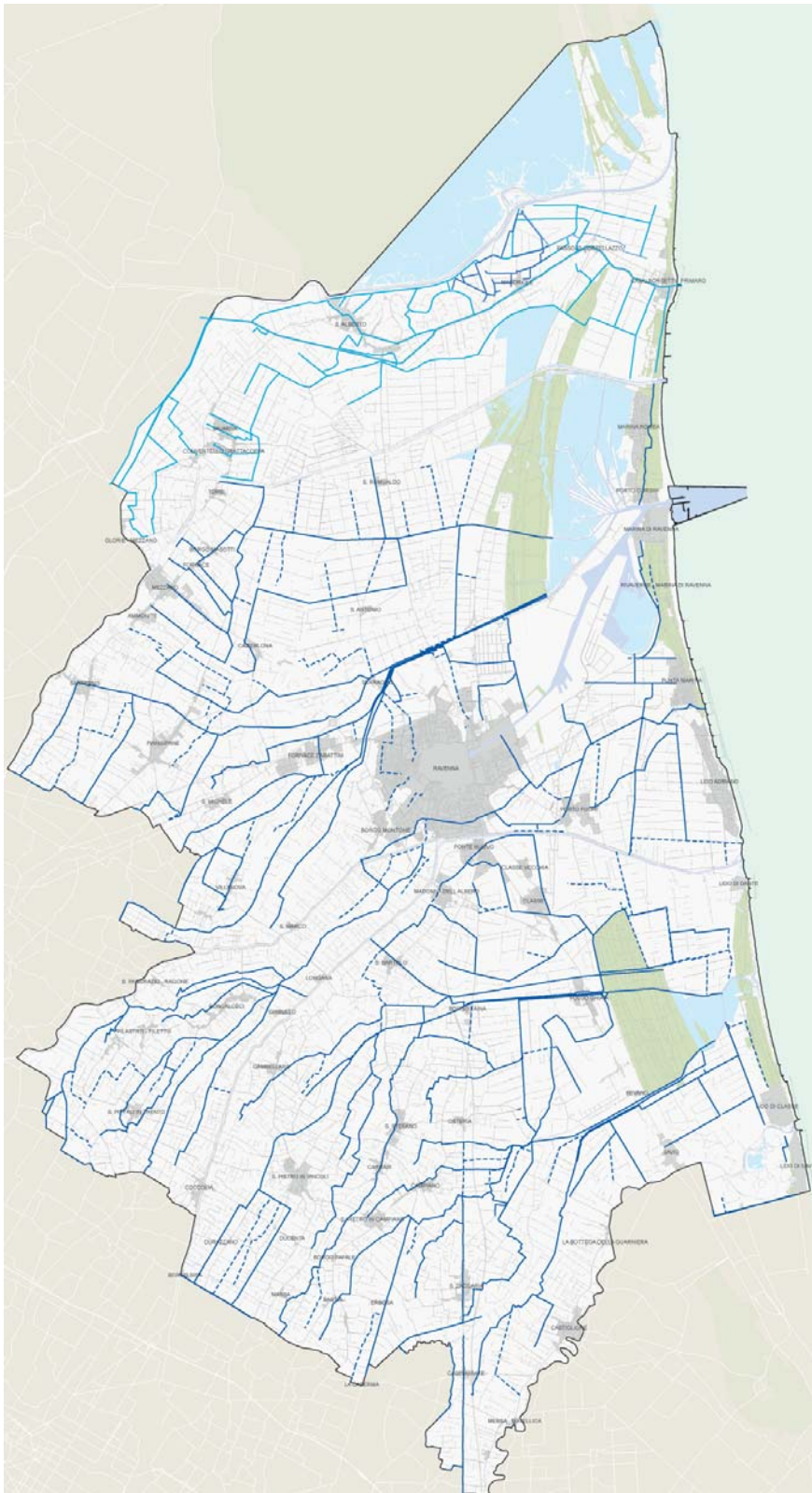
L'estensione fertile della campagna ravennate e il suo policentrismo

“Le categorie della lentezza e dell’isolamento sembrano riassumere fra il 1509 e il 1797 – con pochissime eccezioni - gli eventi della città: ma bisogna chiarire che la lentezza riguarda le istituzioni e la società, e non certo il grande territorio pertinente alla gestione comunale di Ravenna, che invece denuncia, insieme a quelli vicini della bassa pianura, una sorprendente mobilità. Gli elementi che compongono il quadro fisico di questo ambito territoriale - corsi di fiumi, profilo delle valli, estensione dei boschi, linee di costa - cambiano fortemente fra l’epoca veneziana e gli ultimi anni del secolo XVIII, e a questi processi di mutazione l’uomo non resta indifferente, ma anzi, spinto dalla ricerca di terra da coltivare, vi partecipa in vari modi (sia pure con ritmi discontinui e varianti) e a volte con azioni molto impegnative li promuove”, L. Gambi, 1994.

Il territorio comunale di Ravenna ha una estensione di 653,82 kmq e si colloca al secondo posto tra i comuni italiani, dopo Roma che ha un’estensione di quasi 1.290 kmq. Se consideriamo però la dotazione di territorio per abitante la situazione si rovescia in quanto Ravenna, con i suoi 157.663 abitanti nel 2018, ha una densità pari a 241 ab/kmq, mentre Roma ne ha 2.219, a dimostrazione della eccezionalità della condizione territoriale della città romagnola. Il dato è da considerarsi ancora più straordinario se si pensa che la percentuale di superficie agricola utilizzata (SAU) rispetto alla superficie territoriale complessiva del Comune, rilevata nell’ultimo censimento Istat, anche in questo caso rovescia la graduatoria rispetto a Roma in quanto risulta pari a circa il 70% (rispetto al 60% dell’Emilia Romagna e al 56,5% dell’Italia) mentre a Roma - considerata la più grande “metropoli agricola” d’Europa – questa percentuale scende a un terzo del territorio comunale. **Il peso molto rilevante della superficie agricola di Ravenna** è dovuto a una molteplicità di fattori. In primis la forte compattezza della espansione edificata e la presenza di una rete policentrica di nuclei abitati con scarse propensioni espansive (il cosiddetto “forese”) rispetto ad una dispersione insediativa molto rilevante nella metropoli romana che ha prodotto un forte consumo di suolo e diffusi fenomeni di abbandono agricolo.



La vastità della campagna ravennate e il fitto mosaico delle lottizzazioni agrarie (Fonte: MATE-team progetto PUG)



Rete scolante ed irrigua regolata dai disposti di cui al R.D. n. 368 del 08/05/1904 e s.m.i
 Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale (Regolamento per le concessioni e le autorizzazioni vigente)

- Canaletta di Mandriole
- Rete irrigua in pressione
- Rete scolante consorziale

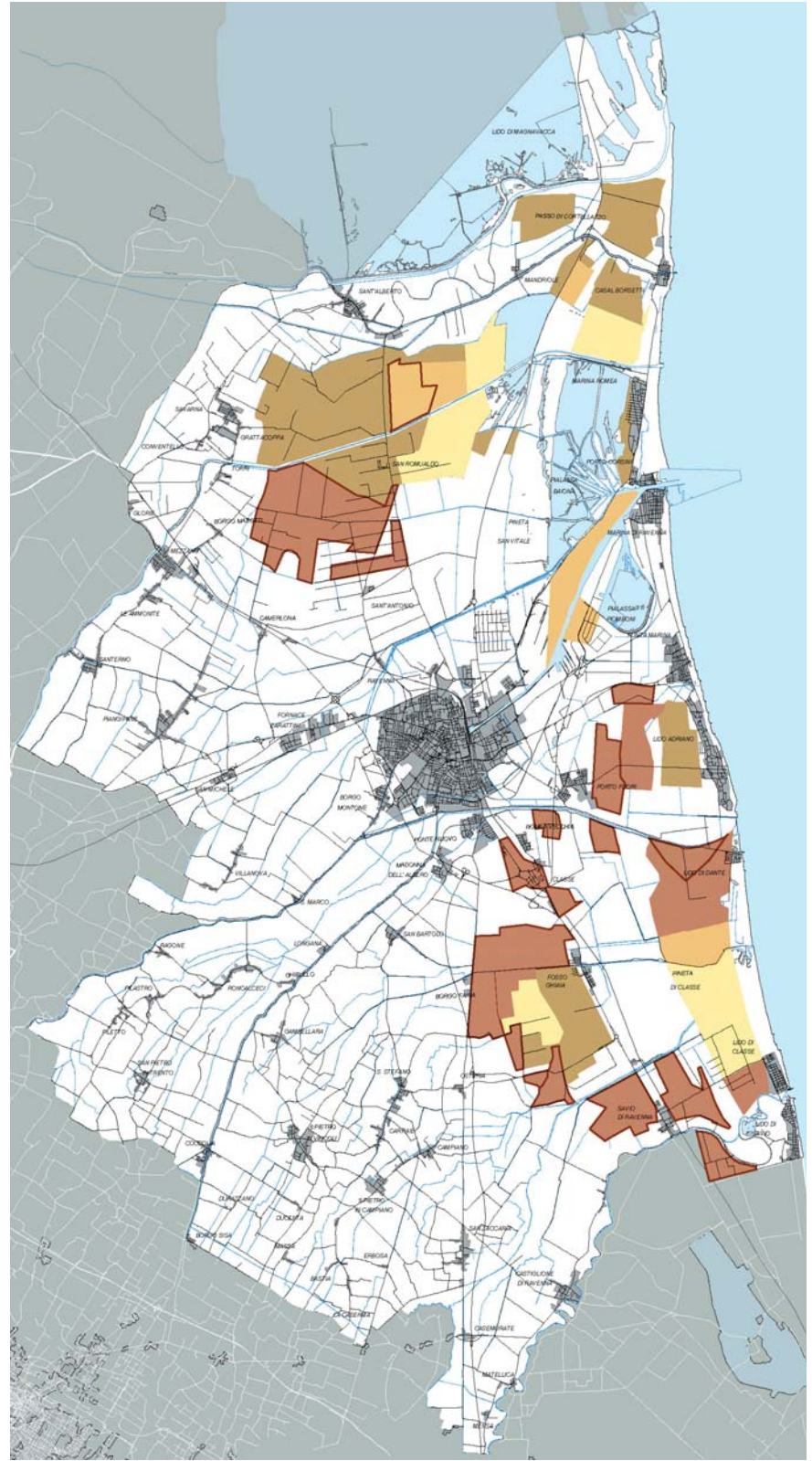
Consorzio di Bonifica della Romagna (Regolamento di Polizia Idraulica vigente)

- Canali rete scolante principale (vincolo inedificabilità 10 m)*
- - - Canali rete scolante secondaria (vincolo inedificabilità 6 m)*

* da verificare in base alle definizioni contenute nel vigente regolamento di polizia idraulica

Il disegno fitto della rete delle acque scolanti nella campagna ravennate (Comune di Ravenna, RUE 2003-2018)

Ma la differenza è dovuta anche alle caratteristiche morfologiche del territorio ravennate, integralmente pianeggiante, rispetto alla forte diversificazione geomorfologica e idrogeologica di quello romano che incide sulla percentuale di superfici coltivabili. Si tratta di un territorio peraltro che nel corso dei secoli è stato interessato da ripetuti interventi di bonifica dei suoli soggetti a impaludamento e dalla rettificazione delle aste fluviali con il risultato di una appropriazione sempre più estesa da parte dell'uomo per usi agricoli. Quello agricolo rappresenta uno dei principali settori produttivi di Ravenna anche in termini economici e del suo indotto ed ha registrato, a differenza di altri settori, un andamento stabile dell'ultimo decennio,



Le bonifiche nei secoli XVII e XVIII (Fonte Comune di Ravenna, PSC 2003)

USO DEL TERRITORIO

PERIODI STORICI

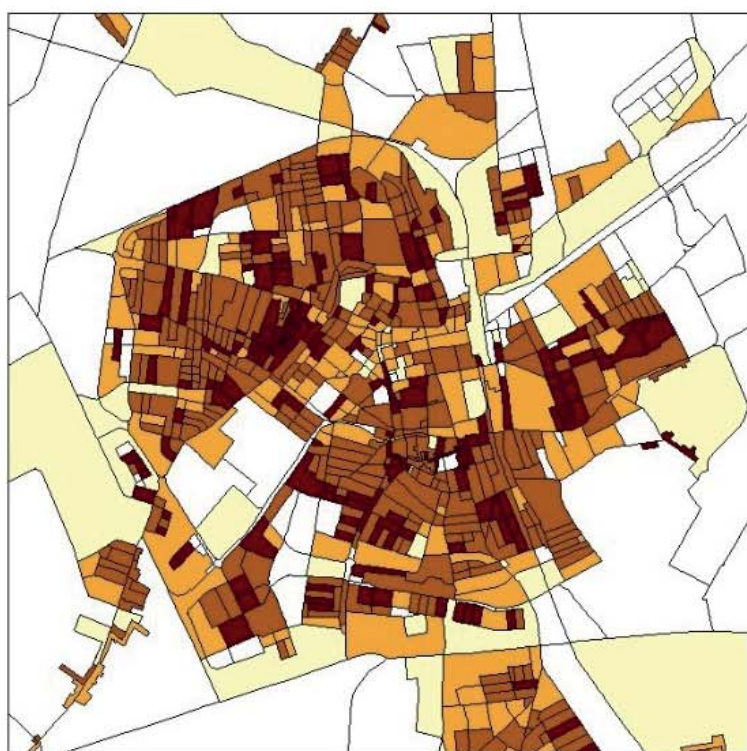
- Bonifiche avvenute negli anni fra il 1892 e il 1911
- Bonifiche avvenute negli anni fra il 1912 e il 1935
- Bonifiche avvenute negli anni fra il 1936 e il 1960
- Bonifiche avvenute negli anni fra il 1961 e il 1965
- Antiche risaie

resistendo alla crisi iniziata nel 2008. Questo settore produttivo è stato via via connotato, soprattutto negli ultimi decenni, da una progressiva industrializzazione delle coltivazioni agricole, con un conseguente forte tasso di meccanizzazione, a cui fa riscontro una dimensione media delle aziende che si raddoppia in 30 anni, come nel resto d'Italia con la differenza che il valore della SAU media di Ravenna è il doppio rispetto a quella italiana.

Le conseguenze del **processo di industrializzazione dell'agricoltura** si fanno sentire anche sulla ripartizione delle tipologie di produzione agricola. A differenza dell'agricoltura della Provincia - con una

Comune di Ravenna

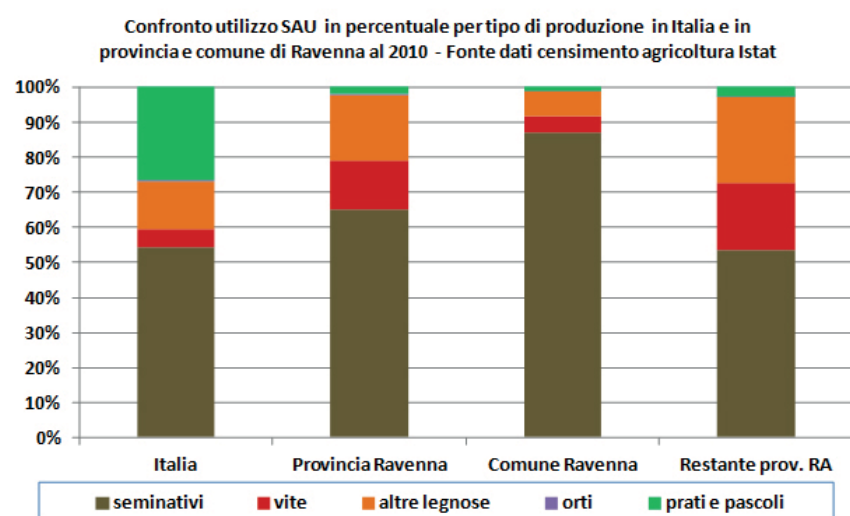
Densità abitativa



Abitanti per Km² nelle sezioni di censimento Istat 2011

-  fino a 100
-  da 101 a 1.000
-  da 1.001 a 5.000
-  da 5.001 a 10.000
-  oltre 10.000

Territorio urbanizzato dell'area centrale, Lidi e nuclei frazionali della campagna e relative densità abitative (Fonte: Censimento ISTAT 2011)



Ripartizione tipi di produzione agricola (Fonte: MATE-team progetto PUG su dati Censimento agricoltura ISTAT)

Territorio	1982	1990	2000	2010
Italia	5,05	5,28	5,50	7,93
Emilia-Romagna	7,53	8,44	10,64	14,49
Provincia Ravenna	7,68	8,54	10,00	12,96
Comune Ravenna	8,78	9,94	12,04	16,85

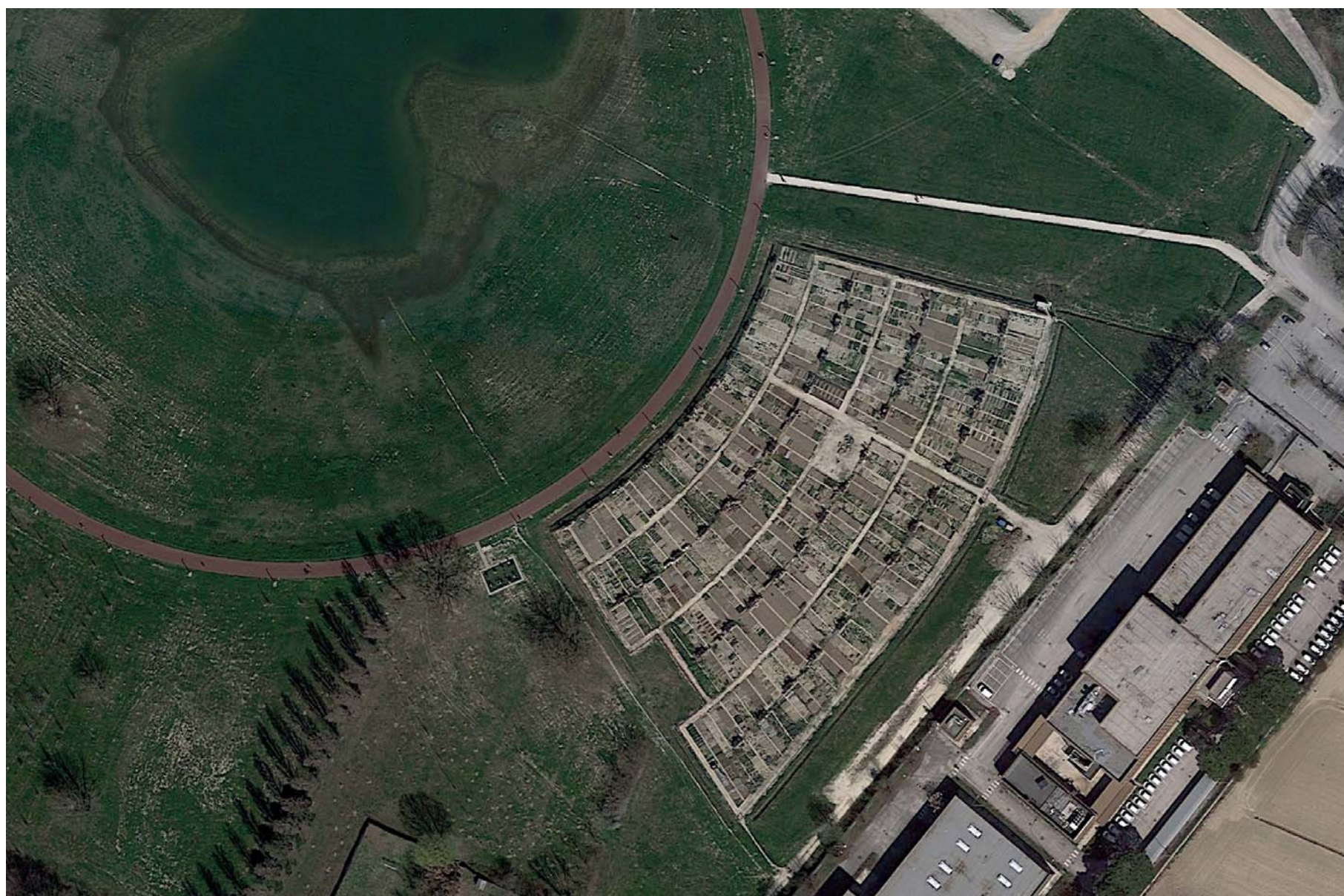
Dinamica della dimensione media delle aziende agricole (Fonte: MATE-team progetto PUG su dati Censimenti agricoltura ISTAT)

sostanziale parità di peso tra colture fruttivicole e cerealicole, spesso in aziende di piccola e medio-piccola dimensione - quella del territorio comunale di Ravenna vede una schiacciante prevalenza di seminativi, pari all'87%, che lo configura come una componente centrale del "serbatoio cerealicolo" romagnolo e del più ampio territorio padano, con marginali livelli di esportazione. È difficile immaginare una inversione di tendenza del trend di consolidamento del processo di industrializzazione, a cui peraltro si accompagna una tendenza all'accorpamento in proprietà sempre più concentrate con una riduzione di quasi il 50% del numero di aziende e il raddoppio della loro dimensione media in 30 anni – in cui spicca il ruolo storico e crescente delle Cooperative Agricole Braccianti di Ravenna, espressione di un fenomeno aziendale storico che rappresenta un unicum nel territorio nazionale - con la conseguente marginalità dei piccoli appezzamenti e la progressiva riduzione della forza lavoro impiegata per effetto della meccanizzazione crescente e dell'efficientamento delle tecniche produttive.

Questa modificazione strutturale dell'economia agricola incide peraltro sulle tendenze in atto nei centri abitati della campagna. Va innanzitutto detto che l'agricoltura ravennate non si è storicamente fondata su un modello insediativo e produttivo che affidava un ruolo nodale all'edificato rurale (masserie, casali, cascine) che a Ravenna è vissuto più come appendice funzionale che come centro aziendale multifunzionale. Le campagne si sono invece strutturate su una dimensione policentrica costituita da nuclei residenziali, abitati da proprietari e lavoratori, legati storicamente alle attività agricole di un territorio frazionato. Questi nuclei hanno, tuttavia, progressivamente modificato

il proprio ruolo, perdendo un rapporto sostanziale con la produzione agricola a seguito delle profonde trasformazioni del ciclo produttivo tradizionale e del processo di industrializzazione e meccanizzazione dell'agricoltura. Le dinamiche degli ultimi decenni sembrano indicare una transizione da presidi abitati che ospitano famiglie di agricoltori in una campagna con appezzamenti di piccole dimensioni proprietarie, verso quartieri residenziali alternativi al centro città ma scarsamente attrattivi e consolidati, caratterizzati da una fragilità identitaria, spaziale e funzionale. La popolazione immigrata infatti ha conosciuto un incremento dal centro città e dai Lidi in ragione di una dinamica dei valori immobiliari che aveva spinto a ricercare qui un'offerta compatibile con la domanda di alcune fasce sociali. Ma i dati relativi agli ultimi anni mostrano un decremento diffuso che sembra segnalare una serie di criticità che non possono essere attribuite solo ad un basso livello di soddisfazione nella dotazione di servizi, a partire da quelli comunitari e sociali, commerciali e della mobilità. Questa fragilità, dopo una fase di immigrazione, si è tradotta in una stagnazione e in una progressiva, seppur lieve, perdita di popolazione in molti centri abitati, con conseguenze anche sul processo di invecchiamento della popolazione.

Il quadro dell'agricoltura ravennate sin qui tratteggiato produce alcune conseguenze rilevanti, in primo luogo sui caratteri del **paesaggio agrario che si presenta molto omogeneo**, non solo per la sua conformazione pianeggiante ma anche per la presenza pervasiva delle colture seminate, per i bassi livelli di biodiversità e una debole caratterizzazione vegetazionale del pattern infrastrutturale (tracciati, canali, scoli, confini, ecc.) che lo rende ripetitivo, con pochi elementi di riconoscibilità e differenziazione. Questo comporta una debole propensione dei medio-grandi imprenditori agricoli a praticare formule multifunzionali – incrociando l'economia agricola con altre funzioni a partire da quella turistica – in considerazione della scarsa attrattività estetica del paesaggio agrario e dell'assenza di coltivazioni tipiche appartenenti alla filiera corta del cibo. La diffusa presenza di immobili abbandonati, tuttavia, mal si presta a offerte di tipo agrituristico di qualità, ma più ragionevolmente a supportare le esigenze aziendali collegate alle colture seminate (depositi, funzioni accessorie, ricoveri attrezzi, ecc.). Ciò non esclude che la produzione agricola intensiva possa progressivamente orientarsi **verso una "agricoltura di precisione"** e cioè verso strategie gestionali del processo produttivo in cui la razionalizzazione delle modalità di coltivazione venga svolta sulla base dell'esigenza delle specifiche colture, delle proprietà chimico-fisiche e biologiche dei suoli, del clima e dell'andamento meteorologico, privilegiando standard prestazionali sostenibili dal punto di vista ambientale. Le attuali colture seminate potrebbero in tal modo evolvere verso forme di agricoltura sostenibile, sulla scia della già rilevante affermazione del settore seminativo



L'Orto dei Frutti Dimenticati del Parco Teodorico

biologico in tutta la Regione. Questa prospettiva potrebbe risultare quella più fattibile e coerente con l'attuale strutturazione aziendale e produttiva, perché consentirebbe di innovarla attraverso criteri di sostenibilità ambientale, soprattutto nel trattamento di suoli, acque, rifiuti ed energia, con importanti ricadute anche sulla qualità ecosistemica delle campagne ravennati, oggi estremamente ridotta. È una prospettiva inoltre che potrebbe offrire occasioni importanti per arricchire il mix funzionale delle frazioni attraverso lo sviluppo di attività terziarie di qualità a supporto della riconversione agro-industriale verso una "agricoltura di precisione" di alta sostenibilità ambientale, sollecitando la localizzazione di servizi terziari qualificati per la ricerca, l'innovazione tecnologica e il marketing, anche in rapporto a una rete più ampia di soggetti pubblici e privati, a partire dall'Università e da Centri specializzati di livello regionale, nazionale e internazionale. Un mix funzionale in grado supportare anche la coesistenza e la collaborazione con le

L'area degli orti urbani nel Parco Baronio (GoogleEarth)

Luogo	Via	ORTI		ORTISTI		
		totali	solidali	totali	nuovi	solidali
Castiglione	Romagna	14	0	12	1	12
Classe	Liburna	67	0	59	4	0
Fosso Ghiaia	Ceci	19	0	19	1	0
Fosso Ghiaia	Salentina	59	0	59	3	0
Marina di RA	Del Marchesato	91	2	77	5	5
Piangipane	Dell'Abbondanza	18	0	14	0	0
Ravenna	Bramante	71	0	64	3	0
Ravenna	Rubicone	70	0	56	12	16

Gli orti sociali a Ravenna nel 2016. Dal 1982 il Comune di Ravenna decide di mettere a disposizione alcuni appezzamenti di terreno, di cui è proprietario. Da questo momento si mette in atto una nuova pratica di tutela attiva del territorio e contrasto del degrado, che contemporaneamente favorisce sia la socialità e la partecipazione dei cittadini, l'invecchiamento attivo e lo scambio di competenze. Oggi l'idea si sta ulteriormente evolvendo verso la solidarietà; una nuova visione che, tra i comitati ortisti Auser, sta portando a diverse azioni e collaborazioni dirette agli strati più deboli e bisognosi della popolazione.
(Fonte: auseravenna.it - 2016)

aziende di piccola dimensione.

L'attuale modalità industrializzata della produzione agricola infatti, come detto nel precedente capitolo 1.2, è attualmente connotata da alcune **criticità ecologiche e ambientali**, a partire dallo sfruttamento chimico dei suoli che rischia di trasmettersi negativamente sulle acque di falda e su quelle superficiali. Sulla qualità ambientale della campagna

incidono anche alcune ulteriori criticità, a partire dalle esondazioni del “pettine” dei fiumi, dei torrenti e dei canali - ultima per importanza quella del torrente Bevano del 2015 ma presenti tutti gli anni compreso il 2019 - che mettono ciclicamente in ginocchio l’agricoltura ravennate, creando peraltro condizioni di rischio per la propagazione di fattori inquinanti dalle acque ai suoli. La prospettiva di realizzare un sistema di parchi fluviali lungo queste aste (in accordo con i processi partecipativi in corso e i costituenti contratti di fiume “Fiumi uniti per tutti” e “Terre del Lamone”), se opportunamente immaginati anche come aree di esondazione controllata e fitodepurazione, potrebbe consentire di dare una risposta efficace ai problemi idrogeologici di cui soffre il territorio, in accordo con gli Enti sovraordinati a partire da Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po e ARPAE. L’agricoltura ravennate d’altronde soffre anche delle crescenti conseguenze prodotte dall’ingressione marina delle acque superficiali e di falda nella fascia costiera, come si è già detto nel precedente cap. 1.2, con conseguenze rilevanti sulla produttività agricola dei suoli e dunque sulla necessità di definire una multifunzionalità delle aree interessate per coltivazioni compatibili con la salinità presente (agricole e forestali), attrezzature sportive, del tempo libero e ricettive all’aperto e ristorazione, in grado di compensare il danno economico che il cuneo salino determina.

Affianco all’agricoltura intensiva, cerca spazio un’agricoltura di qualità praticata da alcune migliaia di piccole e medie aziende agricole (tra i 5 e i 10 ha), guidate prevalentemente da giovani, che praticano una differenziazione delle proprie colture, con **produzioni tipiche o innovative**, anche attraverso la ricerca di un’adeguata multifunzionalità agricola e di filiere di vendita diretta per abbassare i costi di produzione e commercializzazione. È un settore che chiede maggiore supporto soprattutto nella semplificazione del processo autorizzativo per gli agriturismi e nell’incremento di servizi e collegamenti, anche con il porto.

All’interno di questa tipologia di aziende rientra il **settore dell’agrobiodiversità** che registra una modesta presenza nel Comune di Ravenna, seppur in lieve crescita, in un contesto regionale e provinciale che mostra segnali tangibili di vitalità.

Assieme alla previsione di specifiche politiche di incentivazione di questo settore in tutto il territorio ravennate, una prospettiva interessante potrebbe essere quella di avviare processi di coltivazione urbana e periurbana – sul modello di quanto già sperimentato nel Parco di Teodorico – che privilegi il recupero di alcune specie tipiche in via di estinzione nelle aree urbane e periurbane della Cintura verde e, più complessivamente della “Grande Corona Verde” immaginata dal presente Documento Strategico (cfr. PG4, cap. 2.3.5). La “Grande Corona Verde” potrebbe inoltre arricchirsi, come di fatto già sta avvenendo, di un’agricoltura di tipo familiare (orti urbani singoli e condivisi e orti didattici) della quale si avvertono segnali di crescita, sostenuta da ragioni economiche connesse alla lunga fase di crisi ma anche ad un cambiamento degli stili di vita. Questa agricoltura, caratterizzata da una dimensione discreta dei lotti rispetto a quella della grande piana agricola e da un valore storico-ecologico (agrobiodiversità) e sociale (orti urbani), costituisce l’ossatura portante di una diversa idea di spazio pubblico della città. Allo stesso tempo, rappresenta una straordinaria occasione di rilancio di forme alternative della produzione agricola, fortemente ancorate al territorio e motori di filiere del cibo che possano fertilizzare anche la qualità della commercializzazione, del consumo e della ristorazione, con un valore paradigmatico per l’intero territorio e una integrazione virtuosa con la domanda turistica e culturale. L’agricoltura, nelle sue diverse declinazioni, può insomma divenire il motore di un nuovo paesaggio periurbano in cui funzioni primarie, di forestazione urbana, didattiche, turistiche e del tempo libero si integrino e costruiscano un “limite fertile” e di qualità spaziale, ecologica e sociale della città costruita.





“Sosta al porto,”
Marina di Ravenna,
2016
(foto P. Manara)



1.4

Reti multiscalari per flussi di merci, persone, informazioni e culture

La mobilità delle persone e delle merci a Ravenna, le sue reti e i suoi paesaggi sono contrassegnati dalla compresenza e contestualità di condizioni e caratteri talvolta conflittuali e comunque difficili da conciliare, tuttavia connaturati ineludibilmente alla vita di una città portuale. Dimensione internazionale e regionale, flussi planetari e locali, reti fast e slow, grey e green, convivono per ragioni storiche di lunga tradizione e per nuove necessità di sviluppo economico. Esse pongono domande ed evidenziano criticità e potenzialità a cui dare risposte sostenibili attraverso la ricerca di equilibri dinamici in una città che possiede **due diverse identità da conciliare**. Grandi navi e biciclette sono l'espressione di maggior valore simbolico di questa dualità che vede confrontarsi le ragioni economiche di una importante infrastruttura commerciale, logistica e produttiva come il porto e le qualità irrinunciabili di un patrimonio paesaggistico, storico e ambientale straordinario:

- da un lato dunque le grandi navi del trasporto container e della crocieristica con il loro indotto di moli e piattaforme per la logistica, attività produttive e movimento delle merci che producono ricadute rilevanti anche sulla rete stradale e ferroviaria;
- dall'altro la pervasività, fertile in tutto il territorio, delle reti ciclabili e pedonali che ricercano un rapporto stretto tra la città e i centri abitati della campagna e della costa. Ma anche uno spazio crescente rispetto alla mobilità su gomma, connessioni possibili con le risorse ambientali e gli attracchi turistico e peschereccio, intermodalità diffuse con le stazioni della ferrovia e il trasporto pubblico locale.

Questo significa confermare e attualizzare un futuro per Ravenna a due velocità. Una città “veloce”, attraversata da flussi di persone, merci e informazioni in entrata e in uscita, che richiedono un aggiornamento tecnologico delle infrastrutture dei sistemi di trasporto via mare, lo sviluppo di nodi intermodali efficaci, la creazione di nuove reti digitali ed energetiche, la convergenza di questi flussi in spazi e centralità logistiche, produttive, terziarie e quaternarie di livello urbano, nazionale e internazionale. Una città “lenta”, dove la coesistenza di “velocità controllate” legate

ai modi più appropriati della mobilità slow nelle parti di maggiore qualità paesaggistica, storica e ambientale e negli spazi di prossimità, richiede una tastiera articolata e sostenibile delle forme di accessibilità (pedonale, ciclabile e meccanizzata). Due mondi economici, culturali e sociali che sollecitano dinamiche di reciproca integrazione a partire proprio dal sistema delle reti infrastrutturali.

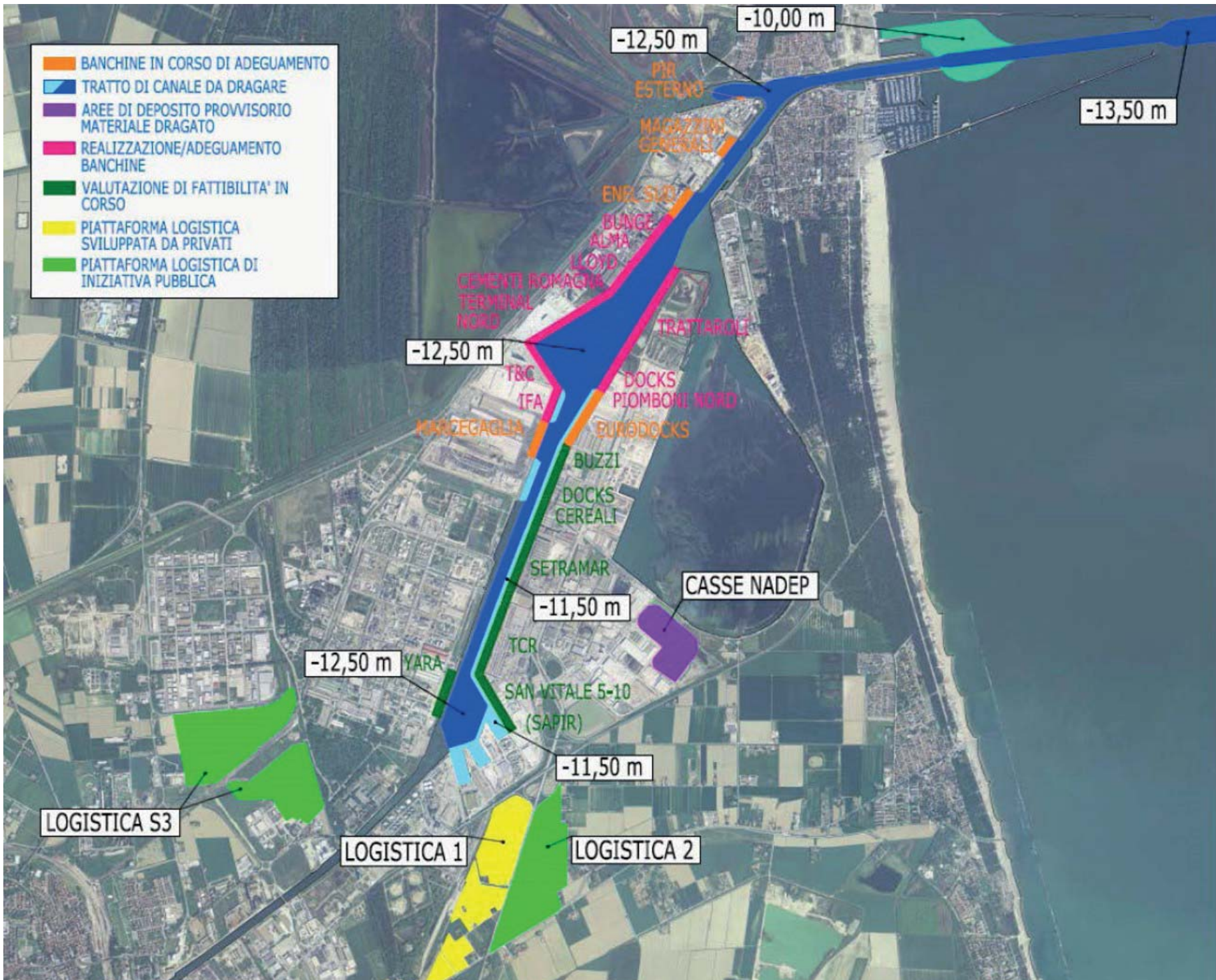
La città di Ravenna e il suo porto sono inseriti all'interno della **rete TEN-T** (Trans European Network – Transports) concepita nel 1992 con il Trattato di Maastricht e definita oggi dal Regolamento Europeo n.1315/2013 con l'obiettivo di stabilire un'unica

rete transeuropea multimodale per integrare trasporto terrestre, marittimo e aereo, sulla base di un'organizzazione per "corridoi". Fanno parte sia del corridoio Baltico-Adriatico che del corridoio Mediterraneo e sono interessati dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo tramite il nodo di Bologna. All'interno della rete TEN-T **il porto è inserito tra i core Port**, fa inoltre parte della rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) e il PRIT 2025 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) della Regione Emilia-Romagna lo individua come principale porto e nodo logistico della Regione, saldamente incardinato nella rete europea.



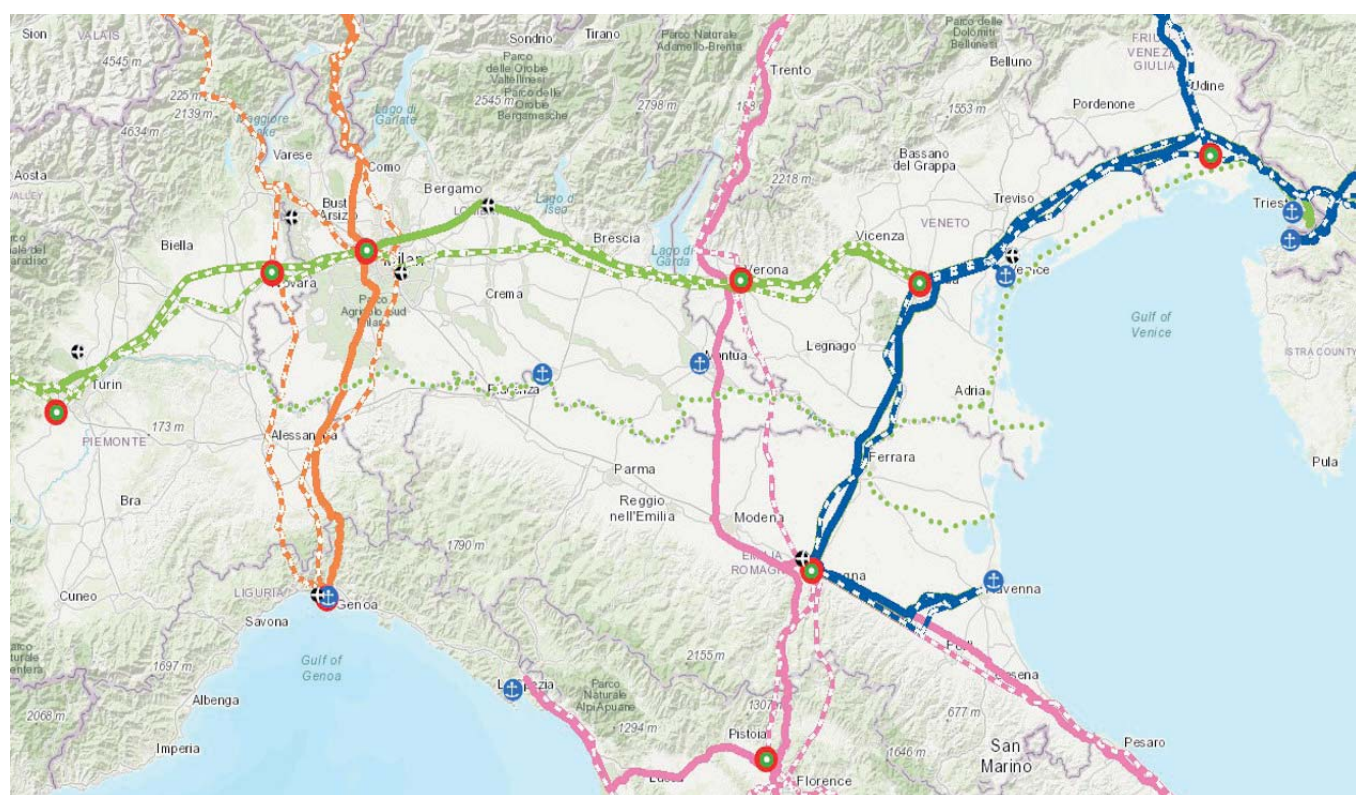
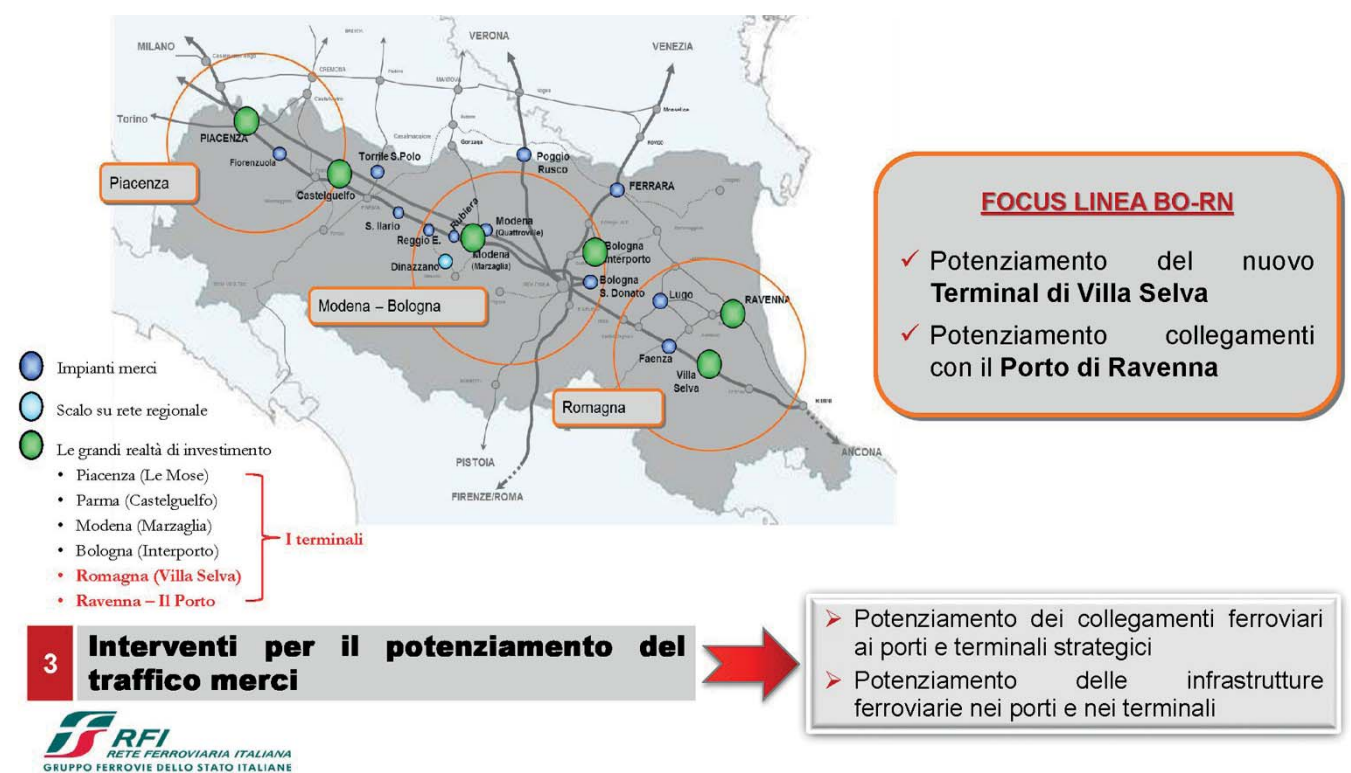
Porto di Ravenna, 2018 (foto aerea)

Gli interventi di dragaggio e di adeguamento delle banchine del Canale Candiano previsti dal progetto "HUB portuale 2017" (Fonte Autorità di Sistema Portuale Mar Adriatico Centro Settentrionale)

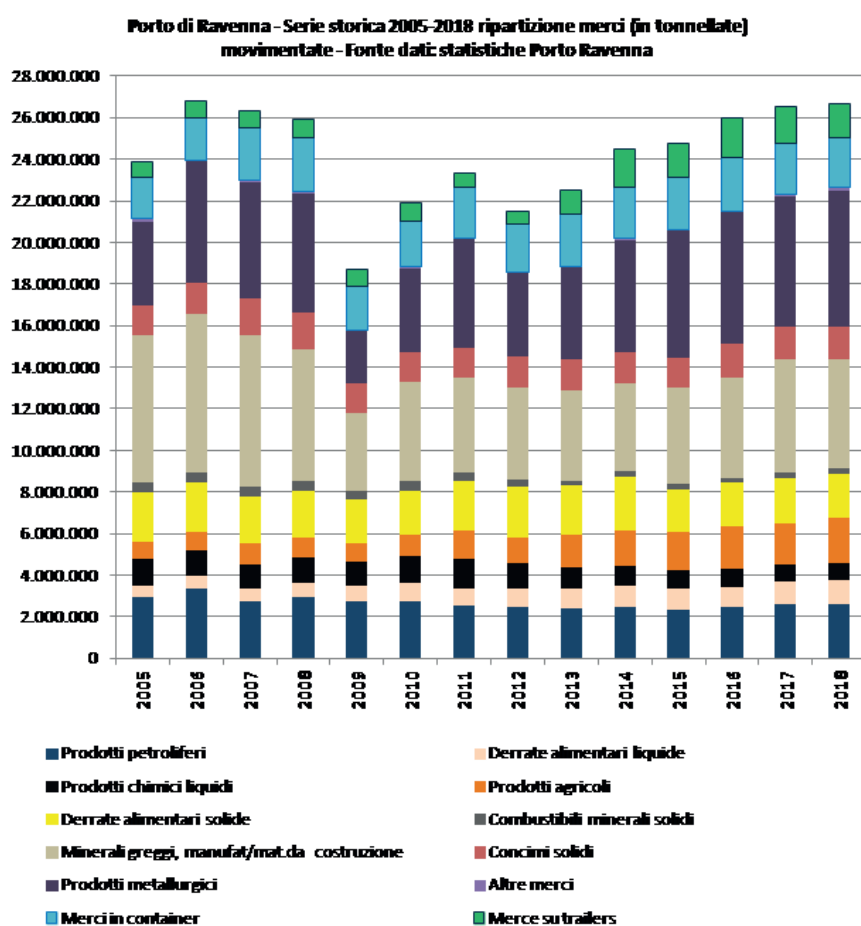


A questa rilevante opportunità non corrisponde tuttavia ad oggi un livello adeguato del traffico portuale, del suo bacino di riferimento, né una ripartizione competitiva delle diverse tipologie di merci. Infatti il volume complessivo delle merci attratte nel porto canale – pari a 26,7 milioni di tonnellate nel 2018 – è costituito da rinfuse solide per oltre il 40%, destinate prevalentemente ad un bacino regionale dell'industria manifatturiera emiliano-romagnola e padana, a cui non corrisponde un analogo flusso di merci in partenza dal porto. A questo si aggiunge il fatto che il traffico container è allo stato marginale in quanto occupa soltanto il 9% del volume complessivo.

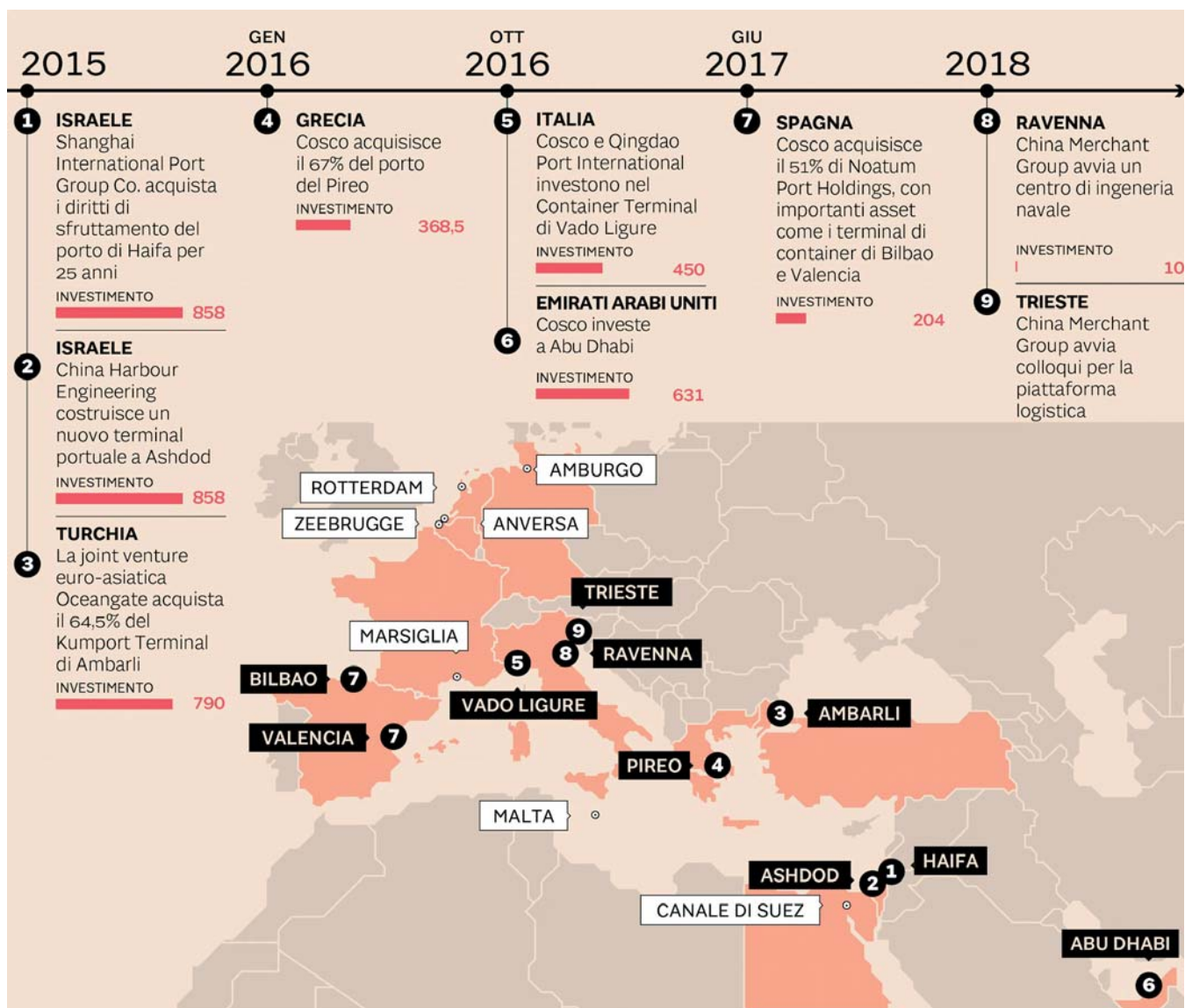
Tuttavia è previsto un rilevante upgrade di rango del porto grazie al prossimo avvio dei lavori di dragaggio del Canale Candiano, con l'approfondimento dei fondali a 14,5 m e il



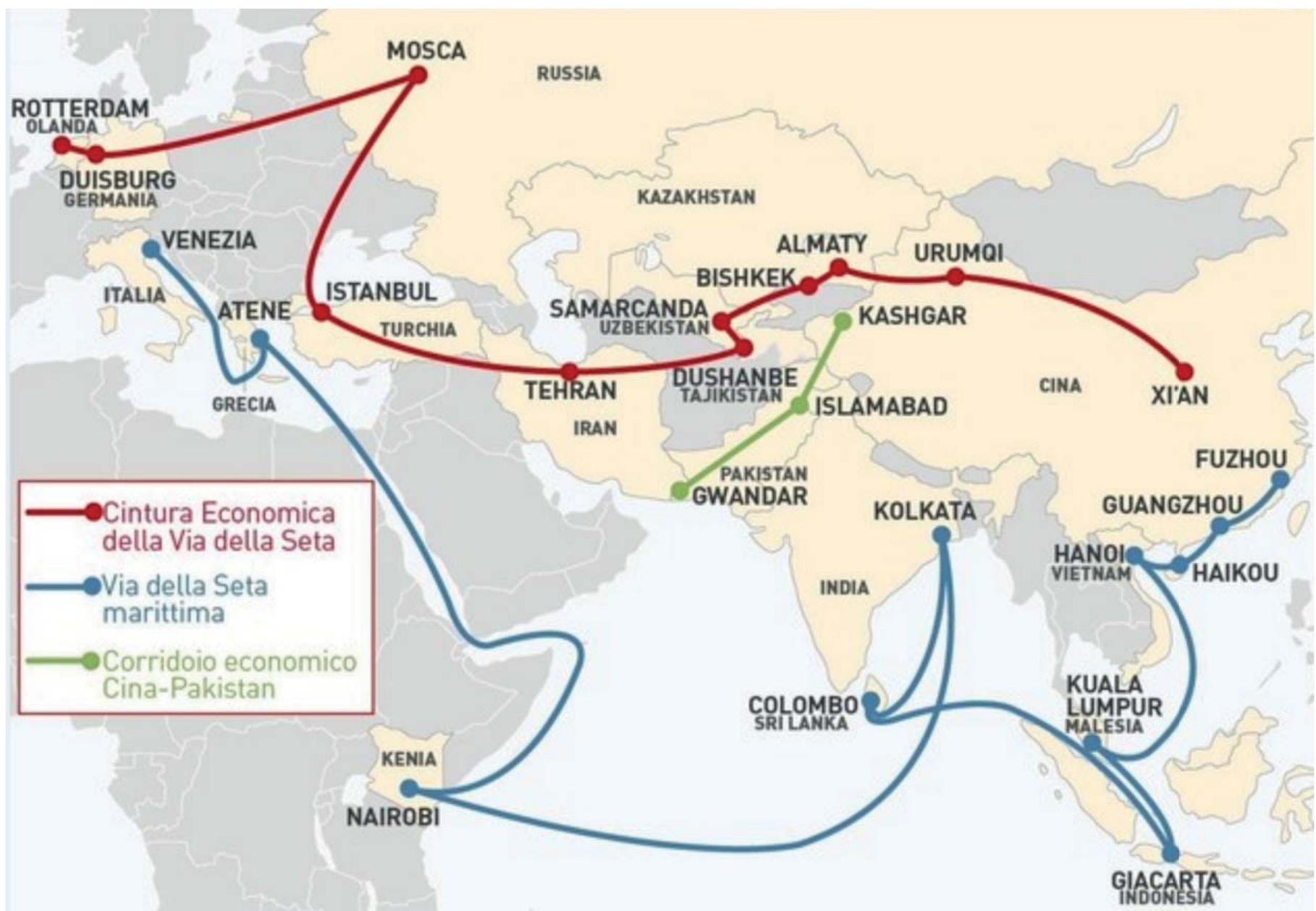
I Corridoi europei della rete ferroviaria e stradale TEN-T (Trans European Network – Transport), nel territorio italiano, che convergono su Ravenna e il suo porto: corridoi 1-Baltico-Adriatico, 3-Mediterraneo, 5-Scandinavo-Mediterraneo (Fonte Comunità Europea)

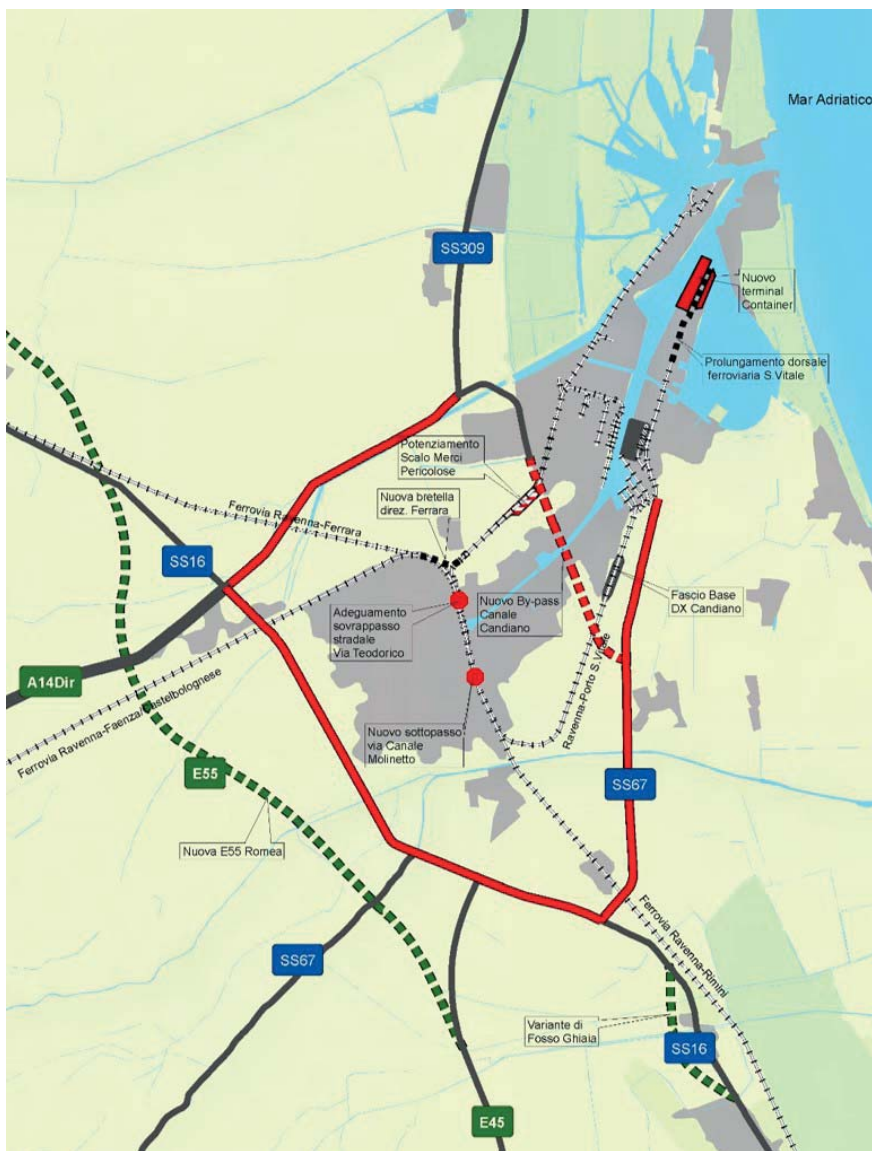


conseguente adeguamento delle banchine (per un importo di 235 mln euro) rientrante all'interno del progetto cosiddetto "HUB portuale Ravenna 2017". Esso prefigura una possibilità di attracco per grandi navi porta-container e dunque una significativa potenzialità per incrementare un segmento del traffico merci oggi marginale (passando dai circa 215.000 TEUs del 2018 a un traffico potenziale di 500.000 TEUs annui). Ciò collocherebbe il porto in una prospettiva di relazioni internazionali e transeuropee, sia in ingresso che in uscita, beneficiando peraltro dell'accordo NAPA (North Adriatic Ports Agreement) di collaborazione tra i porti dell'alto Adriatico (Koper, Trieste, Venezia e Ravenna). La stessa prospettiva della **Belt and Road Initiative (BRI, la "Nuova Via della seta")**, affida ai porti del medio e alto Adriatico – tra cui Ravenna – un ruolo rilevante di flussi di merci provenienti dall'Est Asiatico e diretti in Italia e in Europa, evidenziando ancor di più l'attrattiva potenziale del porto ravennate all'interno di uno scenario planetario, mediterraneo ed europeo.



La “Nuova via della seta” (BRI-Belt and Road Initiative): le principali direttrici via terra (ferroviarie) e via mare e i nodi logistici portuali come terminali del Mediterraneo, tra cui Ravenna (Fonte Il Sole24ore, 2019)





Rete Stradale

- Esistente
- Potenziamento rete esistente
- Nuovi interventi previsti

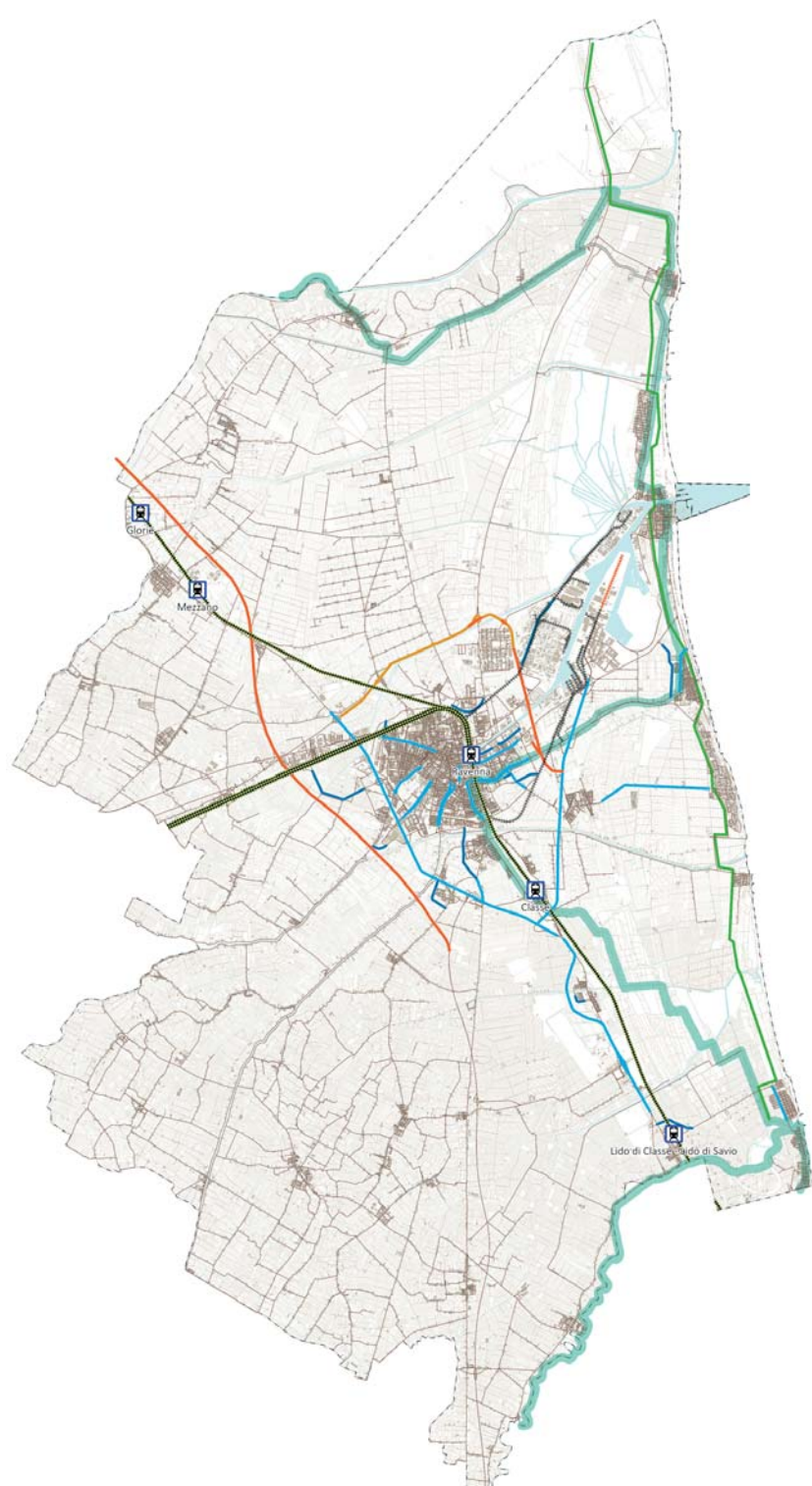
Rete ferroviaria

- Esistente
- Di previsione

Ambiti

- Ambiti urbanizzati
- Ambiti portuali ed altri ambiti industriali/commerciali
- Potenziamento ambiti portuali
- Nuovo intervento di previsione ambito portuale

Previsioni di potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e stradale a Ravenna e al suo porto (Fonte Regione Emilia-Romagna, PRIT 2025, 2019)



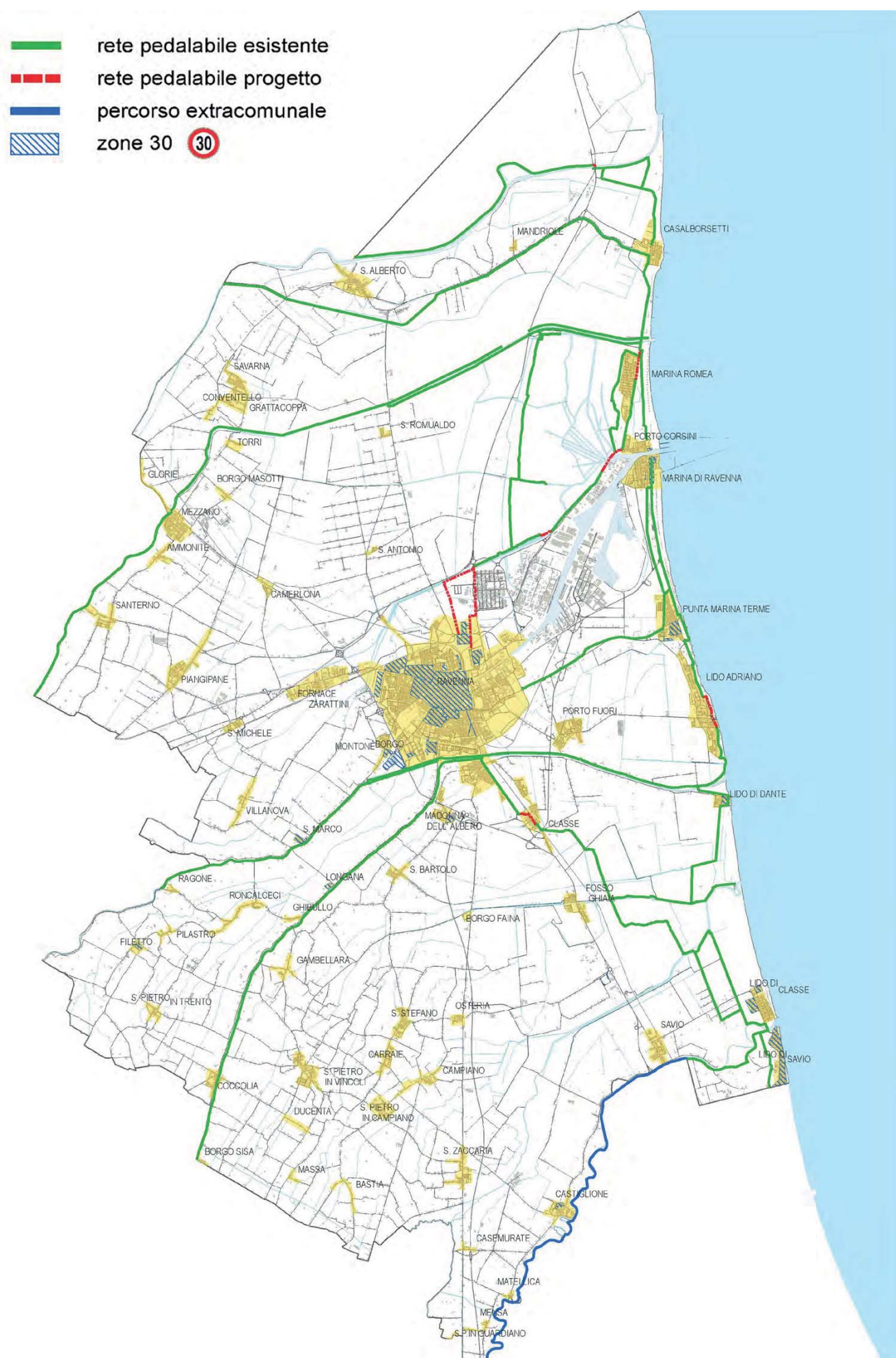
Stazioni ferroviarie

- Ferrovie - Nuove realizzazioni
- Ferrovie singolo binario - Potenziamento tecnologico
- Ferrovie doppio binario - Potenziamento tecnologico
- Ferrovie singolo binario
- Scenario di Piano - Nuove infrastrutture stradali
- Scenario di Piano - Riqualficazioni stradali
- Scenario di Riferimento - Nuove infrastrutture stradali
- Scenario di Riferimento - Riqualficazioni stradali
- Rete stradale attuale
- Nuovo itinerario ciclopedonale litoraneo
- Itinerari Ciclovie Nazionali
- Limite amministrativo Comune di Ravenna

Mobilità ed accessibilità. Scenari di riferimento per il PUG (Fonte: MATE-team progetto PUG)

Le ricadute dello sviluppo portuale prima tratteggiato si traducono in un cambiamento radicale del sistema ferroviario, con la dismissione dell'attuale scalo merci contiguo alla stazione ferroviaria grazie all'adeguamento e al potenziamento degli scali merci all'interno del perimetro portuale, in grado di garantire una più efficace connessione alla rete ferroviaria nazionale e ai corridoi TEN-T con la possibilità di utilizzo anche delle reti dell'alta velocità /alta capacità attraverso il nodo di Bologna. Ciò significa anche razionalizzare il ruolo sinergico delle due linee Ravenna-Castel Bolognese e Ravenna-Faenza, utilizzate come un sistema unico a due binari in direzione Bologna, potenziato dal punto di vista tecnologico. Questa prospettiva va inserita all'interno di un progressivo spostamento del traffico merci su ferro – previsto dal *Libro bianco dei trasporti* (EU 2011) fino al 30% nel 2030 e al 50% nel 2050 - a vantaggio di una crescente sostenibilità ambientale grazie ad una riduzione delle emissioni di gas serra del 60% entro il 2050 rispetto al 1990, secondo le previsioni europee e del Governo Italiano.

La sostenibilità ambientale delle infrastrutture di trasporto è d'altronde fattore centrale quando si



Rete pedalabile principale
(Comune di Ravenna,
PUMS-Piano Urbano per la
Mobilità Sostenibile, 2019)

affronta l'“**altra velocità**”, quella pervasiva della Ravenna ciclabile e pedonale che già oggi incide per quasi 1/4 degli spostamenti complessivi, all'interno di un quadro che vede tuttavia dominante lo spostamento in auto (65%) e con quote irrilevanti del trasporto pubblico locale e del treno (rispettivamente 7,7% e 0,3%). Il peso degli spostamenti in bicicletta è destinato a crescere secondo il PUMS fino a quasi il 30%, a svantaggio dell'auto privata, grazie al peso già oggi rilevante della rete ciclabile (circa 134 km) e a quello tendenziale (142 km), fino a quello pianificato di **178 km** che, integrato con i percorsi turistici e naturalistici esistenti sul territorio, porta a una lunghezza di circa 238 km. Si tratta di una rete consistente che coinvolge parti crescenti del territorio non solo urbano ma anche extra urbano – agganciandosi alla ciclovia Adriatica

di interesse nazionale - e fa da contraltare, anche culturale, ai grandi e concentrati numeri del traffico delle merci e delle persone attivato dal porto. Ne sono coinvolti, non solo il centro urbano, ma anche la rete dei centri abitati del territorio agricolo e i Lidi, per la loro accessibilità e le connessioni con il centro per servizi primari. La tendenza futura, a partire da quanto previsto dal PUMS, è quella di creare un sistema continuo della rete ciclabile che possa produrre risultati significativi in termini di minor uso di mezzi motorizzati incrementando gli spostamenti in bicicletta.

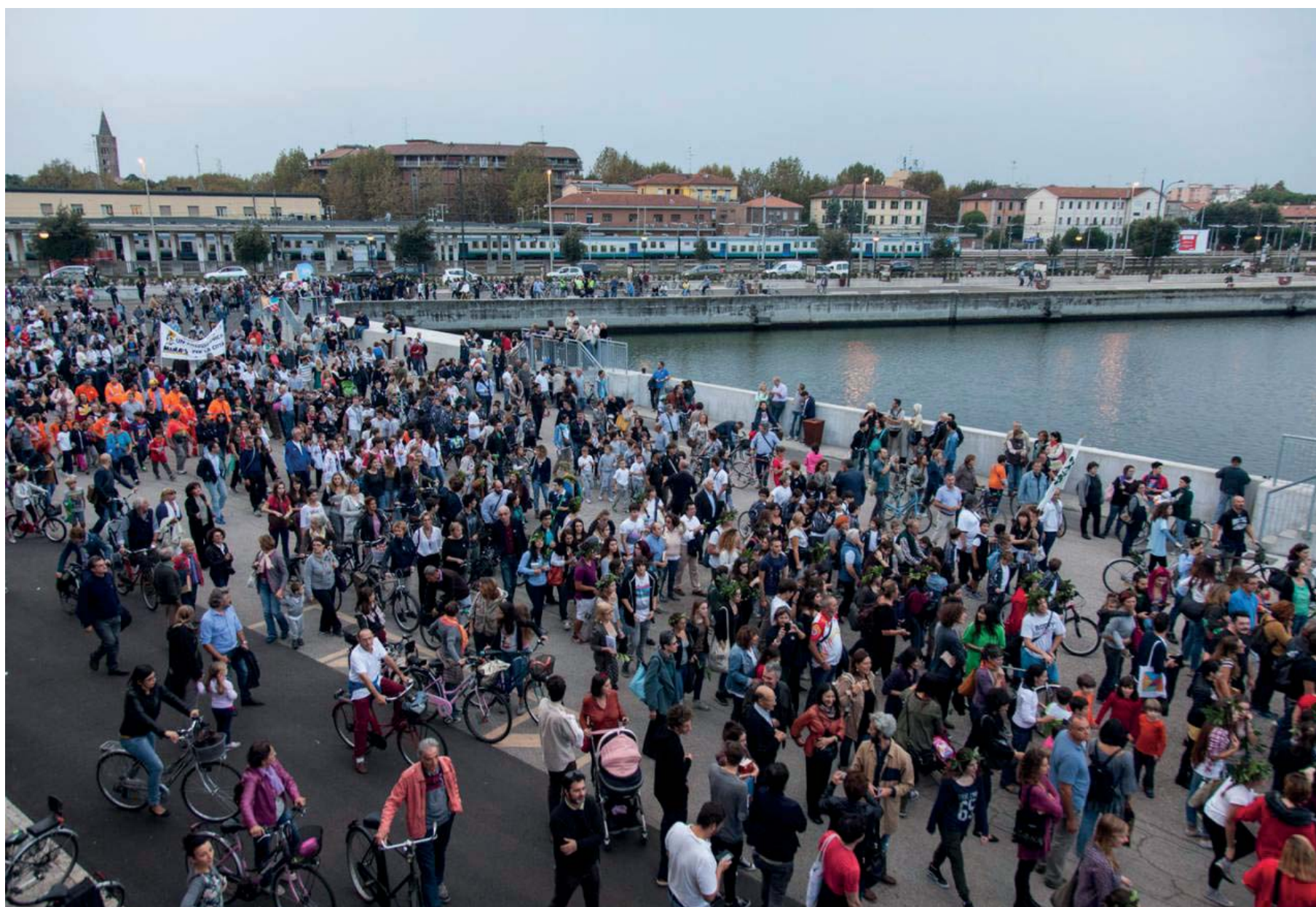
L'estensione di questa rete è anche un'eccellente occasione per creare relazioni paesaggistiche, ecologiche e funzionali lungo direttrici longitudinali costiere e trasversali all'interno del territorio agricolo,

per intercettare e valorizzare la sequenza di paesaggi e ambiti di interesse naturalistico variabili in funzione dei diversi contesti attraversati. Lo sviluppo e l'efficacia di questa rete potranno essere ancor più forti se connessi alla crescita delle opportune **intermodalità con la ferrovia e il trasporto pubblico locale**. Nel caso della ferrovia, appare credibile e necessario rivalutarne e rilanciarne il ruolo come metro-ferrovia e quindi sequenza di nodi-stazione ai quali agganciare le necessarie connessioni modali con la bicicletta e i sistemi di bike sharing e con il trasporto pubblico attraverso mezzi ecologici. Ciò consente di dilatare le opportunità di spostamento verso l'interno del territorio comunale, anche valutando l'apertura di nuove stazioni in grado di intercettare risorse storico-archeologiche e ambientali di particolare attrattività. Questo potrà consentire di incrementare il valore oggi irrisorio degli spostamenti su ferrovia (meno dell'1%). Così come una strategia di parcheggi di scambio perimetrali al capoluogo può favorire l'utilizzo ciclopedonale delle aree urbane più densamente abitate e dotate di centralità.

Un discorso a parte merita lo sviluppo di **una connessione ecosostenibile** tra il Terminal crocieristico, il centro città e le risorse storico-archeologiche e ambientali. L'effetto "nave in bottiglia" che l'attuale accessibilità a questo porto produce non può essere affidato soltanto ad un tradizionale e invasivo sistema di trasporto con bus ma deve ricercare alternative ecologicamente sostenibili ed economicamente fattibili. Allo sviluppo del Terminal crocieristico - anche attraverso l'eventuale

realizzazione di un terzo molo, il dragaggio dei fondali per le grandi navi e la realizzazione della prevista Stazione marittima - deve affiancarsi il potenziamento di una efficace connessione ciclabile con il centro città e la stazione ferroviaria, il consolidamento di una connessione idroviaria turistica lungo il Canale Candiano fino alla Darsena di città (anche grazie alla previsione di un parco battelli per il trasporto passeggeri e biciclette, già proposto dal Comune per il "Bando Periferie" anche per la connessione con le località balneari). In prospettiva, e in ragione dell'auspicabile recupero del volume di traffico passeggeri delle crociere ai valori del 2011-2012, sarà possibile valutare l'eventuale realizzazione di un sistema meccanizzato (*people-mover*) tra Terminal crocieristico e stazione ferroviaria, in grado di ridurre con efficacia i flussi di mobilità oggi effettuati su gomma in condizioni di promiscuità urbanistica.

L'incremento dei dispositivi di riduzione della mobilità privata su gomma nelle aree centrali del capoluogo (ZTL, Isole ambientali e Zone 30) e l'indotto fisico della mobilità sostenibile (piste ciclabili, trasporto pubblico locale, sistemi meccanizzati in sede propria, ampliamento dei marciapiedi con relative dotazioni vegetali, nuovi sottoservizi e reti intelligenti per l'illuminazione e lo smaltimento dei rifiuti) producono **cambiamenti rilevanti sul disegno delle infrastrutture stradali esistenti**. Sollecitano infatti una riconfigurazione spaziale paesaggisticamente ed ecologicamente orientata che trasforma queste infrastrutture in componenti fondamentali del più ampio sistema di infrastrutture verdi e blu.





Deserto rosso, M.
Antonioni, 1964



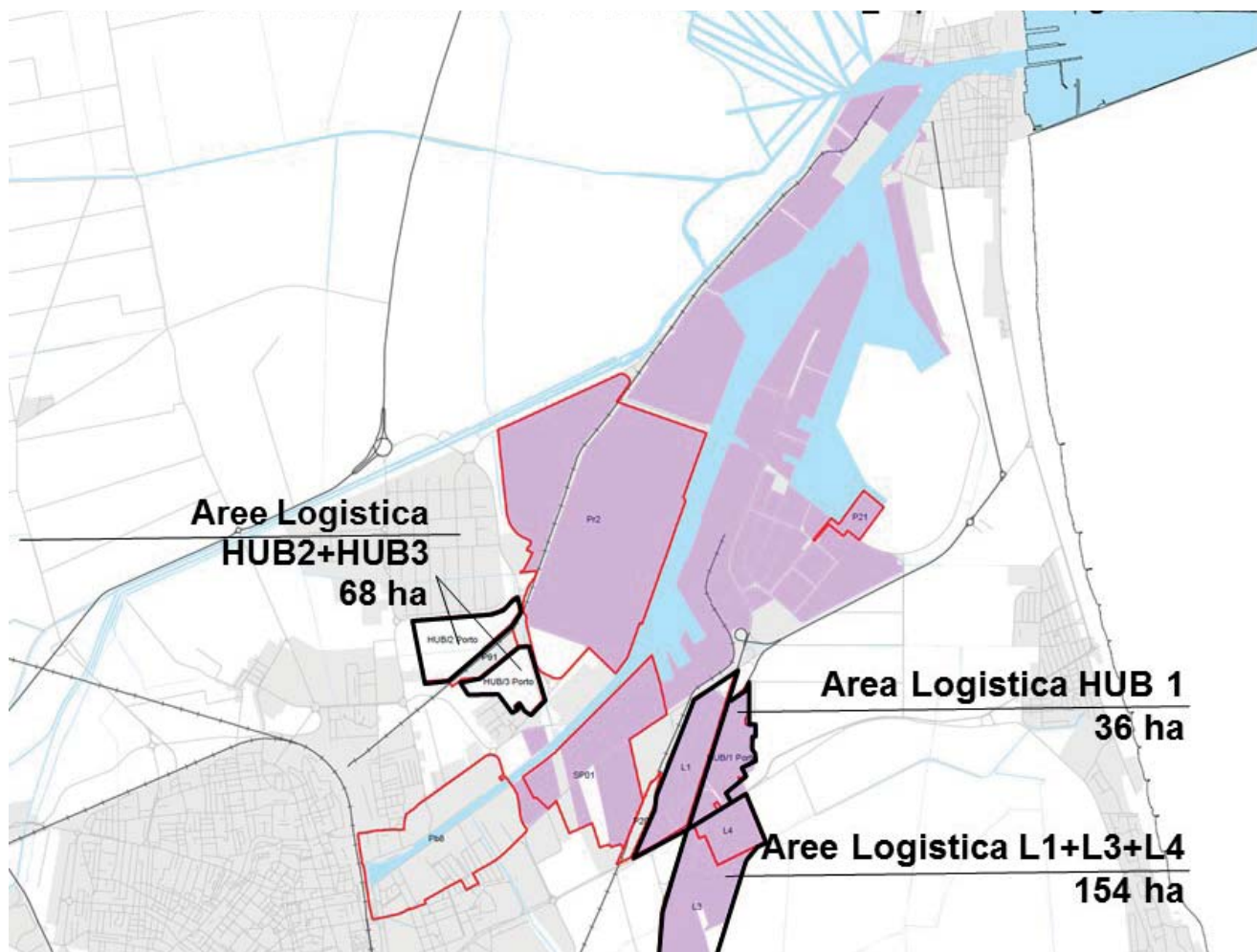

1.5

Il dinamismo e l'attrattività internazionale di una città duale



L'affermazione di un ruolo internazionale di Ravenna attraversa gli ultimi decenni e si fonda su **due grandi pilastri**, espressioni di una qualità irriducibile e profondamente contemporanea della città. Da un lato il porto e la sua economia industriale sviluppatasi tra alterne vicende a partire dagli anni '50, con l'originario impulso di Mattei nel settore petrolchimico, coltivando anche nuove prospettive economiche e produttive legate allo sviluppo del traffico delle merci a livello mediterraneo e planetario. Dall'altro, il crescente riconoscimento culturale e turistico che la città registra grazie ad una straordinaria qualità identitaria del mosaico storico-architettonico e naturalistico-ambientale di livello internazionale che emerge anche da un processo di capacitazione sociale e imprenditoriale locale in grado di produrre narrazioni fertili del territorio ravennate. Questa dualità, talvolta conflittuale, è animata da una ricerca di integrazione e di reciproca scoperta. L'immagine colorata di una umanità femminile e materna, dentro luoghi stranianti come quello portuale immortalato da Michelangelo Antonioni in "Deserto rosso", esprime in modo simbolico questa contaminazione necessaria che è in grado di valorizzare anche la percezione e la fruizione integrata dei diversi paesaggi di questa città. *"È troppo semplicistico dire, anche se sono stati in molti a dirlo, che io faccio un atto di accusa contro questo mondo industrializzato ed inumano che schiaccia l'individuo e lo nevrotizza. Al contrario, la mia intenzione (anche se spesso uno sa molto bene da dove parte, ma non ha idea di dove arriverà) era di rendere la bellezza di quel mondo. Anche le fabbriche possono essere dotate di grande bellezza. Le linee rette e curve delle fabbriche e delle loro ciminiere possono essere anche più belle di un filare d'alberi che l'occhio ha già visto troppe volte. È un mondo ricco, vivo, utile", M. Antonioni, 1964.*

Questa nuova fase della storia urbana di Ravenna prende le mosse da due spinte parallele. In primo luogo dalle opportunità economiche e culturali che la caduta del Muro di Berlino ha determinato, a partire dallo sviluppo delle potenzialità di scambio commerciale emerse lungo il corridoio Adriatico tra Italia, Balcani e

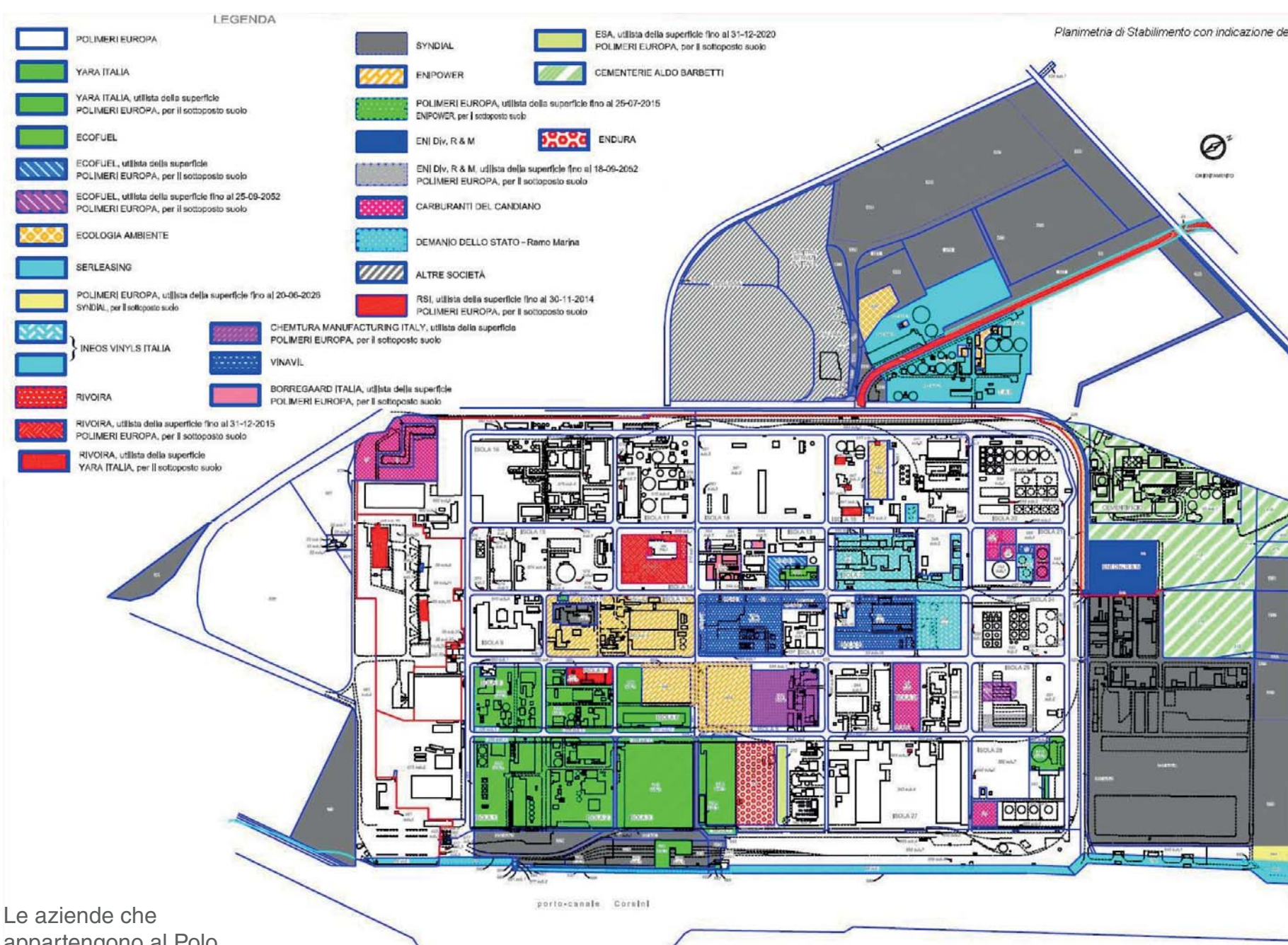


Le previsioni di espansione delle aree della logistica nell'area portuale, conseguenti anche alla prevista attuazione del progetto "HUB portuale 2017" (Fonte: MATE-team progetto PUG su fonte Comune di Ravenna)

Mediterraneo orientale e, in prospettiva, connesse anche alle grandi reti ferroviarie trans-europee e del mare, dentro una dimensione planetaria che coinvolge non solo l'Europa e il Mediterraneo ma anche l'Estremo Oriente. La seconda spinta che caratterizza l'altro fondamentale pilastro della dualità di Ravenna è quella relativa alla centralità crescente della sua inconfondibile identità culturale e ambientale. In particolare, negli ultimi decenni si è andato affermando il ruolo multidimensionale della cultura a partire dal riconoscimento della eccezionale qualità del patrimonio storico, archeologico e architettonico legato ad una storia di lunga durata. L'eredità di valore universale della Ravenna Bizantina capitale del Mediterraneo è divenuta il motore di un ricco e multiforme processo di produzione culturale che pervade l'intera rete delle risorse storiche, ambientali e paesaggistiche del territorio e delle sue comunità. Questo processo proietta Ravenna nuovamente in una dimensione internazionale, in cui ricopre una posizione di eccellenza e che consente peraltro di alimentare nuove filiere economiche, tra cui quella di un turismo relazionale di natura radicalmente diversa rispetto a quello affermatosi lungo la riviera romagnola. Questo doppio movimento delinea una delle dinamiche materiali e immateriali fondanti l'identità contemporanea di Ravenna, nel rapporto biunivoco tra l'Antico Porto di Classe e il porto-canale, tra il centro storico e la città portuale, tra la Stazione ferroviaria riconfigurata e la futura Stazione marittima. Un'identità in cui possono trovare spazio entrambe le anime di una economia e di una società locale e planetaria che ruotano attorno ai due pilastri del Porto-canale e dell'antico Porto di Classe: il primo macchina produttiva complessa il cui raggio d'azione supera i confini comunali e regionali proiettandosi verso una dimensione internazionale; il secondo

eccellenza simbolica di una storia di lunga durata e di una identità profonda e irriducibile.

Il **potenziamento della capacità produttiva e logistica del porto-canale** è affidato a tre azioni sinergiche: il dragaggio dei fondali e la ristrutturazione delle banchine con approfondimento per l'attracco delle grandi navi per il trasporto dei container e delle rinfuse di cui il porto di Ravenna è, assieme a Taranto, il porto leader in Italia nel 2018 per quelle solide; la realizzazione di un moderno terminal container che consente un incremento dei volumi di traffico grazie anche alla previsione di una maggiore efficienza di movimentazione sulla linea ferroviaria interna al porto; inoltre un rilevante ampliamento della dotazione di piattaforme logistiche per consentire lo sviluppo di questo settore all'interno del traffico internazionale che, come già detto nel precedente Cap. 1.4, occupa oggi a Ravenna soltanto il 9% del traffico merci. Per quel che riguarda quest'ultimo aspetto, è prevista la realizzazione di nuove piattaforme logistiche per una dimensione complessiva di 259 ha di cui circa 105 derivanti dal cosiddetto progetto "Hub portuale 2017" e dal dragaggio del Canale Candiano che questo prevede, mentre 154 ha sono le espansioni del POC tematico della logistica. A questi si aggiungono circa 90 ha destinati alla realizzazione degli scali ferroviari, alla riqualificazione/trasformazione di altre aree (es. ex AGIP), di cui una quota a destinazione logistica. Questa rilevante previsione di offerta di suoli per attività logistiche trova la sua giustificazione in una previsione di sviluppo che fa affidamento sia sull'incremento delle prestazioni di attracco del porto per le grandi navi, sia sul vantaggio posizionale che Ravenna occupa nella programmazione delle reti TEN-T come terminale di due Corridoi trans-



Le aziende che appartengono al Polo chimico

europei e che consente di immaginare un'appetibilità localizzativa del suo porto per le scelte dei principali operatori logistici internazionali, a partire da quelli cinesi. Allo stesso tempo questo potenziale vantaggio posizionale consente di prevedere un incremento della capacità di utilizzo del porto per le esportazioni e non solo per l'importazione attraverso container. È bene ricordare che questo importante upgrade di rango del porto potrà consentire di sviluppare anche un settore manifatturiero indotto dall'attività logistica, legato alla trasformazione dei prodotti in arrivo e in partenza con rilevanti ricadute di carattere occupazionale, a cui potranno essere di incentivo le semplificazioni procedurali della ZLS (Zona Logistica Semplificata) prevista dal PRIT 2025 della Regione Emilia-Romagna.

Non è possibile parlare del porto di Ravenna senza far riferimento anche al complesso di attività produttive e di servizio che si sono sviluppate attorno al Canale Candiano, su entrambi i lati, e la cui attività si è intrecciata con quella strettamente legata alla gestione del flusso delle merci in entrata e in uscita. Tra queste attività industriali spiccano alcune rilevanti realtà produttive, prime fra tutte quelle relative al Polo chimico. Ad esso afferiscono 18 società del settore chimico ed energetico in cui lavorano circa 5.000 addetti se si comprende anche l'indotto. Frutto delle intuizioni di Enrico Mattei negli anni '50 per

valorizzare da un punto di vista industriale i giacimenti di gas metano scoperti nella pianura ravennate e a largo della costa, esso rappresenta uno dei più importanti distretti chimici Italiani, in un settore che ha prospettive di ricerca innovativa di grande interesse. Oltre a questa importante realtà produttiva, nell'area portuale sono localizzate anche altre attività industriali e artigianali che utilizzano le infrastrutture di attracco e deposito per l'approvvigionamento di materie prime e la spedizione dei prodotti finiti, tra cui importanti aziende del settore metallurgico come la Marcegaglia. La presenza di aziende anche di rilevante impatto ambientale ha imposto nel tempo la necessità di far fronte a specifiche questioni di sostenibilità - a partire dalla gestione del ciclo dei rifiuti, delle acque e dell'energia - rispetto alle quali l'ottenimento di idonee certificazioni ambientali (ISO ed Emas) e il "Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui di carico del porto di Ravenna" (approvato dalla Regione nel 2016) costituiscono risultati significativi per tutti gli attori pubblici e privati che si sono mobilitati in tal senso. Ciò non toglie che la ricerca di adeguati livelli di compatibilità della movimentazione di materie prime, merci e container, dello sviluppo della logistica e del consolidamento della produzione industriale e artigianale con la salvaguardia del complesso ecosistema del litorale ravennate (arenili, sistemi dunali, pinete, reti delle acque e piallasse) costituirà uno degli aspetti centrali



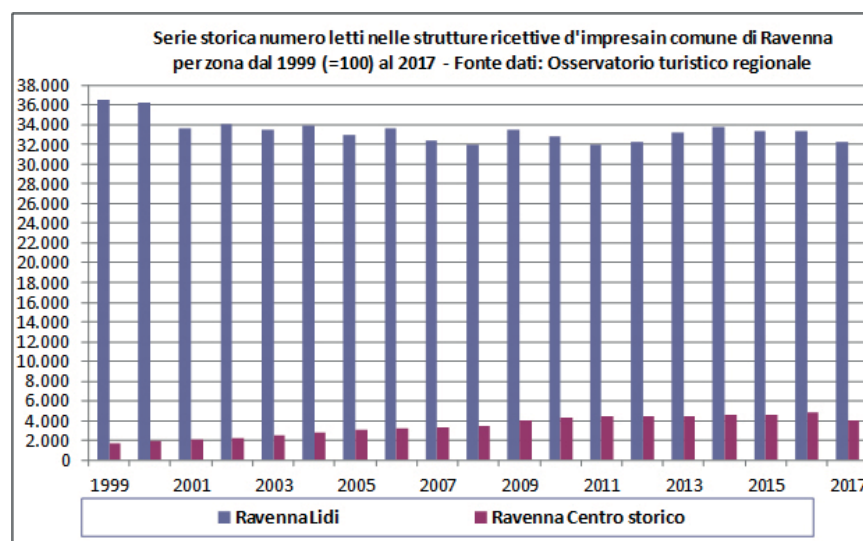
per una qualificata integrazione tra città, porto e mare lungo il Canale Candiano.

Nella difficile gestione della dualità ravennate e dell'integrazione tra città e porto, il ruolo della cultura e del turismo costituiscono un banco di prova e un campo d'azione privilegiati. Il **patrimonio culturale** di Ravenna, inteso anche come paesaggio culturale, è il segno di riconoscimento della città e ha un valore universale che trascende le frontiere nazionali. Gli otto monumenti riconosciuti Patrimonio Mondiale dall'Unesco nel 1996 non costituiscono un episodio isolato per il territorio ma sono parte attiva di un percorso di caratterizzazione e traino, valore aggiunto e segno di identità. La salvaguardia del patrimonio - materiale e immateriale, culturale e paesaggistico - e la produzione culturale - fondamentale nella costruzione di una economia urbana - rappresentano due componenti fondamentali dell'identità urbana capaci di coniugare politiche concertate che pongano

STRUTTURE ALBERGHIERE 116	
88 Ravenna mare e 28 Ravenna città	
8	4 stelle e 4 stelle superior
77	3 stelle e 3 stelle superior
12	2 stelle
5	1 stella
14	R.T.A

STRUTTURE EXTRA-ALBERGHIERE 871	
524 Ravenna mare e 347 Ravenna città	
13	Campeggi, Aree attrezzate e Villaggi Turistici
655	Alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale
17	Agriturismi
1	Ostelli per la gioventù
1	Case per ferie
184	Bed & Breakfast

987 Strutture ricettive sul territorio comunale (11,8% Alberghiere e 88,2% Extra-alberghiere con una capacità ricettiva di oltre 36mila posti letto disponibili giornalieri. Periodo di riferimento gennaio-agosto 2018 (Fonte: Servizio statistica Regione Emilia-Romagna)



La fascia costiera dalle valli di Comacchio a Cattolica in cui si evidenzia la profonda differenza tra il processo urbanizzativo continuo del settore romagnolo sud (da Cervia in giù) da quello del settore nord (Ravenna) in cui è evidente la discontinuità insediativa e la forte presenza di aree naturalistiche. Fonte Google Earth

la conoscenza e la salvaguardia a servizio delle prospettive di sviluppo del territorio. In questo contesto si collocano l'inserimento del patrimonio all'interno delle strategie socio-economiche di crescita e la sua valorizzazione, sia come uno dei principali fattori di sviluppo competitivo, sia come parte integrante del sistema di qualità dell'offerta culturale e turistica. In questo senso, il Piano di Gestione dei monumenti Unesco, contestualizzato entro e oltre la cosiddetta buffer zone, è finalizzato alla valorizzazione dinamica del territorio proprio grazie ai beni oggetto della tutela che lo rendono vivo contribuendo a una continua crescita e innovazione culturale. La vita culturale della città, nelle sue diverse declinazioni - formazione e ricerca, tutela e valorizzazione, gestione e produzione culturale, sviluppo delle filiere economiche connesse - ha visto negli ultimi anni numerose ed importanti innovazioni, sulla scia dei principi sopra ricordati, che pervadono l'intero territorio: il consolidamento della presenza dell'università, dell'Accademia di Belle



Terminal crocieristico

Il Museo Classis durante il Ravenna Festival 2019 (foto Zani-Casadio)





Arti e degli istituti di ricerca in campi strategici per la città (come Scienze ambientali, Beni culturali, Città e territorio, Agraria, Studi musicali), l'affermarsi di una rete di strutture e istituzioni competenti oltre al Comune (Soprintendenze, Musei e Gallerie, Biblioteche e Fondazioni), l'intensa attività di valorizzazione della storia romana di Ravenna e l'apertura di nuovi siti archeologici, il fitto calendario di eventi (esposizioni, spettacoli, produzione artistica anche nello spazio pubblico).

Per l'affermazione di questo ruolo della città come sede di **produzione culturale** diffusa e diversificata, il Comune di Ravenna ha svolto nell'ultimo decennio una funzione di coordinamento degli eventi, degli investimenti e delle strategie culturali che ha reso possibile la costruzione di una rete di qualità nel

sistema della produzione culturale e della gestione del patrimonio in una dinamica di forte sinergia con i molteplici soggetti della città che producono cultura. Le politiche culturali sostengono azioni innovative legate alla storia e alla proiezione della città nella produzione contemporanea. Tra queste si segnala in primis il Ravenna Festival che valorizza il viaggio e l'amicizia tra popoli, gli eventi legati alla valorizzazione di Dante Alighieri, l'attività delle compagnie teatrali presenti sul territorio (Teatro delle Albe e altre compagnie), i progetti europei di scambio culturale tra le sponde del mare Adriatico, il Festival Ravenna Mosaico e le attività promosse sui temi dell'archeologia e dei beni culturali dalla Fondazione RavennAntica. In questo quadro, i grandi edifici specialistici della cultura a Ravenna sono anche luoghi di interazione tra patrimonio immateriale, materiale e comunità, e sono numerosi gli interventi



Concerto di Riccardo Muti a Sant'Apollinare in Classe

di recupero e rifunzionalizzazione di edifici storici negli ultimi anni: il Museo del Territorio Classis, primo tassello di eccellenza della riconversione funzionale dell'ex zuccherificio Eridania all'interno del Distretto di Classe; la Rocca Brancaleone, il MAR, la Nuova Biblioteca Classense, Palazzo Rasponi e Palazzo Guiccioli nel centro storico; il teatro Almagià nell'ex deposito dello zolfo, segnale importante di un processo di riqualificazione in corso degli edifici di archeologica industriale all'interno della Darsena di città.

La cultura dunque è un fattore determinante della pianificazione all'interno delle strategie del Comune di Ravenna volte a garantire la sostenibilità del contesto urbano, a contribuire al raggiungimento di alti livelli di inclusione e coesione sociale, di istruzione, salute e fruizione dei servizi. Anche i musei e le istituzioni culturali diventano parte attiva nella gestione e cura del "paesaggio culturale", estendendo la loro responsabilità al patrimonio del territorio (sulla scia del Museo Classis) come presidi territoriali di tutela attiva. Allo stesso tempo divengono centri di interpretazione del territorio stesso e attori di un processo di rigenerazione urbana culturalmente consapevole, che promuove uno sviluppo rispettoso dei suoi caratteri identitari in cui la cultura diventa motore anche economico.

Insomma, una tendenza che esprime con efficacia l'ambizione della città di valorizzare la ricchezza multiforme della sua storia profonda e viva, come motore anche di una più avanzata economia della cultura e del turismo. Un'economia cioè fondata su una costante interazione tra il Comune e una rete di istituzioni culturali di livello nazionale e internazionale, nuovi soggetti imprenditoriali e comunità proattive, creative e collaborative, per un processo diffuso di capacitazione e rigenerazione spaziale e sociale.

Patrimonio culturale e ambientale sono alla base di una profonda diversità del turismo ravennate nel contesto della costa romagnola. Ravenna infatti non è mai stata assimilata ad un turismo costiero di massa come quello che si è sviluppato negli altri comuni rivieraschi romagnoli sul modello della cosiddetta "riminizzazione". Tra le ragioni di questa peculiare identità, aldilà della presenza del porto e della zona industriale sulla costa, è innanzitutto possibile annoverare la profonda diversità della costa ravennate che di fatto è sempre stata connotata da un alto livello di naturalità e di interesse ambientale anche in ragione della prossimità al Delta del Po e alle Valli di Comacchio e della presenza di vincoli di carattere ambientale che hanno comunque fortemente limitato dinamiche edificatorie diffuse. A questi vincoli si sono aggiunte precise scelte di pianificazione urbanistica comunale, a partire dalle varianti di salvaguardia e dal PRG del 1973 di Vittorini che hanno consentito di cancellare considerevoli previsioni volumetriche del precedente Piano Quaroni sul litorale. Ciò ha impedito lo sviluppo dei processi urbanizzativi che si riscontrano nel tratto meridionale della costa romagnola dal Lido di Classe in giù, con una saldatura insediativa senza soluzione di continuità fino a Riccione e una concentrazione rilevantissima dell'offerta turistica che non trova alcun riscontro in queste proporzioni con il tratto di costa della sola Ravenna, di egual dimensione lineare. Qui si è invece affermata una sequenza discontinua di Lidi – più densi a sud e più radi a nord - che si sono sviluppati soprattutto come seconde case dei ravennati e, nel tempo, anche come prime case alternative alla città storica e non come propaggini del turismo di massa. Questa diversità è rafforzata dalla vicinanza alla costa del centro storico di Ravenna e dalla sua qualità storico-architettonica e archeologica, e dunque dalla rilevanza della dimensione culturale del suo territorio che ha giocato e gioca oggi, ancora di più, un ruolo importante nell'offerta turistico-ricettiva e nell'affermazione di un



Dante 2021 – 2015. Foto A. Palmieri



Foto P. De Stefano, 2003



I parchi divertimento di Mirabilandia e Zoo Safari (a sinistra) nel sistema delle risorse ambientali contigue, dalla pineta di Classe a quelle di Ortazzo e Ortazzino, all'arenile alla foce del torrente Bevano. (Fonte: Google Earth)

modello di ricettività basato soprattutto su campeggi, seconde case, attività alberghiere di medio-piccola dimensione e, recentemente, di case e appartamenti per vacanze e B&B.

Dopo la fase del turismo di massa di tipo prevalentemente balneare, il territorio ha sempre più arricchito questa offerta monofunzionale con un repertorio diversificato e articolato di possibilità alternative, basato sulla capacità di intercettare non

solo la tradizionale dimensione della vita notturna e dei parchi divertimento (come Mirabilandia e lo Zoo safari) ma anche **una vocazione culturale, naturalistica e sociale** fortemente legata alle risorse dell'intero territorio ravennate e al protagonismo dei suoi attori (musei, eventi artistici, congressi, grandi eventi, feste e raduni, cibo, tour naturalistici, sport, ecc.). Questo ampliamento dell'offerta si combina con una crescente sensibilità culturale delle diverse fasce sociali che si muovono a livello planetario anche

grazie alle possibilità offerte dai viaggi low-cost, dagli affitti brevi e dall'affermazione di modalità di fruizione non più affidate a grandi vacanze concentrate ma ad una molteplicità di viaggi per brevi periodi durante tutto l'anno. Tende quindi ad assumere peso un **turismo di tipo relazionale ed esperienziale** che ritrova nell'interazione con la società locale e le principali filiere del turismo naturalistico, culturale, gastronomico e del tempo libero, una forma di conoscenza ineludibile del territorio e dei suoi abitanti. Ciò consente lo sviluppo di un processo di "profilazione" dei nuovi turisti dentro **una molteplicità dei "turismi"**, in cui cioè l'offerta del territorio e dei suoi servizi garantisce la possibilità di ricercare il proprio percorso di viaggio e di scoperta. Questa dinamica è assecondata dalla crescita dell'offerta extralberghiera che coinvolge il patrimonio immobiliare non pienamente utilizzato dalla popolazione residente creando un'alternativa efficace e flessibile alle forme tradizionali dell'ospitalità. Alcuni dati testimoniano questo cambiamento in atto e la differenza dell'offerta turistica di Ravenna rispetto ad altri comuni costieri a partire da Cervia. Nel 2018, su 500 alberghi complessivi della Provincia 363 sono localizzati nel solo Comune di Cervia, mentre Ravenna ne conta 116 (di cui 28 in città). In compenso Ravenna offre **871 strutture extralberghiere** (tra cui 650 alloggi in affitto registrati e 200 B&B, per un totale di pernottamenti superiore a quelli degli hotel) su un totale di 1.200 nella Provincia. Inoltre, nell'ultimo ventennio è calato il numero delle camere nei Lidi (2.700 in meno) a fronte di un raddoppio delle stesse nel centro città, grazie alla crescita delle strutture extralberghiere che mostra una crescente competitività del centro storico rispetto alla fascia costiera. Dagli anni '60 ad oggi nel comune di Ravenna si passa da 600.000 a **quasi 2.900.000 di presenze del 2018** che mostrano un sostanziale allineamento al picco degli oltre 3 milioni del 2009 dopo un decennio di calo, dovuto alla crisi economica internazionale, e di ripartenza negli ultimi anni. Tra queste, i turisti italiani si sono decuplicati mentre gli stranieri si sono solo raddoppiati. Questo dato va guardato assieme alla crescente attrattività del sistema museale ravennate negli ultimi anni – grazie anche all'accordo di valorizzazione del patrimonio archeologico, storico e artistico ravennate¹, siglato nel 2017 da Mibac, Regione, Provincia e Comune – che ha portato ad un incremento da 368mila visitatori nel 2016, a 431mila nel 2018. La dinamica crescente delle presenze turistiche e dell'offerta ricettiva extralberghiera, soprattutto attraverso B&B e case e appartamenti per vacanze, evidenzia la **necessità di garantire un equilibrio ragionevole tra**

¹ Aree archeologiche di Classe denominate "Podere Chiavichetta" e "Area di San Severo"; Museo archeologico in Classe; Cripta Rasponi e Giardini Pensili; Domus dei Tappeti di Pietra; ex Convento degli Agostiniani di San Nicolò sede del Museo "TAMO". Beni statali oggetto dell'accordo relativamente ai servizi di ospitalità e strumentali ex art. 117 del Codice dei beni culturali e del paesaggio: Basilica di sant'Apollinare in Classe; Mausoleo di Teodorico; Museo Nazionale di Ravenna; Palazzo di Teodorico; Battistero degli Ariani. Beni comunali oggetto dell'accordo relativamente ai servizi di ospitalità e strumentali ex art. 117 del Codice dei beni culturali e del paesaggio: Tomba di Dante; Museo Dantesco e aree di pertinenza della cosiddetta "Zona del Silenzio"; MAR-Museo d'Arte della Città di Ravenna.

funzioni residenziali stanziali e temporanee per evitare processi di spopolamento del centro storico e dei Lidi, puntando su una regolamentazione di tale offerta nel centro storico e sull'allargamento delle sue potenzialità anche ad aree extraurbane (in particolare ai nuclei insediativi della campagna), favorendo una più ampia distribuzione dell'iniziativa imprenditoriale in un settore così dinamico. Emergono comunque anche alcune carenze sull'offerta turistica, con riferimento soprattutto alla fascia più alta di quella alberghiera e alla necessità di qualificazione e razionalizzazione di quella extralberghiera (B&B e case e appartamenti per vacanze) che presuppone un rinnovamento da ricondurre a forme organizzative più strutturate e integrate degli *host*.

Anche se caratterizzato da un interesse turistico profondamente diverso da quello naturalistico e culturale peculiare di Ravenna, il parco giochi Mirabilandia (con un'estensione di 850.000 mq) si inserisce all'interno della grande famiglia dei parchi divertimento che esprimono a livello italiano una attrattività e una potenzialità di sviluppo di grande rilevanza. Infatti - come è possibile rilevare dagli Annuari dello spettacolo della SIAE e dal Rapporto sull'industria dei parchi divertimento (elaborato dall'Associazione Parchi Permanenti Italiani) - gli ingressi in Italia sono passati in 10 anni dagli oltre 11 mln del 2009 a oltre 18 mln del 2018. In particolare, Mirabilandia rientra nei primi 3 parchi italiani per ingressi, insieme a Gardaland e Leolandia. Un rango che può ulteriormente svilupparsi e ambire a raggiungere i 2 mln di visitatori all'anno, grazie al recente rilevamento da parte della società spagnola Parques Reunidos e alla realizzazione del parco "Ducati World" inaugurato nel 2019. Un'attrazione che tuttavia non è servita dal ferro e può incentivare l'apertura di una nuova stazione ferroviaria anche a servizio del turismo costiero e ambientale, come si è detto nel precedente capitolo 1.3.

A tre chilometri dalla stazione ferroviaria di Classe è posizionata un'altra attrezzatura che svolge e può svolgere in prospettiva una funzione importante per un turismo di nicchia dalle interessanti potenzialità: l'aeroporto Gastone Novelli è una infrastruttura turistica per i collegamenti regionali e interregionali, anche con i paesi balcanici, e per il sorvolo delle aree di interesse storico-naturalistico della fascia costiera alto-adriatica, oltre che un'attrezzatura per le attività sportive e ludiche connesse al volo (paracadutismo, volo acrobatico, aeromodellismo).

Una novità fondamentale per l'incremento dell'accessibilità di Ravenna ai flussi turistici internazionali è costituita dalla costruzione del nuovo **Terminal crocieristico** attivato nel 2011 in località Porto Corsini, che ha registrato un rilevante successo in quell'anno con oltre 156.000 passeggeri, tuttavia rapidamente calati negli anni successivi stabilizzandosi attorno ai 50.000 passeggeri, e crollati nel 2018 a meno di 18.000. Questa difficoltà

è da attribuire innanzitutto alla scarsa connessione tra il Terminal e la città di Ravenna a cui si associa l'assenza di una stazione marittima. Ma nell'ultimo anno il crollo dei passeggeri è l'esito anche di un processo di insabbiamento che ha dirottato molte navi verso altri porti dell'Adriatico. Il rilancio del crocierismo a Ravenna non può dunque fare a meno degli interventi di dragaggio dei fondali, previsti dal progetto "Hub portuale", e di un miglioramento dei servizi a terra per i crocieristi attraverso la realizzazione della Stazione marittima programmata e di un'adeguata rete di collegamenti su bus, bicicletta e battelli lungo il Canale Candiano, con la prospettiva di riportare i numeri a quelli iniziali e poter quindi programmare un sistema più stabile di connessione meccanizzata con la stazione ferroviaria e il centro storico.

Il quadro sin qui descritto lascia intravedere una prospettiva di progressiva **destagionalizzazione del turismo** che consente di vivere Ravenna come città attrattiva tutto l'anno ma rifuggendo dai pericoli della specializzazione monofunzionale, sia del turismo

balneare sia delle "città d'arte". In questo senso emerge la necessità di consolidare e valorizzare **il mosaico delle molteplici identità ravennati per costruire un'offerta turistica integrata di tipo relazionale**, affiancando a politiche urbane di sostegno dell'innovazione, attraverso servizi avanzati, anche l'irrobustimento della rete delle risorse storico-archeologiche, naturalistiche, delle filiere del cibo e del tempo libero.

Questo significa qualificare la fascia costiera come "Parco marittimo" di grande valore ambientale, i fiumi come parchi fluviali e non come fattori di rischio da cui difendersi, le aree di rinaturazione degli ex impianti industriali come nodi della rete ecologica e paesaggistica, il Canale Candiano come grande infrastruttura multifunzionale di interazione fra città e mare. Ma anche il centro e tutto il territorio storico come sistema integrato degli 8 Monumenti Unesco, delle Mura, delle grandi eccellenze monumentali, del Distretto archeologico, architettonico e museale di Classe all'interno di uno spazio urbano di grande qualità e attrattività.





Concerto in
Darsena "Water
music", 2009. Foto
M. Montanari



1.6

Qualità e pervasività dello spazio pubblico per rigenerare la città esistente

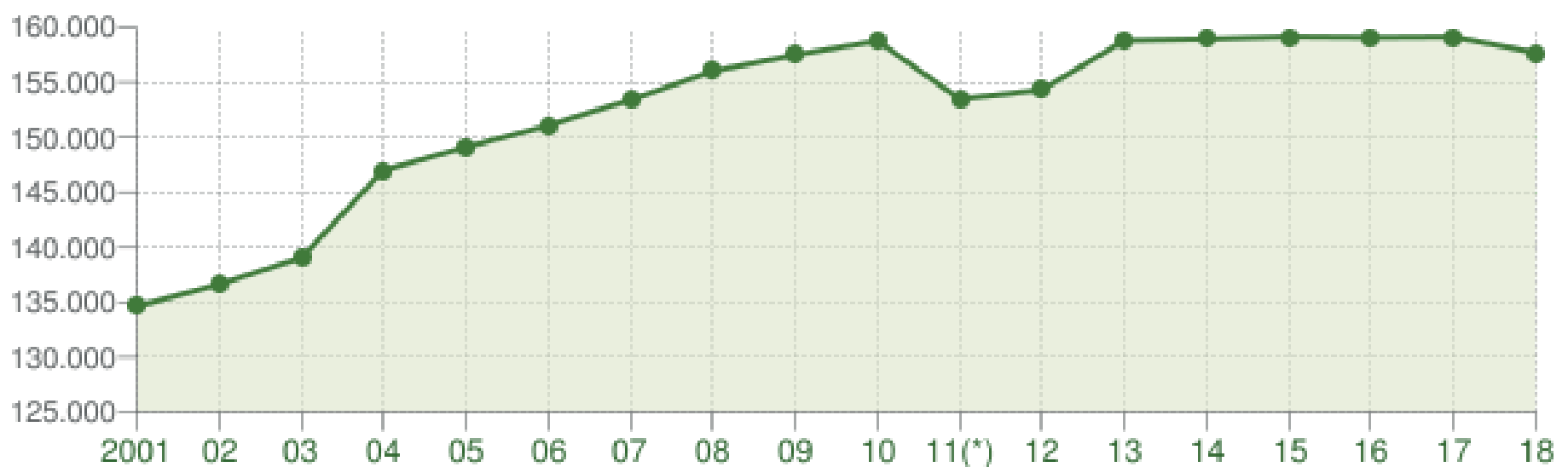
Nell'ultimo Rapporto del 2019, l'ISPRA rileva un incremento del **consumo di suolo** in Italia dello 0,22% tra il 2017 e il 2018. Nonostante il leggero decremento dal 2017 al 2018, da 52 a 48 kmq netti complessivi consumati rispetto all'anno precedente, l'ISPRA rileva comunque una inversione di tendenza rispetto al rallentamento complessivo degli ultimi 10 anni, manifestatasi con evidenza nel periodo 2016-2017. Il Rapporto commenta infatti che "il rallentamento del consumo di suolo è, di fatto, terminato e che si continua a incrementare il livello di artificializzazione e di conseguente impermeabilizzazione del territorio, causando la perdita, spesso irreversibile, di aree naturali e agricole." Sempre nel 2018, in Emilia-Romagna il corrispondente incremento è stato pari allo 0,18% mentre la Provincia di Ravenna ha registrato lo 0,16%, inferiore quindi sia alla media nazionale che a quella regionale, ben lontana dai picchi di Cagliari (+0,60%) e Verona (+0,57%), segnalando peraltro un modello insediativo connotato dalla dispersione rispetto a quello ravennate maggiormente concentrato attorno agli insediamenti urbani. Per quel che riguarda il Comune di Ravenna, sempre tra il 2017 e il 2018, l'incremento è stato dello 0,16% (corrispondente a 10,32 ha), in linea con il dato provinciale e più basso sia di quello Regionale che Nazionale, con una sensibile riduzione rispetto allo 0,23% registrato tra il 2016 e il 2017 (corrispondente a 16,2 ha).

Le dinamiche del consumo di suolo registrate dall'ISPRA possono essere confrontate con i dati relativi al "**residuo**" del piano urbanistico vigente (PSC e POC) che ci restituiscono un livello molto modesto di realizzazioni rispetto alle previsioni edificatorie ivi contenute. Infatti la quota realizzata degli ambiti di espansione residenziale/produttiva ammonta a meno del 10% di quella complessiva programmata. Questo dato evidenzia, oltre che un'eccessiva offerta del Piano vigente rispetto alla domanda effettiva, una difficoltà strutturale di livello nazionale e internazionale del settore delle costruzioni e del mercato immobiliare a seguito della grande crisi iniziata nel 2008. Le previsioni edificatorie, infatti, appaiono ben superiori rispetto alla solvibilità del mercato, rendendo necessario un loro drastico

ripensamento, peraltro comunque necessario alla luce della perimetrazione del Territorio Urbanizzato approvata con Delibera del Consiglio Comunale n. 147 del 17/09/2019 in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 32 della Legge urbanistica regionale n. 24/2017 che limita il nuovo consumo di suolo al 3% massimo della superficie contenuta all'interno di tale perimetro. Conseguentemente, poiché il TU di cui alla suddetta Delibera è pari a 6.735 ha, la quota di ulteriore consumo di suolo non può essere superiore a 202 ha, un valore cioè nettamente inferiore ai 1.125 ha di previsioni edificatorie residue esterne al TU. L'attenzione del PUG dovrà quindi focalizzarsi sulla rigenerazione della città esistente, così come del resto previsto dalla citata Legge urbanistica regionale (cfr. Artt. 5 e 6 del Capo I "Consumo del suolo a saldo zero" del Titolo II), e concentrare gli sforzi dell'azione pubblica verso una semplificazione e fattibilità degli interventi di recupero e riuso dei tessuti edilizi e degli edifici speciali, a partire da quelli dismessi e abbandonati.

La lunga fase di **crisi del settore delle costruzioni** è testimoniata a livello locale non solo dalle difficoltà

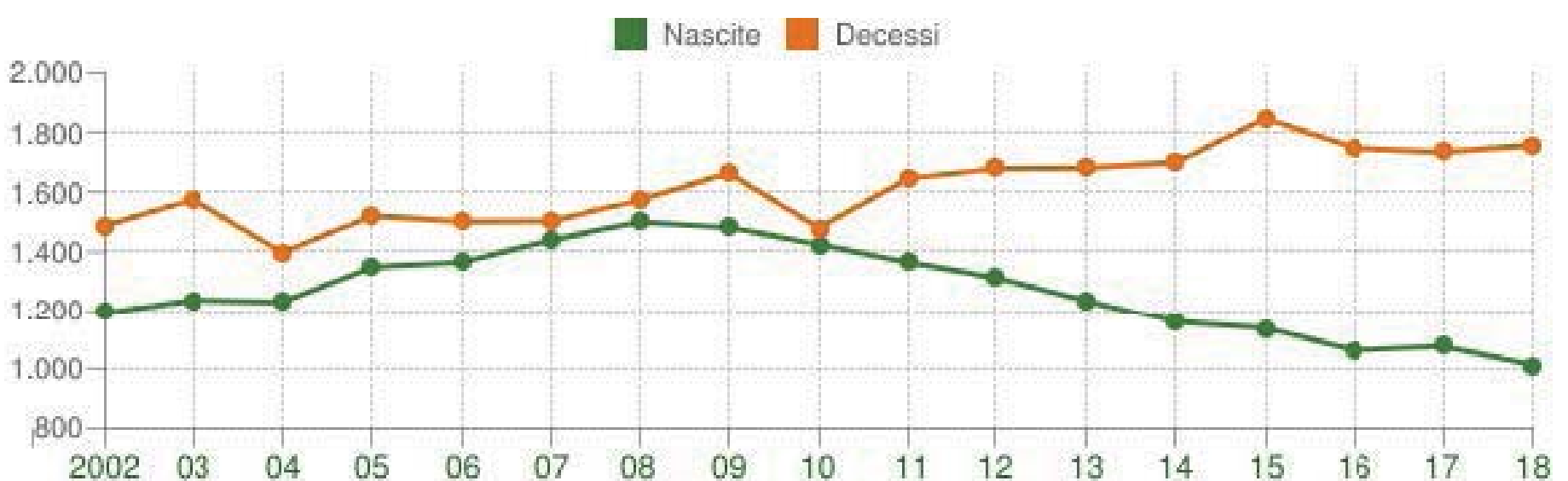
sopra richiamate ad attuare le previsioni di piano, ma anche da alcuni dati relativi all'andamento del settore. In particolare, le aziende iscritte alla Cassa Edile di Ravenna sono diminuite negli ultimi 10 anni di circa il 60%, di cui il 64% sono imprese Artigiane, come rileva uno studio di Confartigianato del 2017. La crisi si traduce anche in un pesante crollo del valore degli oneri di urbanizzazione incassati dal Comune di Ravenna che passa da 11,6 milioni nel 2008 a 2,3 milioni nel 2017 con una riduzione di oltre l'80%. Nonostante alcuni timidi segnali, il settore non si è riconvertito ancora alla rigenerazione dell'esistente e ha notevoli difficoltà ad intercettare una domanda diffusa di nuove forme dell'abitare connesse alle modificazioni strutturali delle famiglie e delle loro diverse dimensioni ed esigenze. Così come ha difficoltà a intercettare le domande riconducibili ai nuovi luoghi del lavoro - sempre più legate a inedite esigenze spaziali e organizzative (co-working, mix funzionali complessi, servizi accessori, qualità energetica e ambientale, ecc.) - e quelle di ricettività connesse al riuso degli immobili esistenti, anch'esse sollecitate da stili di vita e qualità spaziali e funzionali radicalmente diversi rispetto al passato. Ad incidere



Andamento della popolazione residente

COMUNE DI RAVENNA - Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno

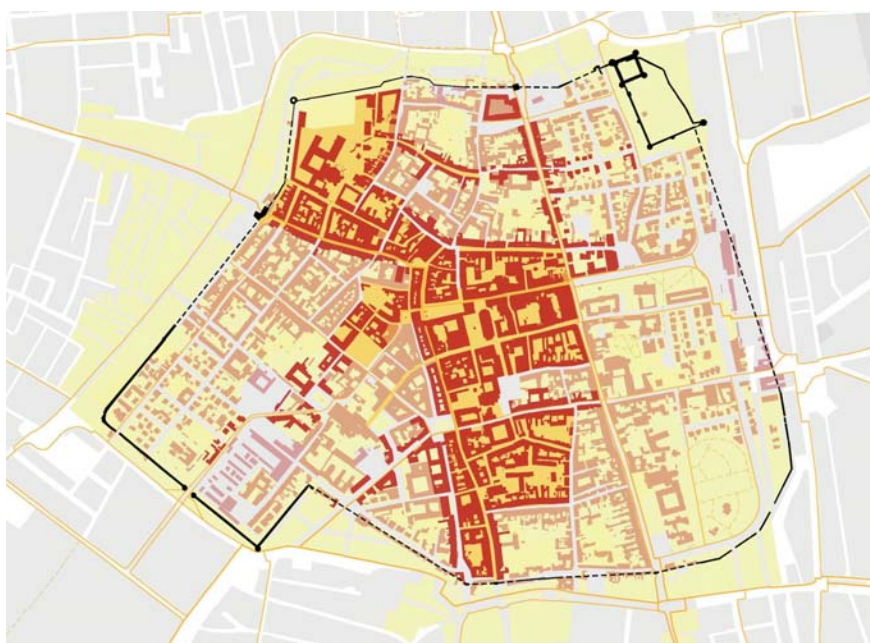
(*) post-censimento



Movimento naturale della popolazione

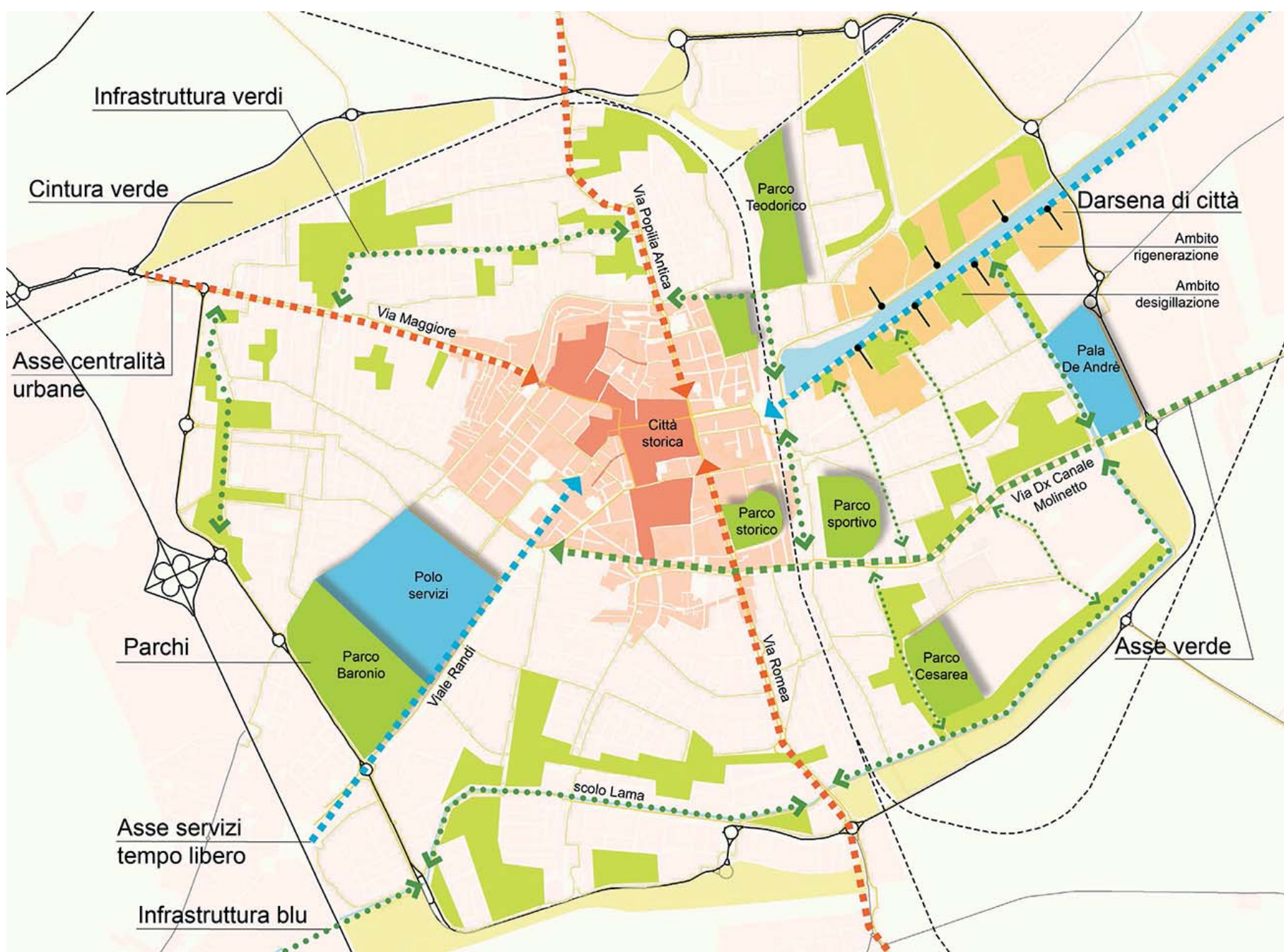
COMUNE DI RAVENNA - Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic)

Fonte: elaborazione dati ISTAT



Città storica e recupero delle antiche mura (Fonte: MATE-team progetto PUG)

Centralità e poli urbani (Fonte: MATE-team progetto PUG)



negativamente è d'altronde la scarsa fattibilità degli interventi di recupero e riuso, in considerazione del loro elevato costo a cui non corrisponde ancora un repertorio integrato di incentivazioni di natura procedurale, fiscale, creditizia e gestionale né un quadro normativo nazionale profondamente rinnovato, riducendo perciò sensibilmente gli spazi d'azione delle amministrazioni locali.

La crisi del settore edilizio si inserisce in un quadro demografico e sociale che segna una sostanziale modifica delle dinamiche in questo decennio rispetto al precedente. A fronte di un saldo naturale già costantemente negativo nel decennio 2001-2011, negli ultimi 7 anni il saldo negativo della natimortalità diviene

più cospicuo a causa di una rilevante flessione delle nascite, a cui corrisponde il conseguente processo di invecchiamento della popolazione sostenuto anche da un aumento della vita media delle persone, assieme alla dinamica di costante riduzione della dimensione media dei nuclei familiari. Inoltre, mentre nel decennio scorso la dinamica migratoria è stata costantemente positiva con valori superiori ai 2.000 all'anno, negli anni successivi il saldo tende a dimezzarsi e va costantemente diminuendo, evidenziando una sostanziale stazionarietà della popolazione che decresce addirittura nel 2018. Parallelamente, la componente immigratoria dall'estero subisce un'analogha flessione che riduce la media annua a circa un terzo di quella del decennio precedente. A



Parco di Teodorico (foto O. Sarti)

questi fenomeni sono strettamente correlati quelli relativi alla crescita delle condizioni di disuguaglianza e marginalità sociale, con l'assottigliamento della fascia intermedia e il contestuale incremento dei settori di popolazione in condizioni di povertà causata dalla crisi economica. Le conseguenze di queste dinamiche costituiranno uno degli aspetti centrali per guidare le priorità dell'azione pubblica verso un adeguato assortimento dell'offerta di servizi e abitazioni. Per quel che riguarda il mercato abitativo, in particolare, non si tratta soltanto di dare risposta, attraverso una ERS di difficile attuazione, ad una fascia grigia storicamente poco considerata (giovani coppie, single e anziani), ma di affrontare il crescente problema delle fasce sociali di maggior disagio, non garantite dal mercato abitativo anche calmierato, che si rivolgono in quantità cospicue e crescenti ad una offerta ERP oggi insufficiente.

Questi dati mostrano una progressiva perdita di attrattività della città e una crescente divaricazione sociale causate da una profonda crisi economica del Paese e di tutta l'Europa che ha prodotto fenomeni analoghi in gran parte delle città italiane.

Per tutti i motivi sin qui esposti, la domanda di rigenerazione urbana, particolarmente connotata dal punto di vista ambientale e sociale, assume una indiscutibile centralità anche a Ravenna. Lo

dimostra d'altronde la classifica delle performance ambientali delle 104 città capoluogo italiane, prodotta da Legambiente nel Rapporto "Ecosistema urbano 2019" che utilizza alcuni indicatori significativi per una valutazione integrata. In questa classifica Ravenna si colloca in una posizione mediana con alcune punte ragguardevoli come la dotazione di piste ciclabili in ml/100 ab (5° posto), di alberi/100 ab (12° posto), di verde urbano in mq/ab (25° posto), di isole pedonali in mq/ab (26° posto), anche se altri indicatori segnalano alcune criticità, confermando la necessità di rafforzare ulteriormente l'azione pubblica verso strategie, regole e progetti caratterizzati da una elevata sostenibilità urbanistica, ambientale e sociale.

Tutta la città esistente – centro storico, città consolidata, Lidi e nuclei frazionali - costituisce il campo privilegiato di una rigenerazione urbana fortemente connotata dal punto di vista ambientale e sociale. Rafforzamento/qualificazione degli spazi aperti e riciclo/riuso dei tessuti edilizi esistenti sono due declinazioni della stessa strategia di contrasto proattivo al consumo di suolo che non può essere affrontato solo in chiave normativa. Una strategia di rigenerazione urbana efficace deve far leva su entrambe per una prospettiva resiliente di qualità paesaggistica:

a. Gli spazi aperti della città esistente sono una componente centrale della più ampia rete di

COME LO FACCIAMO/5



infrastrutture verdi e blu, e dunque costituiscono il **telaio incrementale e resiliente della "città pubblica"**, il "progetto di suolo" su cui Ravenna deve puntare per innalzare la qualità della sua abitabilità e delle relazioni tra le parti urbane, compresi gli spazi *in-between* e le aree abbandonate. È un campo di lavoro ineludibile di una pianificazione attenta alla dimensione paesaggistica e ambientale, strettamente connessa cioè ad alcune componenti strutturanti dei suoi diversi paesaggi urbani e, allo stesso tempo, ad una molteplicità di progetti e pratiche diffuse di riappropriazione dello spazio.

b. Una rete innovativa di **interventi multifunzionali di rigenerazione urbana** alla scala dei tessuti può configurare progetti di piccola taglia, diffusi e diretti, ma anche per ambiti prioritari e integrati ad attuazione indiretta, connessi a grandi edifici speciali dismessi (confermandone alcuni già previsti dal Piano vigente), in cui si misura anche la consapevolezza e il protagonismo di nuovi attori imprenditoriali e delle comunità locali, promotori di una economia circolare alimentata dal riciclo e dalla valorizzazione dei beni comuni.

Sulla centralità degli **spazi aperti** come componente strutturante e strategica della rigenerazione urbana, ci si è già soffermati nel precedente capitolo 1.2 con riferimento alle diverse declinazioni concorrenti delle Infrastrutture verdi e blu. Si sottolinea qui il ruolo che queste possono svolgere nei termini di un aggiornato "progetto di suolo" in cui le dimensioni ecologica, paesaggistica, infrastrutturale e sociale, oltre che morfologica, svolgono una funzione centrale nel ripensamento della città esistente. In particolare, la presenza di condizioni differenziate di vulnerabilità climatica e di isole di calore, la crescita delle emissioni di CO₂ e polveri sottili, come anche le evidenti criticità nello smaltimento delle acque piovane in presenza dei sempre più frequenti fenomeni temporaleschi concentrati, rendono necessario immaginare interventi integrati sullo spazio urbano pubblico e privato. Si profilano perciò nuove priorità dell'Amministrazione Comunale che richiedono

una concatenazione virtuosa di azioni sistemiche capaci anche di razionalizzare la programmazione pluriennale e spaziale della spesa in opere pubbliche: dalla desigillatura degli spazi aperti all'irrobustimento delle dotazioni vegetali e al ripensamento delle reti di smaltimento, raccolta e trattamento delle acque per garantire adeguati processi di ritenzione idrica negli spazi pubblici e privati e ripensare l'intero sistema del drenaggio urbano. Questa prospettiva richiede uno stretto coordinamento tra il PUG e il redigendo Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC), per condividere una specifica strategia di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici integrando il Patto dei Sindaci con il Mayors Adapt a cui il Comune di Ravenna aderisce. Nella città esistente, una strategia per gli spazi aperti dovrà tenere assieme la costruzione e valorizzazione della loro dimensione reticolare nella città storica, consolidata, portuale e industriale (strade, piazze, parcheggi, slarghi, giardini, parco delle mura, promenade e trasversali alberate del Canale Candiano), fortemente connotata dal punto di vista paesaggistico ed ecologico del verde, con un **rilancio della "Cintura verde" dentro una più ampia scala**, estesa anche all'area portuale e industriale. Questo consente di disegnare una "Grande Corona Verde" strutturata intorno alle grandi infrastrutture di bordo della città esistente e proiettata ad est fino al mare, a Porto Corsini a nord e a Marina di Ravenna a sud del canale Candiano (cfr. PG4, cap. 2.3.5). Una Corona costituita cioè dalla coesistenza e interazione di spazi verdi di diversa natura (aree agricole periurbane a forte connotazione di agrobiodiversità, orti urbani didattici e condivisi, giardini e verde attrezzato, parchi urbani della "Cintura verde" esterna, patch di forestazione urbana) che ridefinisca i limiti del territorio urbanizzato dell'area urbana centrale. Questa attenzione alla qualità dello spazio aperto dovrà trovare riscontro anche nei Lidi e nei nuclei frazionali della campagna, dove il rafforzamento identitario passa anche per il riconoscimento della qualità della città pubblica. Una strategia cioè che sviluppi ed estenda quella sottesa al Piano d'Azione "Ravenna rigenera" elaborato nel 2018 dal Comune



Progetto: Ravenna in Darsena COMUNE DI RAVENNA 7 di 11

Darsena Viva con nuovi servizi: passeggiata lungocanale **08**

VIA D'ALAGGIO

VIA MAGAZZINI POSTERIORI

VIA ZARA

PLANIMETRIA GENERALE 1° STRALCIO (lunghezza 280 m, larghezza 5.50 m)
Eventuale possibilità di attracco per pontoni e imbarcazioni con accesso per disabili

Passerella in listoni di legno
Seduta in legno
Vegetazione bassa
Gradinata in legno

ESTRATTO DELLA TAVOLA POC_D4a_STRALCIO_SYSTEMI_app

1° STRALCIO 280m
2° STRALCIO 860m

PIANTA ZONA CENTRALE scala 1:200

SEZIONE TRASVERSALE scala 1:200

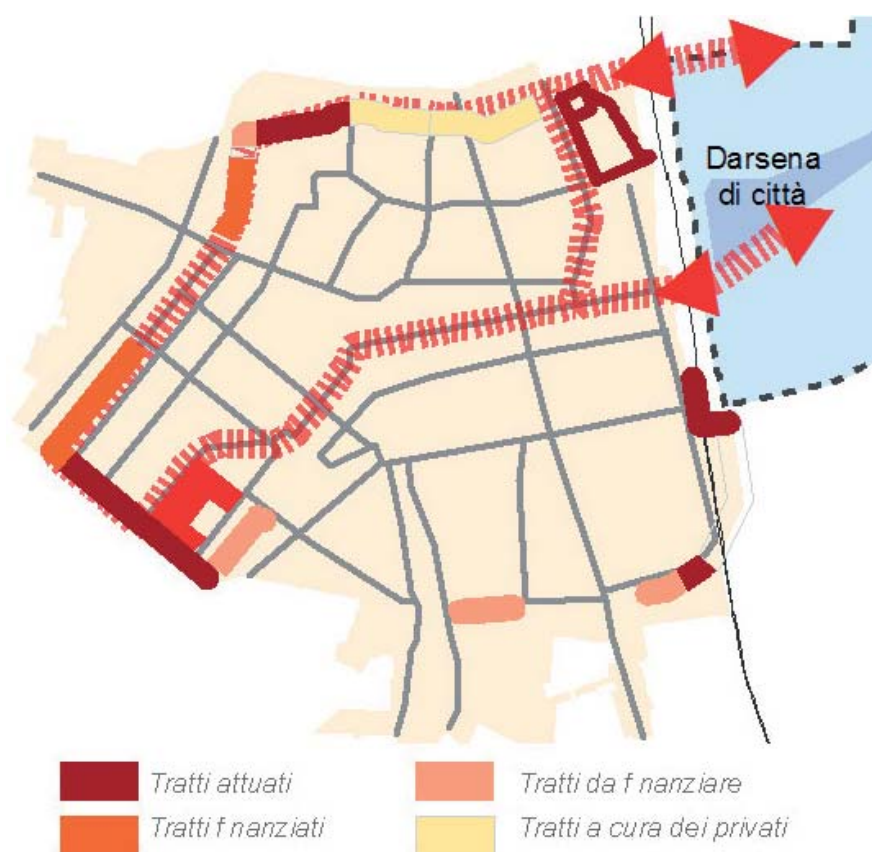
Progettazione:
Iepin Associati
Studio di architettura - Ravenna CON

CANTIERABILITÀ
10 mesi
Da Art. 10 c.2

IMP. COMPLESSIVO
700.000

pubblico
100%

Comune di Ravenna, progetto “Ravenna in Darsena. Il mare in piazza” (Presidenza del Consiglio dei Ministri, “Programma Straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia”)



8 Mura storiche

in occasione del bando sulla “Rigenerazione urbana” della Regione Emilia-Romagna. In questa direzione potrà essere di utile supporto la creazione di condizioni amministrative, finanziarie e gestionali per consentire una convergenza finalizzata di risorse pubbliche e private dedicate alla realizzazione degli interventi sugli spazi aperti pubblici in cui far convergere risorse provenienti da programmi di finanziamento europei, nazionali e regionali, oltre che i “contributi straordinari” e gli oneri di urbanizzazione relativi agli ambiti di rigenerazione urbana oggetto di Accordi operativi (cfr. Artt. 38 e 39 della Legge regionale n.24/2017).

Un altro aspetto centrale del processo di rigenerazione urbana è quello legato alla **riqualificazione diffusa dei tessuti critici del Novecento**. Si tratta di incentivare un processo di miglioramento qualitativo del patrimonio edilizio e insediativo realizzato soprattutto negli ultimi 70 anni, che costituisce gran parte della città consolidata e che è rappresentato dalla presenza di lottizzazioni pervasive, villini e palazzine, “quartieri disegnati” di iniziativa pubblica ed edifici speciali della dismissione portuale-industriale. Queste tipologie esprimono le criticità costruttive e ambientali maggiori in quanto edificate in larga parte prima delle leggi sul risparmio energetico e delle nuove normative in materia sismica, richiedendo quindi interventi estesi e integrati di adeguamento prestazionale per rispondere ai rischi sismico, energetico e idraulico. Sollecitano cioè una risposta alle domande di sicurezza strutturale ed efficientamento energetico, ma anche di riordino delle reti impiantistiche di smaltimento e ritenzione idrica, in un approccio integrato al progetto e alle azioni di retrofit che questo deve innescare.

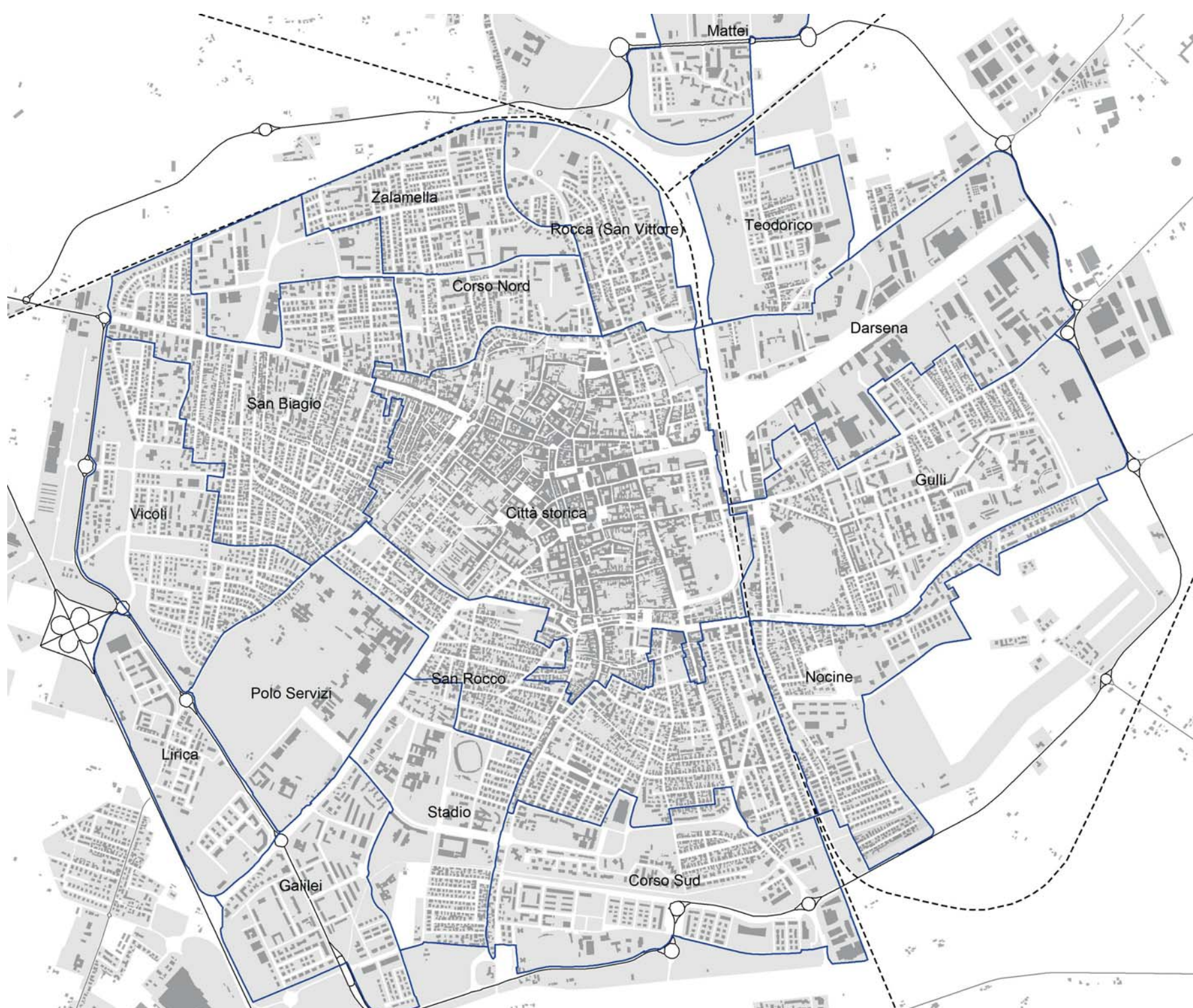
Questa rigenerazione deve inoltre essere connotata anche dal punto di vista degli obiettivi sociali, oltre che ambientali, attraverso lo sviluppo di programmi e politiche abitative volti all’accessibilità delle fasce sociali più deboli e marginali e al sostegno delle



Comune di Ravenna, Progetto “Ravenna Rigenera”, mura storiche oggi, tratti attuati/finanziati e recupero/rigenerazione ex caserma Dante Alighieri (Regione Emilia-Romagna, bando per la “Rigenerazione Urbana”, 2018)

nuove domande abitative di mercato. Ciò presuppone la necessità di garantire quote minime di housing e co-housing sociale e l’adeguamento del taglio degli alloggi alle nuove tipologie familiari, nel patrimonio edilizio esistente da riqualificare.

Un’attenzione specifica va dedicata al vasto repertorio di **edifici e complessi speciali**, dismessi o abbandonati con l’esaurimento del loro ciclo di vita produttivo, impiantistico, infrastrutturale e dei servizi, che configura oggi una costellazione diffusa di occasioni di riciclo e riuso nella città storica, consolidata, portuale e industriale per valorizzare e innalzare le dotazioni funzionali e ripensare le gerarchie urbane e monumentali della città esistente, come del resto già previsto dal Piano urbanistico vigente e dai programmi comunali di intervento degli ultimi anni. L’ex Palazzo del Collegio e il Palazzo dei Nobili, l’ex Caserma Dante Alighieri, l’ex Macello comunale, l’ex Falegnameria comunale, l’ex Amga, ma anche i tanti edifici dismessi lungo il Canale Candiano, dalla darsena di città alla foce, tra cui l’ex Mercato del pesce, sono alcune delle opportunità più rilevanti che si aggiungono a quelle già colte con interventi strategici quali il Museo Classis in uno dei manufatti dell’ex zuccherificio Eridania di Classe, l’ex mercato coperto nel centro storico e importanti edifici storici diventati sedi museali e di produzione culturale come Palazzo Guiccioli con il Museo del Risorgimento e la Byron Society, il Monastero Camaldolese con la Biblioteca Classense, il Monastero di Porto (con la Loggetta Lombardesca) che ospita il MAR. La stessa Stazione ferroviaria, posta in una posizione di potenziale cerniera tra il centro storico e la darsena di città, dovrà essere sostanzialmente ripensata, in accordo con RFI, non solo per garantire una più efficace connessione ciclopedonale ma anche per arricchirsi di nuove funzioni per servizi e tempo libero che costituiscano una sequenza vitale tra queste due parti di città oggi separate dal fascio dei binari. Tutto ciò comporta quindi un rinnovamento culturale degli



Le "Microcittà" dell'area centrale di Ravenna (Fonte: MATE-team progetto PUG)

attori economici in gioco. Significa infatti innescare un cambiamento profondo del ciclo edilizio tradizionale legato esclusivamente all'espansione edilizia in via di esaurimento, come abbiamo visto, e quindi anche **un rinnovamento radicale, aziendale e tecnologico, dei soggetti imprenditoriali e tecnici** che dovranno cambiar pelle, come sta accadendo in tutta Europa. Significa anche prevedere destinazioni d'uso e fasce d'utenza economica diverse da quelle tradizionali, in grado di produrre innovazione funzionale e spaziale per dare risposta alle domande emergenti.

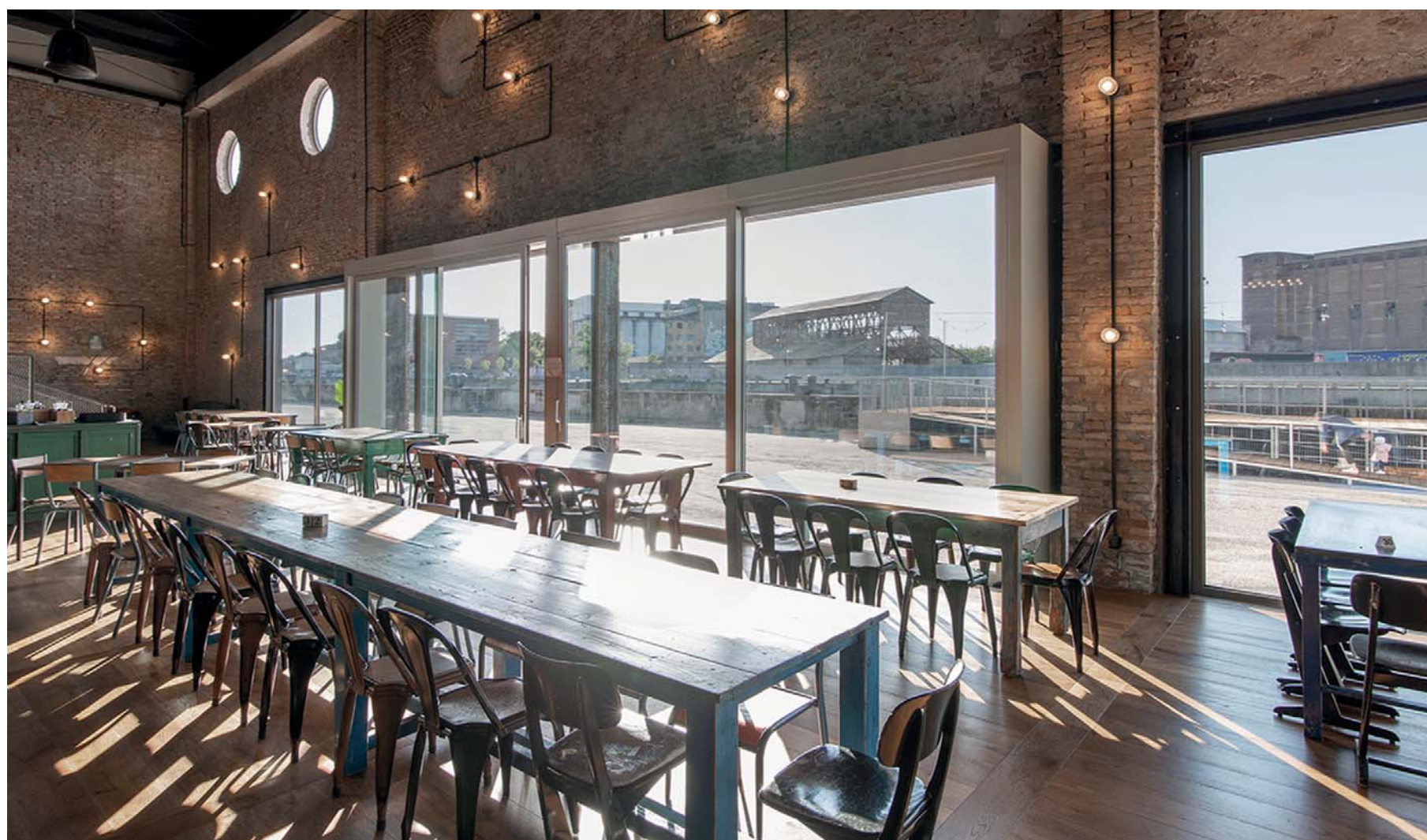
In questo contesto, il PUG dovrà rilanciare il valore strategico dell'ambito di rigenerazione urbana della **Darsenadi città**, garantendo una revisione dei dispositivi normativi e gestionali del percorso avviato già da molti anni attraverso diversi strumenti di programmazione attuativa (PRU, PSdA, PRUSST e PIAU) e il POC "Darsena di città". Un percorso che ha già registrato alcune iniziative pubblico-private di qualità e può oggi avvalersi anche dei finanziamenti del "Bando periferie" del 2017 per il rifacimento delle reti dei sottoservizi in attuazione del programma comunale "Ravenna in Darsena *il mare in piazza*". Grande attenzione va posta

alla fattibilità del riciclo e della rifunzionalizzazione di edifici e spazi aperti esistenti, su cui, oltre ad aggiornare le forme di "riuso urbano temporaneo" già previste dal POC "Darsena di città", occorre stimolare il protagonismo di soggetti imprenditoriali, culturali e sociali innovativi, prevedendo mix funzionali flessibili e richiedendo una elevata qualità spaziale e un'adeguata sostenibilità ambientale, energetica e gestionale (come la riduzione delle "isole di calore" e la contestuale creazione di "isole di freschezza" anche attraverso l'incremento delle dotazioni vegetali e della permeabilità dei suoli), da supportare con norme e procedure semplificate per l'attuazione in tempi brevi e per facilitare gli interventi di sostituzione e di ridisegno dello spazio pubblico. Il repertorio di edifici da recuperare è ampio e spesso di grande interesse architettonico – dall'ex Mangimificio Martini all'ex Tiro a segno nazionale, al magazzino ex SIR (sigarOne) per citarne solo alcuni – e può rappresentare il campo di sperimentazione per interventi innovativi dal punto di vista spaziale e funzionale, sulla falsariga di quanto già avvenuto ad esempio nel caso del birrificio Darsenale. Potrà essere utile per questi motivi rimodulare le quantità edificatorie previste dal

POC e la dimensione minima delle unità di intervento, per tener maggiormente conto della elevata frammentazione proprietaria, e fare ricorso a formule di incentivazione fiscale oltre che urbanistica in grado di riconoscere la darsena come principale “cluster” dell’innovazione. Un grande spazio contemporaneo e multifunzionale, quindi, strettamente connesso ai quartieri Teodorico e Gulli e, soprattutto, al centro storico attraverso la stazione ferroviaria riconfigurata. La Darsena di città deve insomma sviluppare la sua attrattività come “piazza d’acqua” per nuove funzioni creative, turistiche e del tempo libero, per installazioni artistiche e altri eventi culturali, per attività di *loisir* e ristorazione, in stretto rapporto con gli edifici lungo le banchine da recuperare e rifunzionalizzare; ma anche valutando la possibilità di interventi volti alla balneazione, previa depurazione delle acque sul modello di alcune esperienze internazionali (come ad esempio l’operazione “Flussbad Berlin” sul canale della Sprea). In questa direzione è fondamentale che la Darsena di città sia anche una “piazza digitale”, in linea con il progetto “DARE” del Comune di Ravenna vincitore del 4° bando europeo Urban Innovative Actions, dotata di una infrastrutturazione ict che coinvolga i cittadini attraverso vari strumenti (portale, app, totem informativi, panchine interattive, laboratori ed eventi) per una narrazione collettiva del territorio e del percorso di rigenerazione.

La dimensione sociale, di coesione e collaborazione delle comunità locali è una componente essenziale per orientare i processi di rigenerazione urbana, attivare dinamiche di capacitazione sociale e imprenditoriale, creare le condizioni per un’ampia condivisione delle strategie e dei progetti da intraprendere e garantire quindi il successo dei piani, delle politiche, dei

programmi e dei progetti. La riattivazione dei cicli di vita di “beni comuni” e il riciclo di risorse abbandonate o sottoutilizzate, comportano una diversa dimensione valoriale dentro un più generale ripensamento del metabolismo urbano e presuppongono un diffuso e motivato coinvolgimento degli attori sociali ed economici nel processo decisionale, attraverso la messa in campo di strumenti pattizi e di collaborazione pubblico-privato, riducendo ancor di più la distanza che tende a separare quei “beni comuni” dalla sfera delle pratiche delle comunità locali. In questa direzione, la consolidata tradizione partecipativa di Ravenna - che si fonda anche sulla presenza di una fitta rete di associazioni, comitati e forme di cooperazione sociale e imprenditoriale - ha storicamente garantito un elevato grado di interazione e condivisione delle decisioni relative all’azione pubblica, come dimostra la ricchezza degli attori coinvolti già in occasione della proposta di candidatura a Capitale Europea della Cultura 2019 e oggi nel percorso verso il centenario di Dante. A ciò si aggiunge un policentrismo fortemente strutturato a livello territoriale, che consente di individuare una rete di “**microcittà**” di valore identitario, riconoscibili sia nella città storica e consolidata sia nell’articolazione territoriale dei Lidi e dei nuclei frazionali della campagna, che da sempre esprimono specifiche domande identitarie e di riqualificazione urbana. Il mosaico di identità locali che questa vitalità di attori sociali e imprenditoriali e questo policentrismo esprimono, evidenzia con chiarezza domande di riappropriazione degli spazi di relazione e dei “beni comuni”, lasciando intravedere un campo di lavoro fertile per politiche proattive che accompagnino la formazione e la gestione del PUG di Ravenna.



2.

**Strategie,
Visione
d'insieme e
Progetti-guida**



2.1

Premessa. Il piano delle azioni consapevoli e integrate. Nuova energia per rigenerare la città e il suo porto

Il nuovo PUG di Ravenna sarà sostenuto da alcune strategie di fondo che ne informano gli indirizzi, le regole, i programmi e i progetti, evidenziando gli obiettivi prioritari di maggiore rilevanza emersi dai quadri interpretativi contenuti nel precedente capitolo 1 e dall'azione pubblica del Comune degli ultimi anni, oltre che dal processo di partecipazione richiamato nell'Introduzione al presente Documento all'interno del più ampio scenario di riferimento di scala regionale, nazionale e internazionale sin qui tratteggiato.

In questo senso il Documento Strategico definisce un quadro strutturato e gerarchizzato di strategie pertinenti e selettive del PUG, articolato in **Obiettivi, Lineamenti e Azioni** (cfr. successivi capitoli dal 2.2.1 al 2.2.5) che costituirà la base di partenza per il processo di condivisione del Piano attraverso la “consultazione preliminare”, nella prospettiva del confronto con i soggetti competenti in materia ambientale e più complessivamente con tutti gli attori istituzionali, sociali ed economici. La costruzione di questo quadro strategico prende le mosse, oltre che dai programmi e dalle azioni sinteticamente ricordate nel capitolo 1.1, anche dai documenti già elaborati dall'Amministrazione comunale con particolare riferimento ai seguenti:

- “Documento di indirizzi per il POC 2016/2021 e primi indirizzi per la variante generale al PRG 2003 (PRG 2017)” del 2016;
- Documento Unico di Programmazione (DUP) 2018-2020;
- ulteriori documenti strategici redatti su specifici finanziamenti, a partire dai Fondi europei (Interreg e Urban Innovative Actions), nazionali e regionali.

Le principali direttrici strategiche vengono delineate facendo riferimento alla **compresenza e interazione di diverse declinazioni del futuro della città**: l'adattamento virtuoso alle molteplici condizioni di rischio naturale e antropico; il consolidamento del patrimonio produttivo agroalimentare della vasta campagna ravennate e di una filiera del cibo legata alla crescita dell'agrobiodiversità e

dell'agricoltura biologica; la prospettiva di una infrastrutturazione hard e soft finalizzata a un nuovo rango internazionale del porto e, contemporaneamente, al consolidamento della mobilità urbana sostenibile a servizio di tutto il territorio urbanizzato, affiancata anche da nuove reti digitali ed energetiche; la compresenza virtuosa di settori manifatturieri, logistici e commerciali di alto profilo nell'area portuale e di un'economia urbana trainata dalla cultura, intesa come fruizione innovativa e integrata del patrimonio e come produzione culturale densa e qualificata, in grado di sollecitare anche le filiere diversificate e sinergiche della creatività e del turismo relazionale; infine l'avvio concreto di un processo concentrato e diffuso di rigenerazione urbana e ambientale, a cui si accompagni un'economia fondata sul riciclo e su un nuovo metabolismo urbano, nonché un profondo rinnovamento del ciclo edilizio centrato sulla rigenerazione della città esistente a consumo di suolo zero. Sottesa a queste direttrici è l'esigenza di promuovere dinamiche di inclusione e capacitazione sociale ed economica e di sollecitare la crescita di attori imprenditoriali in grado di intercettare e sviluppare questa idea di cambiamento e rilancio dell'economia urbana e di una riconquistata centralità di Ravenna nello scenario locale e globale. Questa sinergia di obiettivi è animata dalla consapevolezza che sia possibile e necessario muoversi in una direzione del cambiamento urbano sintonizzata sui grandi temi che oggi impegnano le amministrazioni delle città europee, in primis la centralità della questione ambientale e dei cambiamenti climatici, la costruzione di economie circolari ancorate ai "beni comuni" e di nuovi settori produttivi sostenibili dal punto di vista ambientale, l'incremento di un'accessibilità diffusa costruita sul trasporto pubblico e sulla mobilità slow e dell'intermodalità, la riduzione delle disuguaglianze sociali e delle marginalità. Tutto questo si colloca dentro un contesto storico, paesaggistico e culturale di riconosciuta identità nel Mediterraneo e sempre più nel Pianeta, a cui il nuovo PUG deve essere fortemente ancorato. Un contesto quindi che può fornire i fattori trainanti per realizzare uno specifico profilo di sviluppo e rigenerazione per il futuro di Ravenna.

Come emerge dal quadro interpretativo del precedente capitolo 1, l'identità di Ravenna appare infatti caratterizzata da **due diverse anime** e da **due diverse velocità** che fanno fatica a dialogare e interagire e che tuttavia reclamano una compresenza non conflittuale e, ove possibile, una fertile osmosi:

- l'una legata alla **grande "macchina" portuale e industriale** e al crescente rango internazionale dei suoi flussi (materie prime, merci e turisti);
- l'altra legata alle **risorse storiche, paesaggistiche, agrarie e ambientali**, al **mosaico delle diverse parti urbane** e delle rispettive potenzialità di nuova abitabilità e attrattività turistica e culturale.

È proprio questa **dualità** la chiave di volta della unicità di Ravenna e della qualità identitaria delle sue prospettive che sollecitano **nuove consapevolezze e forme di integrazione**.

Il PUG potrà infatti dare voce e forma alle **consapevolezze** che stanno emergendo in questi anni in città:

- *consapevolezza* dei rischi e delle fragilità del territorio;
- *consapevolezza* delle potenzialità economiche e ambientali, a tutte le scale, del vasto patrimonio agricolo della città;
- *consapevolezza* delle opportunità competitive legate ad una sempre più qualificata infrastrutturazione e riurbanizzazione del porto e della città per sviluppare e attrarre filiere economiche diversificate e innovative;
- *consapevolezza* della necessaria multifunzionalità della città e del suo porto;
- *consapevolezza* delle opportunità offerte da una domanda, diffusa e concentrata, di rigenerazione e rifunzionalizzazione della città esistente.

A queste diverse consapevolezze corrisponderà, nel PUG, la messa a punto di indirizzi, regole, programmi e progetti in grado di perseguire crescenti e necessarie **integrazioni** delle azioni, caratterizzate da concretezza, efficacia e qualità:

- *integrazione* dell'adattamento ai rischi con la qualità paesaggistica, urbana ed ecologico-ambientale;
- *integrazione* della produzione agricola industriale con la filiera del cibo a km zero;
- *integrazione* dei flussi planetari di materie prime, merci e turisti con l'accessibilità diffusa alla città;
- *integrazione* dell'economia portuale, della logistica e dell'industria "pesante" con l'economia della cultura, capace di trainare anche quella della creatività e del turismo relazionale;
- *integrazione* della rigenerazione della città esistente con il contrasto proattivo al consumo di suolo anche attraverso il consolidamento e l'irrobustimento di una rete di spazi aperti di qualità.

Gli Obiettivi strategici sono graficizzati in una **Visione d'assieme** che spazializza i Lineamenti e le Azioni progettuali principali (cfr. successivo cap. 2.2.6). La prospettiva strategica è inoltre completata dalla individuazione di 4 **Progetti-guida** (cfr. successivo cap. 2.3) che correlano le azioni progettuali prioritarie all'interno di specifici schemi narrativi strutturati attorno a grandi segni della natura, della storia e dell'infrastrutturazione urbana e territoriale.



2.2

Obiettivi Strategici e Visione d'assieme

Il Documento Strategico individua cinque **Obiettivi strategici**, ciascuno dei quali organizzato in **Lineamenti strategici**, a cui è associato un set di **Azioni progettuali** che scaturiscono anche dal confronto con le attività di partecipazione prima richiamate.

I cinque obiettivi strategici sono:



Ravenna città resiliente, adattiva e antifragile



Ravenna città dell'agricoltura sostenibile



Ravenna città internazionale, interconnessa e accessibile



Ravenna città-mosaico, multifunzionale e creativa



Ravenna città rigenerata, abitabile, accogliente e sicura

L'articolazione in Lineamenti strategici è di seguito sintetizzata e ha guidato la selezione delle Azioni progettuali connotanti che potranno essere ulteriormente integrate con quelle che emergeranno nel corso del processo di confronto e condivisione del Documento Strategico.

Obiettivi, Lineamenti e Azioni (cfr. capitoli dal 2.2.1 al 2.2.5) costituiscono il sostrato per la costruzione della Visione d'assieme (cfr. capitolo 2.2.6) che ne spazializza i contenuti fondamentali ed è allegata al presente capitolo 2.2.

1.

RAVENNA CITTÀ RESILIENTE, ADATTIVA E ANTIFRAGILE

LS1_Consolidare e qualificare il sistema lineare complesso del litorale ravennate come "parco marittimo"

LS2_Ridurre diffusamente la vulnerabilità di edifici e tessuti edilizi ai rischi naturali e antropici (sismico, idraulico, energetico e microclimatico)

LS3_Qualificare il ciclo delle acque e del drenaggio urbano

LS4_Salvaguardare, rigenerare e qualificare la rete delle aree verdi e dei suoli impermeabili da desigillare

LS5_Migliorare la qualità dell'aria e del microclima urbano

LS6_Riconfigurare e qualificare il sistema lineare dei principali fiumi, torrenti e canali come parchi fluviali, per garantire sicurezza idrogeologica e idraulica, fruizione turistica e qualità delle acque

LS7_Sviluppare forme di economia circolare, adeguata governance e processi sociali collaborativi orientati ad una rigenerazione urbana green e adattiva

37_{AP}

2.

RAVENNA CITTÀ DELL' AGRICOLTURA SOSTENIBILE

LS1_Valorizzare e riqualificare la rete dei centri abitati e l'edilizia dismessa della campagna ravennate

LS2_Qualificare e valorizzare il paesaggio forestale e agrario

LS3_Incentivare la sostenibilità e la tipicità della produzione agricola e della sua filiera

12_{AP}

3.

RAVENNA CITTÀ INTERNAZIONALE, INTERCONNESSA E ACCESSIBILE

LS1_Qualificare il porto di Ravenna come grande hub infrastrutturale di livello internazionale

LS2_Interpretare il Canale Candiano come grande infrastruttura multifunzionale e via d'acqua per l'integrazione tra città, porto e mare

LS3_Potenziare la linea ferroviaria Ravenna-Bologna riducendo i tempi di percorrenza per adeguarla alle esigenze dei corridoi TEN-T

LS4_Potenziare le intermodalità fra la ferrovia, il trasporto pubblico locale e la mobilità slow

LS5_Consolidare e ampliare una rete ciclopedonale continua e diffusa

LS6_Potenziare le reti energetiche e digitali per innalzare l'attrattività urbana e l'accessibilità ai servizi telematici e per stimolare nuove imprenditorialità

32_{AP}

4.

**RAVENNA
CITTÀ-MOSAICO,
MULTI-
FUNZIONALE
E CREATIVA**

LS1_Consolidare e sviluppare le filiere logistiche, produttive e commerciali del porto e la loro sostenibilità energetica e ambientale

LS2_Promuovere programmi operativi per il recupero e la valorizzazione di sistemi integrati natura/cultura e destagionalizzare il turismo

LS3_Promuovere programmi e azioni tesi al miglioramento dell'offerta di attività e servizi connessi allo sviluppo del turismo, della cultura e della creatività

LS4_Diversificare e regolamentare l'offerta turistico-ricettiva in funzione delle diverse qualità ambientali, insediative e sociali e dei profili della domanda

24_{AP}

5.

**RAVENNA CITTÀ
RIGENERATA,
ABITABILE,
ACCOGLIENTE E
SICURA**

LS1_Arrestare il consumo di suolo e incentivare la riqualificazione della città esistente

LS2_Potenziare la rete degli spazi aperti e la loro qualificazione ecologica e paesaggistica come componente qualificante e strutturante del sistema delle Infrastrutture verdi e blu e della loro dimensione ambientale e culturale integrata

LS3_Valorizzare gli edifici speciali dismessi o mal utilizzati come centralità per servizi e funzioni turistico-culturali, ludico-ricreative e sociali di qualità

LS4_Rinnovare il patrimonio insediativo ed edilizio secondo principi di eco sostenibilità e di integrazione con le infrastrutture verdi e blu

LS5_Sviluppare politiche e programmi di nuovo welfare urbano, per dare risposta alle domande abitative e di servizi delle fasce sociali più deboli e marginali

30_{AP}

5 OBIETTIVI

25 LINEAMENTI STRATEGICI

**132 AZIONI
PROGETTUALI**



Foto P. De Stefano,
2003

2.2.1 **Obiettivo 1 | Ravenna città resiliente, adattiva e antifragile**

2.2

Obiettivi strategici e Visione d'insieme

Questo obiettivo strategico fa riferimento alla capacità della città e del territorio di adattarsi, auto-organizzarsi e rispondere con consapevolezza alle condizioni di stress e cambiamento - particolarmente estese e intense nel territorio ravennate - connesse alla interazione di una molteplicità di rischi di natura ambientale, riducendo quindi l'esposizione e la vulnerabilità, senza compromettere la propria identità ma anzi rilanciandola e attualizzandola da un punto di vista spaziale e della coesione sociale.

Si tratta di una strategia alla doppia scala, territoriale e locale, che fa leva principalmente sulla creazione di una rete di infrastrutture verdi e blu, a partire da quelle esistenti, capace di contrastare condizioni di fragilità e al contempo di massimizzare la biodiversità e la produzione di servizi ecosistemici, anche in ambito urbano - soprattutto in termini di produzione di ossigeno, stoccaggio di carbonio, cattura di polveri sottili e diminuzione della temperatura nelle "isole di calore" - attraverso la desigillazione dei suoli, nuovi sistemi di drenaggio urbano, l'incremento delle dotazioni vegetali e della mobilità sostenibile.

È possibile articolare questo obiettivo nei seguenti Lineamenti Strategici (LS) e Azioni Progettuali (AP):

LS1_ Consolidare e qualificare il sistema lineare complesso del litorale ravennate come "parco marittimo"

AP1 Attivare interventi di protezione e ripascimento degli arenili, dei sistemi dunali e dei relativi apparati vegetali ante/retrodunali per dare risposta integrata ai rischi di subsidenza, liquefazione dei suoli, innalzamento del livello dei mari ed erosione costiera, privilegiando tecniche di ingegneria naturalistica

AP2 Salvaguardare e qualificare paesaggisticamente ed ecologicamente le Piassesse Baiona e Piomboni, gli specchi lacustri e le zone umide lungo la fascia costiera (Valle Mandriole, Ponte Alberete, ecc.)

AP3 Tutelare e valorizzare il Distretto ambientale della zona nord di Ravenna: Natura - Museo Ravennate di Scienze Naturali "Alfredo Brandolini", Centro Visite Del Parco Del Delta e comprensorio di Punte Alberete – Valle Mandriole e dell'aula Didattica di Ca' Vecchia in Pineta San Vitale"

AP4 Potenziare e migliorare la fruibilità delle pinete costiere e ricostituire le pinete danneggiate

AP5 Riquilibrare paesaggisticamente le foci di fiumi e torrenti

AP6 Qualificare paesaggisticamente ed ecologicamente gli spazi aperti dei Lidi (strade, piazze, giardini) lungo le principali direttrici longitudinali e trasversali

LS2_ Ridurre diffusamente la vulnerabilità di edifici e tessuti edilizi ai rischi naturali e antropici (sismico, idraulico, energetico e microclimatico)

AP1 Incentivare processi adattivi di riduzione della vulnerabilità dei tessuti edilizi nelle aree a rischio idrogeologico e idraulico attraverso opportune regolamentazioni degli usi compatibili dei piani terra e seminterrati

AP2 Prevedere interventi di salvaguardia e messa in sicurezza del patrimonio storico-architettonico e archeologico vulnerabile ai processi di subsidenza ed emersione della falda

AP3 Identificare e realizzare una "Struttura Urbana Minima" (SUM) nel territorio ravennate, per far fronte agli eventi calamitosi individuando e consolidando la rete primaria di spazi ed edifici pubblici necessari alla popolazione nelle fasi di emergenza, in accordo con la Protezione Civile

LS3_ Qualificare il ciclo delle acque e del drenaggio urbano

AP1 Incrementare la permeabilità urbana, la ritenzione e il riciclo delle acque piovane negli spazi pubblici e privati

AP2 Rendere più efficiente il sistema delle reti di smaltimento e stoccaggio delle acque piovane negli edifici e nelle aree pertinenziali pubbliche e private, in rapporto ai cambiamenti climatici, a partire dalle condizioni di maggiore inadeguatezza tecnologica anche interagendo con la riorganizzazione delle reti pubbliche

AP3 Attivare processi di miglioramento della qualità delle acque della rete dei canali urbani, incluso in Canale Candiano e la Darsena di città

AP4 Potenziare gli impianti di trattamento e riciclo delle acque in area portuale e industriale

AP5 Ripristinare i canali impropriamente tombati anche attraverso interventi di rinaturazione ove possibile

LS4_ Salvaguardare, rigenerare e qualificare la rete delle aree verdi e dei suoli impermeabili da

desigillare

AP1 Qualificare parchi e giardini come pori urbani, anche con boschi urbani per l'abbattimento di CO2 e con *rain garden* per l'assorbimento delle acque piovane nel suolo attraverso specie vegetali ad elevata capacità di ritenzione idrica, in rapporto ai cambiamenti climatici

AP2 Riconfigurare paesaggisticamente strade, piazze e larghi della città storica e consolidata, attraverso interventi integrati (dotazioni vegetali, spazi della mobilità slow, sottoservizi)

AP3 Qualificare dal punto di vista eco-paesaggistico le strade di impianto dell'area portuale come "aree-filtro" e dorsali delle reti del drenaggio urbano, energetica e digitale

AP4 Qualificare dal punto di vista eco-paesaggistico le strade, le ferrovie e i canali lungo i margini urbani della città, anche attraverso interventi di forestazione urbana

AP5 Valorizzare il cimitero monumentale come polmone verde, riquilibrando gli apparati vegetali

AP6 Permeabilizzare e qualificare i suoli urbani da un punto di vista vegetazionale attraverso usi agricoli, forestali e naturalistici di valore paesaggistico ed ecosistemico, nonché attraverso la sostituzione delle superfici pavimentate e impermeabili nelle aree pertinenziali dei tessuti urbani e negli edifici pubblici e privati non residenziali

AP7 Tutelare gli orti urbani, le aree verdi ornamentali all'interno dei tessuti edificati e le aree agricole periurbane, attraverso specifici strumenti pattizi da stipulare fra comune, agricoltori e comunità locali, anche per le aree abbandonate e interstiziali

AP8 Prevedere elevati livelli di permeabilità nelle nuove aree edificabili (residenziali, commerciali, produttive e per servizi)

AP9 Attivare dispositivi di compensazione ecologica a distanza per riequilibrare l'impatto delle trasformazioni urbane sulle risorse ambientali, rafforzando le infrastrutture verdi e blu e creando nuovi spazi aperti pubblici (fasce e isole di freschezza)

AP10 Rendere prioritari gli interventi di bonifica dei suoli compromessi a partire da industrie, cave e discariche dismesse

LS5_ Migliorare la qualità dell'aria e del microclima urbano

AP1 Qualificare paesaggisticamente ed ecologicamente le strade statali di scorrimento lungo i margini urbani con sistemi vegetali lineari (via Classicana, tratto urbano delle vie Adriatica e Romea)

AP2 Ridurre le "isole di calore" attraverso l'incremento delle dotazioni vegetali, il cambiamento delle pavimentazioni e la riduzione dell'albedo nelle aree di maggiore esposizione al rischio di innalzamento

delle temperature

AP3 Densificare le dotazioni vegetali per contrastare l'inquinamento da CO2 e polveri sottili, prodotto dal traffico su gomma, e contribuire al miglioramento della ventilazione urbana

LS6_ Riconfigurare e qualificare il sistema lineare dei principali fiumi, torrenti e canali come parchi fluviali, per garantire sicurezza idrogeologica e idraulica, fruizione turistica e qualità delle acque

AP1 Costituire fasce di esondazione controllata lungo i tracciati lineari di fiumi e torrenti, con sistemi vegetazionali e usi agro-forestali compatibili, con riconversione da colture di seminativi a colture idro-esigenti per funzioni di micro-laminazione

AP2 Riorganizzare gli argini come nuovi bordi attrezzati e vegetati con sentieri e piste ciclabili di fruizione naturalistica, nei limiti e con le prescrizioni degli Enti competenti a partire dall'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po e dal Consorzio di Bonifica della Romagna

AP3 Prevedere sistemi lineari di fitodepurazione per contribuire al miglioramento della qualità delle acque

AP4 Costruire un processo di formazione dei parchi fluviali attraverso il coordinamento del Comune con gli Enti competenti sovraordinati e i soggetti promotori di contratti di fiume in via di formazione, a partire da "Terre del Lamone" e "Fiumi Uniti per tutti"

LS7_ Sviluppare forme di economia circolare, adeguata governance e processi sociali collaborativi orientati ad una rigenerazione urbana green e adattiva

AP1 Creare le condizioni normative, finanziarie e decisionali multilivello per realizzare le infrastrutture ambientali con progetti integrati e incrementali

AP2 Individuare specifici strumenti pattizi pubblico-privati per la gestione degli spazi aperti e di parti del ciclo delle acque, dei rifiuti e dell'energia alla scala di singoli cluster urbani

AP3 Creare le condizioni normative, finanziarie e decisionali multilivello per politiche di sviluppo locale fondate sulle filiere del riciclo del patrimonio edilizio esistente e dei materiali da costruzione, su processi innovativi connessi al ciclo delle acque e dei rifiuti, al risparmio energetico e alla produzione di energia da fonti rinnovabili, sull'uso agricolo e forestale dei suoli e sulla mobilità sostenibile

AP4 Sollecitare una dimensione partecipativa e collaborativa consapevole delle comunità locali nel processo di realizzazione, gestione e monitoraggio degli interventi di rigenerazione urbana come sostrato indispensabile per lo sviluppo dell'economia circolare e la capacitazione sociale nell'adattamento alle condizioni di rischio

AP5 Razionalizzare e riqualificare il polo integrato di gestione rifiuti di via Romea, anche in previsione della

dismissione dell'inceneritore e della riconversione in attività connesse all'economia circolare del ciclo dei rifiuti

AP6 Favorire il riconoscimento e la condivisione con le comunità locali della "Struttura Urbana Minima" (SUM) del territorio ravennate, ai fini della sicurezza in caso di eventi calamitosi, in accordo con la Protezione Civile

OBIETTIVI

1.

**RAVENNA
CITTÀ
RESILIENTE,
ADATTIVA
E ANTIFRAGILE**

LINEAMENTI STRATEGICI

LS1_
Consolidare e qualificare il sistema lineare complesso del litorale ravennate come "parco marittimo"

LS2_
Ridurre diffusamente la vulnerabilità di edifici e tessuti edilizi ai rischi naturali e antropici (sismico, idraulico, energetico e microclimatico)

LS3_
Qualificare il ciclo delle acque e del drenaggio urbano

LS4_
Salvaguardare, rigenerare e qualificare la rete delle aree verdi e dei suoli impermeabili da desigillare

LS5_
Migliorare la qualità dell'aria e del microclima urbano

LS6_
Riconfigurare e qualificare il sistema lineare dei principali fiumi, torrenti e canali come parchi fluviali, per garantire sicurezza idrogeologica e idraulica, fruizione turistica e qualità delle acque

LS7_
Sviluppare forme di economia circolare, adeguata governance e processi sociali collaborativi orientati ad una rigenerazione urbana green e adattiva

AZIONI PROGETTUALI

AP1 Attivare interventi di protezione e ripascimento degli arenili, dei sistemi dunali e dei relativi apparati vegetali ante/retrodunali per dare risposta integrata ai rischi di subsidenza, liquefazione dei suoli, innalzamento del livello dei mari ed erosione costiera, privilegiando tecniche di ingegneria naturalistica
AP2 Salvaguardare e qualificare paesaggisticamente ed ecologicamente le Piallasse Baiona e Piomboni, gli specchi lacustri e le zone umide lungo la fascia costiera (Valle Mandriole, Ponte Alberete, ecc.)
AP3 Tutelare e valorizzare il Distretto ambientale della zona nord di Ravenna: Natura - Museo Ravennate di Scienze Naturali "Alfredo Brandolini", Centro Visite Del Parco Del Delta e comprensorio di Ponte Alberete - Valle Mandriole e dell'aula Didattica di Ca' Vecchia in Pineta San Vitale
AP4 Potenziare e migliorare la fruibilità delle pinete costiere e ricostituire le pinete danneggiate
AP5 Riqualificare paesaggisticamente le foci di fiumi e torrenti
AP6 Qualificare paesaggisticamente ed ecologicamente gli spazi aperti dei Lidi (strade, piazze, giardini) lungo le principali direttrici longitudinali e trasversali

AP1 Incentivare processi adattivi di riduzione della vulnerabilità dei tessuti edilizi nelle aree a rischio idrogeologico e idraulico attraverso opportune regolamentazioni degli usi compatibili dei piani terra e seminterrati
AP2 Prevedere interventi di salvaguardia e messa in sicurezza del patrimonio storico-architettonico e archeologico vulnerabile ai processi di subsidenza ed emersione della falda
AP3 Identificare e realizzare una "Struttura Urbana Minima" (SUM) nel territorio ravennate, per far fronte agli eventi calamitosi individuando e consolidando la rete primaria di spazi ed edifici pubblici necessari alla popolazione nelle fasi di emergenza, in accordo con la Protezione Civile

AP1 Incrementare la permeabilità urbana, la ritenzione e il riciclo delle acque piovane negli spazi pubblici e privati
AP2 Rendere più efficiente il sistema delle reti di smaltimento e stoccaggio delle acque piovane negli edifici e nelle aree pertinenziali pubbliche e private, in rapporto ai cambiamenti climatici, a partire dalle condizioni di maggiore inadeguatezza tecnologica anche interagendo con la riorganizzazione delle reti pubbliche
AP3 Attivare processi di miglioramento della qualità delle acque della rete dei canali urbani, incluso in Canale Candiano e la Darsena di città
AP4 Potenziare gli impianti di trattamento e riciclo delle acque in area portuale e industriale
AP5 Ripristinare i canali impropriamente tombati anche attraverso interventi di rinaturazione ove possibile

AP1 Qualificare parchi e giardini come pori urbani, anche con boschi urbani per l'abbattimento di CO2 e con rain garden per l'assorbimento delle acque piovane nel suolo attraverso specie vegetali ad elevata capacità di ritenzione idrica, in rapporto ai cambiamenti climatici
AP2 Riconfigurare paesaggisticamente strade, piazze e larghi della città storica e consolidata, attraverso interventi integrati (dotazioni vegetali, spazi della mobilità slow, sottoservizi)
AP3 Qualificare dal punto di vista eco-paesaggistico le strade di impianto dell'area portuale come "aree-filtro" e dorsali delle reti del drenaggio urbano, energetica e digitale
AP4 Qualificare dal punto di vista eco-paesaggistico le strade, le ferrovie e i canali lungo i margini urbani della città, anche attraverso interventi di forestazione urbana
AP5 Valorizzare il cimitero monumentale come polmone verde, riqualificando gli apparati vegetali
AP6 Permeabilizzare e qualificare i suoli urbani da un punto di vista vegetazionale attraverso usi agricoli, forestali e naturalistici di valore paesaggistico ed ecosistemico, nonché attraverso la sostituzione delle superfici pavimentate e impermeabili nelle aree pertinenziali dei tessuti urbani e negli edifici pubblici e privati non residenziali
AP7 Tutelare gli orti urbani, le aree verdi ornamentali all'interno dei tessuti edificati e le aree agricole periurbane, attraverso specifici strumenti patrizi da stipulare fra comune, agricoltori e comunità locali, anche per le aree abbandonate e interstiziali
AP8 Prevedere elevati livelli di permeabilità nelle nuove aree edificabili (residenziali, commerciali, produttive e per servizi)
AP9 Attivare dispositivi di compensazione ecologica a distanza per riequilibrare l'impatto delle trasformazioni urbane sulle risorse ambientali, rafforzando le infrastrutture verdi e blu e creando nuovi spazi aperti pubblici (fasce e isole di freschezza)
AP10 Rendere prioritari gli interventi di bonifica dei suoli compromessi a partire da industrie, cave e discariche dismesse

AP1 Qualificare paesaggisticamente ed ecologicamente le strade statali di scorrimento lungo i margini urbani con sistemi vegetali lineari (via Classicana, tratto urbano delle vie Adriatica e Romea)
AP2 Ridurre le "isole di calore" attraverso l'incremento delle dotazioni vegetali, il cambiamento delle pavimentazioni e la riduzione dell'albedo nelle aree di maggiore esposizione al rischio di innalzamento delle temperature
AP3 Densificare le dotazioni vegetali per contrastare l'inquinamento da CO2 e polveri sottili, prodotto dal traffico su gomma, e contribuire al miglioramento della ventilazione urbana

AP1 Costituire fasce di esondazione controllata lungo i tracciati lineari di fiumi e torrenti, con sistemi vegetazionali e usi agro-forestali compatibili, con riconversione da colture di seminativi a colture idro-esigenti per funzioni di micro-laminazione
AP2 Riorganizzare gli argini come nuovi bordi attrezzati e vegetati con sentieri e piste ciclabili di fruizione naturalistica, nei limiti e con le prescrizioni degli Enti competenti a partire dall'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po e dal Consorzio di Bonifica della Romagna
AP3 Prevedere sistemi lineari di fitodepurazione per contribuire al miglioramento della qualità delle acque
AP4 Costruire un processo di formazione dei parchi fluviali attraverso il coordinamento del Comune con gli Enti competenti sovraordinati e i soggetti promotori di contratti di fiume in via di formazione, a partire da "Terre del Lamone" e "Fiumi Uniti per tutti"

AP1 Creare le condizioni normative, finanziarie e decisionali multilivello per realizzare le infrastrutture ambientali con progetti integrati e incrementali
AP2 Individuare specifici strumenti patrizi pubblico-privati per la gestione degli spazi aperti e di parti del ciclo delle acque, dei rifiuti e dell'energia alla scala di singoli cluster urbani
AP3 Creare le condizioni normative, finanziarie e decisionali multilivello per politiche di sviluppo locale fondate sulle filiere del riciclo del patrimonio edilizio esistente e dei materiali da costruzione, su processi innovativi connessi al ciclo delle acque e dei rifiuti, al risparmio energetico e alla produzione di energia da fonti rinnovabili, sull'uso agricolo e forestale dei suoli e sulla mobilità sostenibile
AP4 Sollecitare una dimensione partecipativa e collaborativa consapevole delle comunità locali nel processo di realizzazione, gestione e monitoraggio degli interventi di rigenerazione urbana come sostrato indispensabile per lo sviluppo dell'economia circolare e la capacitazione sociale nell'adattamento alle condizioni di rischio
AP5 Razionalizzare e riqualificare il polo integrato di gestione rifiuti di via Romea, anche in previsione della dismissione dell'inceneritore e della riconversione in attività connesse all'economia circolare del ciclo dei rifiuti
AP6 Favorire il riconoscimento e la condivisione con le comunità locali della "Struttura Urbana Minima" (SUM) del territorio ravennate, ai fini della sicurezza in caso di eventi calamitosi, in accordo con la Protezione Civile

1

7

37



Foto P. De Stefano,
2003

2.2.2 **Obiettivo 2| Ravenna città dell'agricoltura sostenibile**

2.2 **Obiettivi strategici e Visione d'insieme**

Questo obiettivo strategico punta a valorizzare una delle connotazioni identitarie di Ravenna e cioè la rilevanza del territorio agricolo del secondo comune più vasto d'Italia, dopo Roma, che qualifica Ravenna anche come città agricola. Questa specificità assume due volti, rappresentati dall'economia del settore primario e dal paesaggio extra urbano e urbano. Da un lato la rilevanza paesaggistica ed economica del territorio agricolo, punteggiato dai centri abitati della campagna ravennate, connotato da una qualificata filiera agroalimentare di scala regionale, nazionale e internazionale e con caratteristiche prevalentemente intensive e industriali. Dall'altro la prospettiva di una "filiera del cibo" a km zero che consenta di valorizzare il rapporto stretto che può crearsi tra lo sviluppo di una "agricoltura di precisione" di elevata sostenibilità ambientale con requisiti di produzione biologica, l'affermazione di specifiche produzioni tipiche/protette e di agrobiodiversità, forme anche innovative di commercializzazione e trasformazione di scala locale, qualificazione della cultura enogastronomica strettamente legata alle tipicità agricole di questo territorio. Una filiera, quest'ultima, che può collocarsi dentro un'economia circolare in grado di utilizzare forme energetiche rinnovabili, ridurre drasticamente il ricorso a pratiche dannose per il suolo e a sostanze chimiche, evitare processi dissipativi e controllare il ciclo dei rifiuti in un rapporto fertile tra città e campagna, qualificando anche il ruolo della "cintura verde" e la diffusione di orti urbani didattici o condivisi.

È possibile articolare questo obiettivo nei seguenti Lineamenti strategici (LS) e Azioni Progettuali (AP):

LS1_ Valorizzare e riqualificare la rete dei centri abitati e l'edilizia dismessa della campagna ravennate

AP1 Definire un programma integrato di nuovi servizi per la qualificazione dei centri abitati - in un'ottica di complementarità e sinergia per reti discrete - incentivando la residenzialità stabile e l'integrazione con nuove fasce sociali legate al ciclo

produttivo dell'agricoltura

AP2 Prevedere programmi integrati di valorizzazione multifunzionale dei centri abitati, incentivando specifici mix di destinazioni d'uso (residenziale, agricolo, turistico, piccolo-produttivo, servizi, ...) in ragione delle diverse vocazioni di ciascuno di essi e della prossimità a risorse storico-archeologiche, naturalistiche e di agrobiodiversità

AP3 Sviluppare attività terziarie di qualità a supporto della riconversione agro-industriale verso una "agricoltura di precisione" di elevata sostenibilità ambientale, sollecitando la localizzazione di servizi terziari qualificati per la ricerca, l'innovazione tecnologica e il marketing, anche in rapporto a una rete più ampia di soggetti pubblici e privati (Università e Centri specializzati)

AP4 Incentivare il recupero e la ristrutturazione degli edifici rurali sparsi di interesse storico-architettonico e tipo-morfologico della campagna ravennate (case coloniche, fabbricati poderali ex ERSA, strutture edificate delle produzioni storiche, ecc.) e la loro multifunzionalità, con particolare riferimento a quelli dismessi e abbandonati

LS2_ Qualificare e valorizzare il paesaggio forestale e agrario

AP1 Qualificare le tessiture infrastrutturali di base del paesaggio agrario (tracciati e strade interpoderali, canali, scoli agricoli, fossati, confini fondiari) potenziando la rete ecologica (con bordure vegetali, macchie, filari alberati e siepi) anche attraverso programmi di finanziamento europeo, agevolazioni di natura fiscale e opportune regole e indirizzi per gli interventi di recupero, manutenzione e bonifica

AP2 Ridurre i processi di ingressione marina (cuneo salino) e specializzare le aree interessate con usi agricoli compatibili e/o forestazioni produttive, individuando forme sostenibili di forestazione

AP3 Qualificare le aree agricole di tutela archeologica in prossimità delle aree di rinaturazione (zona ex zuccherificio di Mezzano, zona Sant'Alberto, cave e laghi dismessi), attraverso progetti integrati di paesaggio

LS3_ Incentivare la sostenibilità e la tipicità della produzione agricola e della sua filiera

AP1 Sviluppare l'"agricoltura di precisione" nella produzione agricola intensiva, con una crescente accentuazione della sostenibilità ambientale

AP2 Incentivare l'estensione dell'agrobiodiversità, la riscoperta di specifiche produzioni tipiche/protette (connotanti il paesaggio agrario storico di Ravenna) e la multifunzionalità degli usi agricoli (agriturismo, fattorie didattiche, ecc.), anche nelle aree agricole

abbandonate e in ambiti periurbani e urbani e come occasioni di qualificazione del paesaggio agrario

AP3 Incentivare le produzioni protette dai "marchi" e la cooperazione aziendale e commerciale tra i produttori finalizzata allo sviluppo di una "filiera del cibo" a km zero

AP4 Incentivare l'agricoltura urbana, con particolare riferimento agli orti urbani didattici e condivisi, anche per qualificare il mix funzionale di spazi aperti della "Grande Corona Verde" (cfr. PG4, cap. 2.3.5), come ambito lineare di transizione tra lo spazio urbano e lo spazio rurale

AP5 Incentivare il riciclo degli scarti della produzione agricola

OBIETTIVI

2.
**RAVENNA
 CITTÀ DELL’
 AGRICOLTURA
 SOSTENIBILE**

LINEAMENTI STRATEGICI

LS1_
Valorizzare e riqualificare la rete dei centri abitati e l’edilizia dismessa della campagna ravennate

LS2_
Qualificare e valorizzare il paesaggio forestale e agrario

LS3_
Incentivare la sostenibilità e la tipicità della produzione agricola e della sua filiera

AZIONI PROGETTUALI

AP1 Definire un programma integrato di nuovi servizi per la qualificazione dei centri abitati - in un’ottica di complementarità e sinergia per reti discrete - incentivando la residenzialità stabile e l’integrazione con nuove fasce sociali legate al ciclo produttivo dell’agricoltura
AP2 Prevedere programmi integrati di valorizzazione multifunzionale dei centri abitati, incentivando specifici mix di destinazioni d’uso (residenziale, agricolo, turistico, piccolo-produttivo, servizi, ...) in ragione delle diverse vocazioni di ciascuno di essi e della prossimità a risorse storico-archeologiche, naturalistiche e di agrobiodiversità
AP3 Sviluppare attività terziarie di qualità a supporto della riconversione agro-industriale verso una “agricoltura di precisione” di elevata sostenibilità ambientale, sollecitando la localizzazione di servizi terziari qualificati per la ricerca, l’innovazione tecnologica e il marketing, anche in rapporto a una rete più ampia di soggetti pubblici e privati (Università e Centri specializzati)
AP4 Incentivare il recupero e la ristrutturazione degli edifici rurali sparsi di interesse storico-architettonico e tipo-morfologico della campagna ravennate (case coloniche, fabbricati poderali ex ERSAs, strutture edificate delle produzioni storiche, ecc.) e la loro multifunzionalità, con particolare riferimento a quelli dismessi e abbandonati

AP1 Qualificare le tessiture infrastrutturali di base del paesaggio agrario (tracciati e strade interpoderali, canali, scoli agricoli, fossati, confini fondiari) potenziando la rete ecologica (con bordure vegetali, macchie, filari alberati e siepi) anche attraverso programmi di finanziamento europeo, agevolazioni di natura fiscale e opportune regole e indirizzi per gli interventi di recupero, manutenzione e bonifica
AP2 Ridurre i processi di ingressione marina (cuneo salino) e specializzare le aree interessate con usi agricoli compatibili e/o forestazioni produttive, individuando forme sostenibili di forestazione
AP3 Qualificare le aree agricole di tutela archeologica in prossimità delle aree di rinaturazione (zona ex zuccherificio di Mezzano, zona Sant’Alberto, cave e laghi dismessi), attraverso progetti integrati di paesaggio

AP1 Sviluppare l’“agricoltura di precisione” nella produzione agricola intensiva, con una crescente accentuazione della sostenibilità ambientale
AP2 Incentivare l’estensione dell’agrobiodiversità, la riscoperta di specifiche produzioni tipiche/protette (connotanti il paesaggio agrario storico di Ravenna) e la multifunzionalità degli usi agricoli (agriturismo, fattorie didattiche, ecc.), anche nelle aree agricole abbandonate e in ambiti periurbani e urbani e come occasioni di qualificazione del paesaggio agrario
AP3 Incentivare le produzioni protette dai “marchi” e la cooperazione aziendale e commerciale tra i produttori finalizzata allo sviluppo di una “filiera del cibo” a km zero
AP4 Incentivare l’agricoltura urbana, con particolare riferimento agli orti urbani didattici e condivisi, anche per qualificare il mix funzionale di spazi aperti della “Grande Corona Verde” (cfr. PG4, cap. 2.3.5), come ambito lineare di transizione tra lo spazio urbano e lo spazio rurale
AP5 Incentivare il riciclo degli scarti della produzione agricola

2

3

12



Foto P. De Stefano,
2003

2.2.3 **Obiettivo 3| Ravenna città internazionale, interconnessa e accessibile**

2.2

Obiettivi strategici e Visione d'insieme

Questo obiettivo strategico punta alla costruzione di una rete infrastrutturale multiscalare e fortemente interconnessa, capace di dare risposte a diverse domande di mobilità in modo integrato, da quella internazionale delle merci e dei turisti a quella locale connessa all'accessibilità del territorio urbanizzato e di quello aperto del litorale e della campagna. Si tratta di una integrazione non facile tra domande diverse e potenzialmente conflittuali che devono comunque ricercare i necessari livelli di osmosi: lo sviluppo e la razionalizzazione del traffico commerciale, industriale, crocieristico, diportistico e peschereccio; la riorganizzazione della rete ferroviaria del porto, attraverso l'adeguamento e il potenziamento degli scali merci a destra e sinistra del canale Candiano e delle connessioni con la rete ferroviaria e i corridoi TEN-T; il potenziamento dei nodi-stazione esistenti e di progetto lungo la linea FS; l'intermodalità ferro, gomma, acqua; lo sviluppo di un sistema diffuso di mobilità *slow* centrato sul potenziamento della rete ciclopedonale; il miglioramento dei collegamenti alla rete dei centri abitati della campagna ravennate e dei Lidi sulla costa. Questa rete, qualificata dalle infrastrutture verdi e blu e accompagnata da un'ampia copertura del territorio comunale con infrastrutture digitali ed energetiche, deve garantire sia la risposta ad una domanda diffusa di mobilità degli abitanti, dei pendolari e dei turisti nella città e nel territorio, sia alla domanda concentrata nei nodi di eccellenza della logistica, del sistema dei beni culturali e delle risorse ambientali, della ricerca e della formazione, contribuendo così al miglioramento dell'abitabilità della città, della sua competitività e della sua capacità di generare e attrarre investimenti e competenze in settori innovativi della produzione agricola e manifatturiera, del terziario e del quaternario.

È possibile articolare questo obiettivo nei seguenti Lineamenti Strategici (LS) e Azioni Progettuali (AP):

LS1_ Qualificare il porto di Ravenna come grande hub infrastrutturale di livello internazionale

AP1 Potenziare il porto di Ravenna come nodo intermodale di scala internazionale per il traffico merci, approfondendo i fondali e adeguando le banchine per consentire l'attracco delle grandi navi e lo sviluppo del trasporto merci (progetto "Hub portuale")

AP2 Rafforzare e potenziare gli attracchi delle grandi navi da crociera attraverso l'approfondimento dei fondali del Terminal crocieristico e la eventuale realizzazione di un terzo molo

AP3 Realizzare la Stazione marittima come grande struttura di servizi per i crocieristi e per gli eventi culturali e congressuali

AP4 Adeguamento e potenziamento dello scalo Candiano, nel nodo di Ravenna, attraverso due scali merci in sinistra e destra del canale Candiano e il potenziamento delle connessioni con la rete ferroviaria e con i corridoi TEN-T attraverso accordi con FS, valutando in prospettiva la fattibilità di un bypass ferroviario del canale Candiano per eliminare definitivamente il passaggio delle merci in città

AP5 Realizzare il bypass stradale del Canale Candiano, come previsto dal PRIT 2025 della Regione Emilia-Romagna, che connetta la SS67 con la rotatoria degli scaricatori e la SS309 per chiudere la rete delle tangenziali e ottimizzare il collegamento del sistema portuale con quello autostradale

AP6 Riquilificare la SS309 tra lo svincolo con la SS16 e via Canale Magni

AP7 Realizzare un tracciato parallelo alla SS16 proseguendo l'itinerario E45-E55 di connessione con la A14 per alleggerire il carico del traffico di scorrimento veicolare tangenziale alla città dai flussi passanti e fluidificare il traffico su gomma da e per il porto

AP8 Verificare la fattibilità di una connessione meccanizzata (*people mover*) tra il Terminal crocieristico e la stazione ferroviaria di Ravenna Centro, consentendo l'interconnessione con la linea ferroviaria e l'accesso ai principali centri di interesse culturale (archeologico e storico-architettonico) e ambientale della città

AP9 Valutare la fattibilità di un'adeguata connessione stradale tra il Terminal crocieristico e la Strada statale Romea, per il traffico su gomma connesso ai flussi turistici del Terminal crocieristico, attraverso interventi di adeguamento/integrazione dell'attuale accessibilità su gomma

LS2_ Interpretare il Canale Candiano come grande infrastruttura multifunzionale e via d'acqua per l'integrazione tra città, porto e mare

AP1 Prevedere un sistema idroviario lungo il Canale

per battelli turistici dal Terminal crocieristico/Porto turistico fino alla Darsena di città, compatibilmente con i problemi di sicurezza in relazione alla presenza delle navi

AP2 Razionalizzare il trasporto su gomma dal Terminal crocieristico alla Stazione ferroviaria Ravenna Centro attraverso linee TPL ecosostenibili affiancate da un tracciato ciclopedonale

AP3 Potenziare e razionalizzare il servizio di traghettamento Marina di Ravenna-Porto Corsini, al fine di fluidificare le connessioni litoranee con particolare attenzione al sistema delle ciclovie

AP4 Realizzare corridoi ciclopedonali longitudinali e trasversali al Canale Candiano per una fruizione anche oltre il ponte mobile, fino all'altezza del Cimitero monumentale

AP5 Riquilificare il molo pescherecci in sinergia con la riqualificazione dell'ex Mercato del pesce, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale

LS3_ Potenziare la linea ferroviaria Ravenna-Bologna riducendo i tempi di percorrenza per adeguarla alle esigenze dei corridoi TEN-T

AP1 Garantire l'utilizzo pieno a doppio binario della tratta Ravenna-Russi e il potenziamento della tratta tra Russi e Castel Bolognese

AP2 Intensificare il servizio ferroviario con l'aumento della produzione chilometrica complessiva e il rinnovo del parco rotabile

AP3 Verificare la fattibilità della futura programmazione di una nuova linea alta capacità/alta velocità Bologna-Ravenna, laddove l'incremento passeggeri e merci lo renda opportuno ai fini di una adeguata accessibilità alla città

AP4 Diversificare gli itinerari merci da quelli passeggeri nel nodo di Faenza attraverso la realizzazione della cosiddetta "Bretella" prevista dal PRIT 2025 per aumentare la capacità del traffico merci lungo la tratta Bologna-Ravenna

LS4_ Potenziare le intermodalità fra la ferrovia, il trasporto pubblico locale e la mobilità slow

AP1 Ristrutturare la stazione ferroviaria di Ravenna Centro rafforzando le connessioni urbane ciclopedonali fra centro storico e Darsena di città e riconfigurando l'assetto della piazza antistante la stazione e lo spazio dello scalo merci da dismettere

AP2 Potenziare il ruolo funzionale delle stazioni ferroviarie esistenti come piccoli nodi intermodali di connessione con il trasporto pubblico locale e la rete ciclopedonale, attrezzati con *microhub* di bike

sharing e parcheggi di scambio ferro-gomma, dotati di servizi rivolti ai turisti per le connessioni con le aree di interesse storico, archeologico, ambientale e del tempo libero

AP3 Prevedere parcheggi intermodali di attestamento sul litorale, permeabili e alberati

AP4 Verificare la fattibilità di nuove stazioni ferroviarie a Ravenna Nord-Università, Ravenna Sud-Ponte Nuovo, Pineta di Classe-Mirabilandia per migliorare l'accessibilità a risorse strategiche del territorio

AP5 Garantire l'accessibilità ciclopedonale dalle stazioni Glorie e Mezzano alla ZPS di rinaturazione dei bacini dell'ex Zuccherificio di Mezzano

AP6 Rafforzare la rete dei circuiti ciclopedonali e dei servizi TPL di connessione fra le risorse storico-archeologiche, museali e sportive, esistenti e di progetto, che fanno capo alla stazione ferroviaria di Classe e alla futura stazione di Ravenna Sud-Ponte Nuovo

AP7 Rafforzare i circuiti ciclopedonali e i servizi TPL che fanno capo alla stazione Lido di Classe-Lido di Savio per le connessioni con gli omonimi Lidi sul mare e con i parchi fluviali di progetto del Torrente Bevano e del fiume Savio

LS5_Consolidare e ampliare una rete ciclopedonale continua e diffusa

AP1 Completare la Ciclovía Adriatica lungo la costa e i suoi raccordi con la rete ciclopedonale urbana

AP2 Potenziare la rete ciclopedonale urbana

AP3 Potenziare la rete delle piste ciclabili del territorio agricolo lungo fiumi e torrenti e lungo le trasversali di connessione tra di essi

AP4 Definire un sistema continuo ciclopedonale anulare strutturante, raccordato alla rete ciclopedonale complessiva, che connetta Terminal crocieristico, Porto Corsini, stazione ferroviaria/centro storico, Classe, Marina di Ravenna e porto turistico

LS6_Potenziare le reti energetiche e digitali per innalzare l'attrattività urbana e l'accessibilità ai servizi telematici e per stimolare nuove imprenditorialità

AP1 Incrementare la dotazione di reti digitali su fibra ottica a banda larga a supporto della città storica e consolidata, a partire dalla Darsena, e dell'area portuale e industriale, anche per stimolare lo sviluppo diffuso di start-up per le quali individuare specifici distretti dell'innovazione e della creatività

AP2 Connettere i Lidi e i nuclei delle campagne

ravennati alle reti digitali su fibra ottica a banda larga per aumentare l'accessibilità ai servizi erogati dalla P.A. e l'attrattività per funzioni turistiche, culturali, terziarie e abitative, contribuendo a contrastare lo spopolamento e l'abbandono del patrimonio edilizio

AP3 Realizzare la diffusione di "isole digitali" nelle diverse "microcittà" di Ravenna distribuite nel territorio comunale, sia negli spazi aperti sia in edifici pubblici e di uso pubblico, con l'obiettivo di potenziare e qualificare i luoghi di aggregazione sociale e culturale

OBIETTIVI

LINEAMENTI STRATEGICI

AZIONI PROGETTUALI

3.
RAVENNA
CITTÀ
INTERNAZIONALE,
INTERCONNESSA
E ACCESSIBILE

LS1_
Qualificare il porto di Ravenna come grande hub infrastrutturale di livello internazionale

LS2_
Interpretare il Canale Candiano come grande infrastruttura multifunzionale e via d'acqua per l'integrazione tra città, porto e mare

LS3_
Potenziare la linea ferroviaria Ravenna-Bologna riducendo i tempi di percorrenza per adeguarla alle esigenze dei corridoi TEN-T

LS4_
Potenziare le intermodalità fra la ferrovia, il trasporto pubblico locale e la mobilità slow

LS5_
Consolidare e ampliare una rete ciclopedonale continua e diffusa

LS6_
Potenziare le reti energetiche e digitali per innalzare l'attrattività urbana e l'accessibilità ai servizi telematici e per stimolare nuove imprenditorialità

AP1 Potenziare il porto di Ravenna come nodo intermodale di scala internazionale per il traffico merci, approfondendo i fondali e adeguando le banchine per consentire l'attracco delle grandi navi e lo sviluppo del trasporto merci (progetto "Hub portuale")
AP2 Rafforzare e potenziare gli attracchi delle grandi navi da crociera attraverso l'approfondimento dei fondali del Terminal crocieristico e la eventuale realizzazione di un terzo molo
AP3 Realizzare la Stazione marittima come grande struttura di servizi per i crocieristi e per gli eventi culturali e congressuali
AP4 Adeguamento e potenziamento dello scalo Candiano, nel nodo di Ravenna, attraverso due scali merci in sinistra e destra del canale Candiano e il potenziamento delle connessioni con la rete ferroviaria e con i corridoi TEN-T attraverso accordi con FS, valutando in prospettiva la fattibilità di un bypass ferroviario del canale Candiano per eliminare definitivamente il passaggio delle merci in città
AP5 Realizzare il bypass stradale del Canale Candiano, come previsto dal PRIT 2025 della Regione Emilia-Romagna, che connetta la SS67 con la rotonda degli scaricatori e la SS309 per chiudere la rete delle tangenziali e ottimizzare il collegamento del sistema portuale con quello autostradale
AP6 Riquilibrare la SS309 tra lo svincolo con la SS16 e via Canale Magni
AP7 Realizzare un tracciato parallelo alla SS16 proseguendo l'itinerario E45-E55 di connessione con la A14 per alleggerire il carico del traffico di scorrimento veicolare tangenziale alla città dai flussi passanti e fluidificare il traffico su gomma da e per il porto
AP8 Verificare la fattibilità di una connessione meccanizzata (people mover) tra il Terminal crocieristico e la stazione ferroviaria di Ravenna Centro, consentendo l'interconnessione con la linea ferroviaria e l'accesso ai principali centri di interesse culturale (archeologico e storico-architettonico) e ambientale della città
AP9 Valutare la fattibilità di un'adeguata connessione stradale tra il Terminal crocieristico e la Strada statale Romea, per il traffico su gomma connesso ai flussi turistici del Terminal crocieristico, attraverso interventi di adeguamento/integrazione dell'attuale accessibilità su gomma

AP1 Prevedere un sistema idroviario lungo il Canale per battelli turistici dal Terminal crocieristico/Porto turistico fino alla Darsena di città, compatibilmente con i problemi di sicurezza in relazione alla presenza delle navi
AP2 Razionalizzare il trasporto su gomma dal Terminal crocieristico alla Stazione ferroviaria Ravenna Centro attraverso Linee TPL ecosostenibili affiancate da un tracciato ciclopedonale
AP3 Potenziare e razionalizzare il servizio di traghettamento Marina di Ravenna-Porto Corsini, al fine di fluidificare le connessioni litoranee con particolare attenzione al sistema delle ciclovie
AP4 Realizzare corridoi ciclopedonali longitudinali e trasversali al Canale Candiano per una fruizione anche oltre il ponte mobile, fino all'altezza del Cimitero monumentale
AP5 Riquilibrare il molo pescherecci in sinergia con la riqualificazione dell'ex Mercato del pesce, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale

AP1 Garantire l'utilizzo pieno a doppio binario della tratta Ravenna-Russi e il potenziamento della tratta tra Russi e Castel Bolognese
AP2 Intensificare il servizio ferroviario con l'aumento della produzione chilometrica complessiva e il rinnovo del parco rotabile
AP3 Verificare la fattibilità della futura programmazione di una nuova linea alta capacità/alta velocità Bologna-Ravenna, laddove l'incremento passeggeri e merci lo renda opportuno ai fini di una adeguata accessibilità alla città
AP4 Diversificare gli itinerari merci da quelli passeggeri nel nodo di Faenza attraverso la realizzazione della cosiddetta "Bretella" prevista dal PRIT 2025 per aumentare la capacità del traffico merci lungo la tratta Bologna-Ravenna

AP1 Ristrutturare la stazione ferroviaria di Ravenna Centro rafforzando le connessioni urbane ciclopedonali fra centro storico e Darsena di città e riconfigurando l'assetto della piazza antistante la stazione e lo spazio dello scalo merci da dismettere
AP2 Potenziare il ruolo funzionale delle stazioni ferroviarie esistenti come piccoli nodi intermodali di connessione con il trasporto pubblico locale e la rete ciclopedonale, attrezzati con microhub di bike sharing e parcheggi di scambio ferro-gomma, dotati di servizi rivolti ai turisti per le connessioni con le aree di interesse storico, archeologico, ambientale e del tempo libero
AP3 Prevedere parcheggi intermodali di attestamento sul litorale, permeabili e alberati
AP4 Verificare la fattibilità di nuove stazioni ferroviarie a Ravenna nord-Università, Ravenna sud-Ponte Nuovo, Pineta di Classe-Mirabilandia per migliorare l'accessibilità a risorse strategiche del territorio
AP5 Garantire l'accessibilità ciclopedonale dalle stazioni Glorie e Mezzano alla ZPS di rinaturazione dei bacini dell'ex Zuccherificio di Mezzano
AP6 Rafforzare la rete dei circuiti ciclopedonali e dei servizi TPL di connessione fra le risorse storico-archeologiche, museali e sportive, esistenti e di progetto, che fanno capo alla stazione ferroviaria di Classe e alla futura stazione di Ravenna Sud-Ponte Nuovo
AP7 Rafforzare i circuiti ciclopedonali e i servizi TPL che fanno capo alla stazione Lido di Classe-Lido di Savio per le connessioni con gli omonimi Lidi sul mare e con i parchi fluviali di progetto del Torrente Bevano e del fiume Savio

AP1 Completare la Ciclovia Adriatica lungo la costa e i suoi raccordi con la rete ciclopedonale urbana
AP2 Potenziare la rete ciclopedonale urbana
AP3 Potenziare la rete delle piste ciclabili del territorio agricolo lungo fiumi e torrenti e lungo le trasversali di connessione tra di essi
AP4 Definire un sistema continuo ciclopedonale anulare strutturante, raccordato alla rete ciclopedonale complessiva, che connetta Terminal crocieristico, Porto Corsini, stazione ferroviaria/centro storico, Classe, Marina di Ravenna e porto turistico

AP1 Incrementare la dotazione di reti digitali su fibra ottica a banda larga a supporto della città storica e consolidata, a partire dalla Darsena, e dell'area portuale e industriale, anche per stimolare lo sviluppo diffuso di start-up per le quali individuare specifici distretti dell'innovazione e della creatività
AP2 Connettere i Lidi e i nuclei delle campagne ravennati alle reti digitali su fibra ottica a banda larga per aumentare l'accessibilità ai servizi erogati dalla P.A. e l'attrattività per funzioni turistiche, culturali, terziarie e abitative, contribuendo a contrastare lo spopolamento e l'abbandono del patrimonio edilizio
AP3 Realizzare la diffusione di "isole digitali" nelle diverse "microcittà" di Ravenna distribuite nel territorio comunale, sia negli spazi aperti sia in edifici pubblici e di uso pubblico, con l'obiettivo di potenziare e qualificare i luoghi di aggregazione sociale e culturale

3

6

32

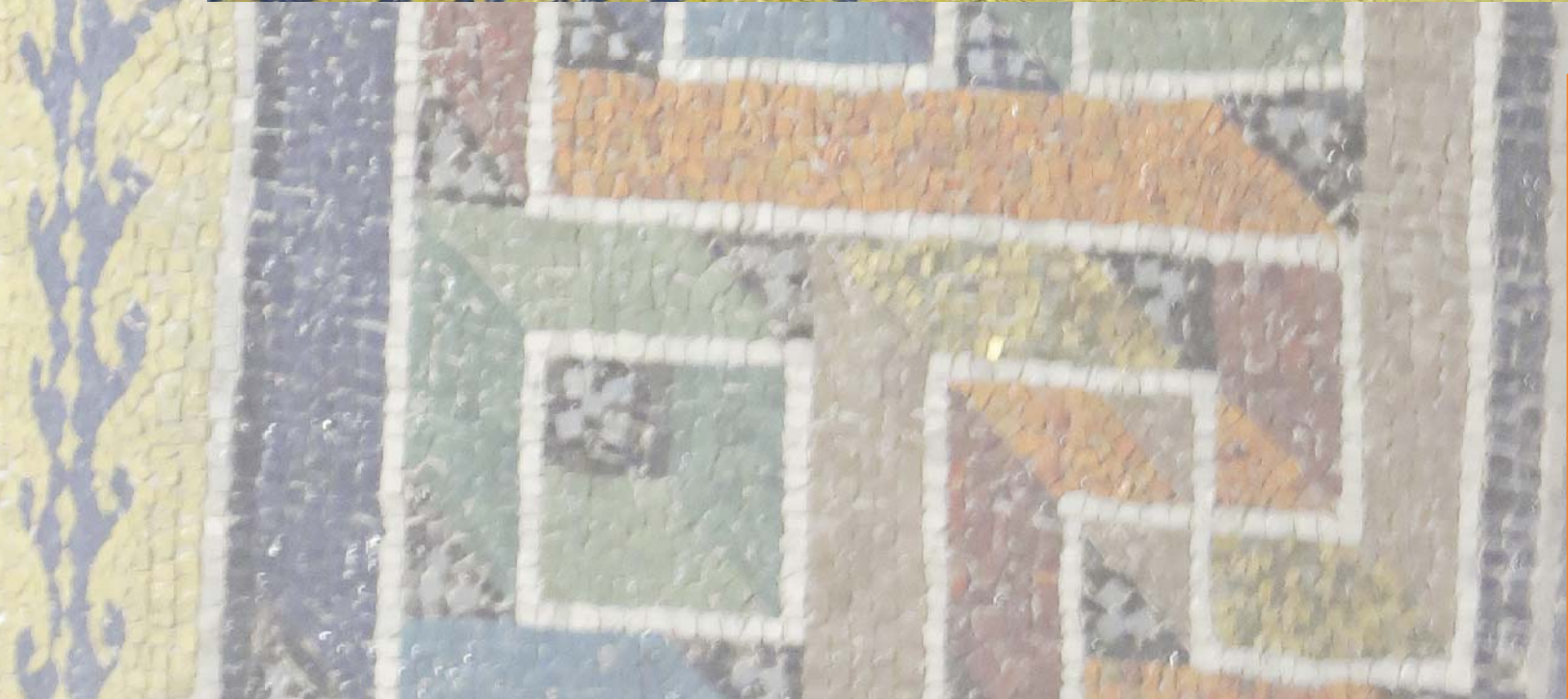


Foto P. De Stefano,
2015

2.2.4 **Obiettivo 4** | Ravenna città-mosaico, multifunzionale e creativa

2.2

Obiettivi strategici e Visione d'assieme

Questo obiettivo strategico fa riferimento alla necessità di rafforzare le condizioni urbanistiche, sociali e imprenditoriali per dare forza alle due identità economiche e spaziali di Ravenna: quella della macchina portuale e delle sue filiere economiche trainanti, legate alla produzione industriale (manifatturiera e chimica innanzitutto) e ai flussi di merci nazionali e internazionali, e quella riconducibile al rapporto sinergico tra le risorse del territorio e le filiere economiche legate all'agricoltura di qualità, alla cultura e ai diversi "turismi". La crescita di queste ultime infatti è in grado di alimentare il processo stesso di rigenerazione urbana e ambientale, così come il rilancio del porto può accompagnarsi a un indotto fertile nella città dal punto di vista delle reti e dei servizi di eccellenza.

In questa prospettiva la cultura costituisce una componente centrale di una nuova economia urbana capace di alimentare anche la stessa rigenerazione della città e del suo territorio. La salvaguardia dello straordinario patrimonio di beni culturali e ambientali e la produzione culturale densa e diversificata costituiscono componenti connotanti della città da potenziare ulteriormente, in cui un ruolo importante svolgono anche la formazione e la ricerca. In questo senso è possibile immaginare il rafforzamento di specifici distretti della tutela e dell'innovazione culturale e ambientale nelle aree più fertili e attrattive del territorio ravennate, come il polo integrato storico-archeologico di Classe, il Distretto ambientale a nord di Ravenna e il polo della creatività nella Darsena di città.

Per quel che riguarda i "turismi", la prospettiva è quella di valorizzare la molteplicità dell'offerta basata sulla varietà e ricchezza di potenzialità attrattive, in una direzione che consenta di destagionalizzare l'offerta turistica attraverso una fruizione integrata della rete delle risorse storico-ambientali durante tutto l'anno: dal patrimonio storico-monumentale e archeologico, alle molteplici aree di naturalità distribuite in tutto il territorio, all'offerta di fruizione della risorsa-mare, alla filiera enogastronomica e del tempo libero, intesi come asset strategici fondamentali del territorio.

È possibile articolare questo obiettivo nei seguenti Lineamenti Strategici (LS) e Azioni Progettuali (AP):

LS1_ Consolidare e sviluppare le filiere logistiche, produttive e commerciali del porto e la loro sostenibilità energetica e ambientale

AP1 Incentivare lo sviluppo della logistica in coerenza con le previsioni nel progetto “Hub portuale 2017”, nel quadro delle dinamiche di sviluppo del traffico merci dell’intero sistema portuale del medio e alto Adriatico e dell’accordo NAPA

AP2 Consolidare lo sviluppo sostenibile delle attività industriali e logistiche, salvaguardando l’ecosistema delle risorse ambientali prossime alle aree di trasformazione portuale e qualificando il ciclo dei rifiuti, delle acque e dell’energia, in continuità con quanto già avvenuto nel Polo chimico anche attraverso la certificazione EMAS

AP3 Incentivare la riconversione delle aree industriali dismesse, a partire dall’area ex SAROM, privilegiando funzioni produttive caratterizzate anche dalla presenza di attività di interfaccia con l’utenza pubblica (aree espositive, sale convegni, spazi aperti fruibili, ecc.) per garantire un prolungamento dello spazio pubblico dalla Darsena di città oltre il ponte mobile

LS2_Promuovere programmi operativi per il recupero e la valorizzazione di sistemi integrati natura/cultura e destagionalizzare il turismo

AP1 Valorizzare il centro storico di Ravenna, gli otto monumenti Unesco e il sistema delle risorse storico-culturali, dei servizi e degli eventi ad esse collegati, come centralità attrattiva e snodo di itinerari connessi alla rete storico-naturalistica del territorio, in tutte le stagioni

AP2 Consolidare e potenziare le politiche, gli obiettivi e le azioni previsti dal “Piano di Gestione” dei monumenti Unesco, per la loro conoscenza, tutela e conservazione, valorizzazione, comunicazione e sostenibilità

AP3 Rafforzamento del Distretto di Classe con la messa in rete delle risorse archeologiche (Antico Porto), storico-architettoniche (Monumento Unesco di Sant’Apollinare in Classe), culturali (Museo Classis), sportive e del tempo libero che fanno capo alla stazione ferroviaria di Classe

AP4 Potenziare il sistema degli itinerari trasversali alla costa di connessione tra il “Parco marittimo” e le risorse ambientali e storico-culturali del Distretto ambientale della zona nord di Ravenna, ZPS di Mezzano, centro storico di Ravenna e Distretto di Classe, mettendo in rete anche altri nuclei frazionali della campagna

AP5 Configurare la futura Stazione marittima anche come grande struttura multifunzionale per eventi culturali e congressuali a servizio della rete natura-cultura e di un nuovo rapporto città-mare

AP6 Incentivare l’economia circolare della “filiera del cibo” a km zero attraverso forme innovative di trasformazione e commercializzazione dei prodotti tipici del territorio, la qualificazione della cultura enogastronomica (ristorazione di qualità autonoma e interna alle attività ricettive, mense scolastiche e ospedaliere, ecc.) e il riciclo degli scarti e dei rifiuti della produzione agricola, della commercializzazione e della ristorazione

AP7 Promuovere la conoscenza, la messa in rete e la gestione del patrimonio storico-architettonico e ambientale attraverso l’incentivazione di nuove forme di imprenditorialità e di iniziative associazionistiche e cooperativistiche e lo sviluppo di infrastrutture digitali, app e programmi immateriali

LS3_Promuovere programmi e azioni tesi al miglioramento dell’offerta di attività e servizi connessi allo sviluppo del turismo, della cultura e della creatività

AP1 Promuovere mix funzionali, nel recupero e nel riuso degli edifici speciali esistenti, caratterizzati dalla compresenza di attività innovative (cultura, creatività, filiere enogastronomiche e commerciali di qualità, tempo libero, attività artigianali e piccolo-produttive “pulite”, ricettività) prevedendo anche snellimenti procedurali e normativi in grado di attrarre nuove tipologie di investitori nazionali e internazionali

AP2 Perimetrare “distretti”, in specifici ambiti urbani, interessati da idonee misure di incentivazione urbanistica, finanziaria e fiscale, finalizzate sia a conservare, consolidare o incrementare funzioni e attività ritenute necessarie e connotanti la vitalità urbana, sia a sviluppare nuovi mix funzionali attrattivi per lo sviluppo di un assortimento il più ampio possibile di filiere economiche innovative

AP3 Incentivare lo sviluppo di incubatori e *co-working* con particolare attenzione al consolidamento delle *startup* nei settori innovativi dell’economia urbana

AP4 Qualificare gli istituti e le sedi della cultura potenziando anche la loro sinergia di rete (servizi comuni, coordinamento mostre ed esposizioni, promozione e comunicazione, ecc.)

AP5 Potenziare e qualificare il sistema diffuso delle strutture universitarie e della ricerca e la loro sinergia di rete (servizi comuni, studentato, attività sportive e del tempo libero, biblioteche, punti ristoro, spazi laboratoriali, ecc.)

AP6 Realizzare una “piazza digitale” nella Darsena

di città, in attuazione del progetto “DARE” del Comune di Ravenna (vincitore del 4° bando europeo Urban Innovative Actions), con infrastrutturazione ict che coinvolga i cittadini attraverso vari strumenti (portale, app, totem informativi, panchine interattive, laboratori ed eventi)

AP7 Razionalizzare e qualificare le modalità di fruizione delle spiagge, salvaguardare e valorizzare il paesaggio dunale garantendo la continuità tra arenile e boschi retrodunali, promuovere costruzioni bioclimatiche per gli stabilimenti balneari e di servizio turistico, in attuazione del “Piano dell’Arenile”

AP8 Riquilificare i capanni da pesca e i manufatti precari lungo le sponde lacustri e fluviali, per una fruizione naturalistica e, ove possibile, prevedendo servizi di supporto per il turismo esperienziale (birdwatching, didattica, punti informativi, ecc.), coerentemente con la riqualificazione ambientale delle foci dei fiumi e delle piallasse

AP9 Realizzare sistemi di comunicazione visiva e digitale per l’orientamento dei *city users* e per l’utilizzo di sistemi di trasporto pubblico, di *bike* e di *car sharing* nei nodi intermodali e negli spazi pubblici principali, per orientare la fruizione turistica e culturale della città e del suo territorio

LS4_Diversificare e regolamentare l’offerta turistico-ricettiva in funzione delle diverse qualità ambientali, insediative e sociali e dei profili della domanda

AP1 Consolidare e qualificare l’offerta ricettiva alberghiera di fascia alta attraverso il recupero degli edifici speciali dismessi di qualità architettonica nella città storica e consolidata

AP2 Regolamentare le forme di ricettività extralberghiera (B&B, case e appartamenti per vacanze, albergo diffuso) nel centro storico e nei Lidi, attraverso adeguati dispositivi normativi e fiscali

AP3 Incentivare forme di ricettività extralberghiera (agriturismo, albergo diffuso, B&B, case e appartamenti per vacanze) nei nuclei frazionali e negli edifici sparsi della campagna, attraverso dispositivi premiali di tipo urbanistico, finanziario e fiscale, per agevolare la qualificazione degli edifici abbandonati

AP4 Incentivare la cooperazione tra *host* della ricettività extralberghiera, per la creazione di servizi di base comuni, a favore di una esperienza di turismo relazionale

AP5 Consolidare e razionalizzare forme ricettività naturalistica (campeggi e villaggi) lungo la fascia costiera

OBIETTIVI

LINEAMENTI STRATEGICI

AZIONI PROGETTUALI

4.

**RAVENNA
CITTÀ-MOSAICO,
MULTI-
FUNZIONALE
E CREATIVA**

LS1_
Consolidare e sviluppare le filiere logistiche, produttive e commerciali del porto e la loro sostenibilità energetica e ambientale

AP1 Incentivare lo sviluppo della logistica in coerenza con le previsioni nel progetto "Hub portuale 2017", nel quadro delle dinamiche di sviluppo del traffico merci dell'intero sistema portuale del medio e alto Adriatico e dell'accordo NAPA
AP2 Consolidare lo sviluppo sostenibile delle attività industriali e logistiche, salvaguardando l'ecosistema delle risorse ambientali prossime alle aree di trasformazione portuale e qualificando il ciclo dei rifiuti, delle acque e dell'energia, in continuità con quanto già avvenuto nel Polo chimico anche attraverso la certificazione EMAS
AP3 Incentivare la riconversione delle aree industriali dismesse, a partire dall'area ex SAROM, privilegiando funzioni produttive caratterizzate anche dalla presenza di attività di interfaccia con l'utenza pubblica (aree espositive, sale convegni, spazi aperti fruibili, ecc.) per garantire un prolungamento dello spazio pubblico dalla Darsena di città oltre il ponte mobile

LS2_
Promuovere programmi operativi per il recupero e la valorizzazione di sistemi integrati natura/cultura e destagionalizzare il turismo

AP1 Valorizzare il centro storico di Ravenna, gli otto monumenti UNESCO e il sistema delle risorse storico-culturali, dei servizi e degli eventi ad esse collegati, come centralità attrattiva e snodo di itinerari connessi alla rete storico-naturalistica del territorio, in tutte le stagioni
AP2 Consolidare e potenziare le politiche, gli obiettivi e le azioni previsti dal "Piano di Gestione" dei monumenti Unesco, per la loro conoscenza, tutela e conservazione, valorizzazione, comunicazione e sostenibilità
AP3 Rafforzamento del Distretto di Classe con la messa in rete delle risorse archeologiche (Antico Porto), storico-architettoniche (Monumento Unesco di Sant'Apollinare in Classe), culturali (Museo Classis), sportive e del tempo libero che fanno capo alla stazione ferroviaria di Classe
AP4 Potenziare il sistema degli itinerari trasversali alla costa di connessione tra il "Parco marittimo" e le risorse ambientali e storico-culturali del Distretto ambientale della zona nord di Ravenna, ZPS di Mezzano, centro storico di Ravenna e Distretto di Classe, mettendo in rete anche altri nuclei frazionali della campagna
AP5 Configurare la futura Stazione marittima anche come grande struttura multifunzionale per eventi culturali e congressuali a servizio della rete natura-cultura e di un nuovo rapporto città-mare
AP6 Incentivare l'economia circolare della "filiera del cibo" a km zero attraverso forme innovative di trasformazione e commercializzazione dei prodotti tipici del territorio, la qualificazione della cultura enogastronomica (ristorazione di qualità autonoma e interna alle attività ricettive, mense scolastiche e ospedaliere, ecc.) e il riciclo degli scarti e dei rifiuti della produzione agricola, della commercializzazione e della ristorazione
AP7 Promuovere la conoscenza, la messa in rete e la gestione del patrimonio storico-architettonico e ambientale attraverso l'incentivazione di nuove forme di imprenditorialità e di iniziative associazionistiche e cooperative e lo sviluppo di infrastrutture digitali, app e programmi immateriali

LS3_
Promuovere programmi e azioni tesi al miglioramento dell'offerta di attività e servizi connessi allo sviluppo del turismo, della cultura e della creatività

AP1 Promuovere mix funzionali, nel recupero e nel riuso degli edifici speciali esistenti, caratterizzati dalla compresenza di attività innovative (cultura, creatività, filiere enogastronomiche e commerciali di qualità, tempo libero, attività artigianali e piccolo-produttive "pulite", ricettività) prevedendo anche snellimenti procedurali e normativi in grado di attrarre nuove tipologie di investitori nazionali e internazionali
AP2 Perimetrare "distretti", in specifici ambiti urbani, interessati da idonee misure di incentivazione urbanistica, finanziaria e fiscale, finalizzate sia a conservare, consolidare o incrementare funzioni e attività ritenute necessarie e connotanti la vitalità urbana, sia a sviluppare nuovi mix funzionali attrattivi per lo sviluppo di un assortimento il più ampio possibile di filiere economiche innovative
AP3 Incentivare lo sviluppo di incubatori e co-working con particolare attenzione al consolidamento delle startup nei settori innovativi dell'economia urbana
AP4 Qualificare gli istituti e le sedi della cultura potenziando anche la loro sinergia di rete (servizi comuni, coordinamento mostre ed esposizioni, promozione e comunicazione, ecc.)
AP5 Potenziare e qualificare il sistema diffuso delle strutture universitarie e della ricerca e la loro sinergia di rete (servizi comuni, studentato, attività sportive e del tempo libero, biblioteche, punti ristoro, spazi laboratoriali, ecc.)
AP6 Realizzare una "piazza digitale" nella Darsena di città, in attuazione del progetto "DARE" del Comune di Ravenna (vincitore del 4° bando europeo Urban Innovative Actions), con infrastrutturazione ICT che coinvolga i cittadini attraverso vari strumenti (portale, app, totem informativi, panchine interattive, laboratori ed eventi)
AP7 Razionalizzare e qualificare le modalità di fruizione delle spiagge, salvaguardare e valorizzare il paesaggio dunale garantendo la continuità tra arenile e boschi retrodunali, promuovere costruzioni bioclimatiche per gli stabilimenti balneari e di servizio turistico, in attuazione del "Piano dell'Arenile"
AP8 Riquilibrare i capanni da pesca e i manufatti precari lungo le sponde lacustri e fluviali, per una fruizione naturalistica e, ove possibile, prevedendo servizi di supporto per il turismo esperienziale (birdwatching, didattica, punti informativi, ...), coerentemente con la riqualificazione ambientale delle foci dei fiumi e delle piallasse
AP9 Realizzare sistemi di comunicazione visiva e digitale per l'orientamento dei city users e per l'utilizzo di sistemi di trasporto pubblico, di bike e di car sharing nei nodi intermodali e negli spazi pubblici principali, per orientare la fruizione turistica e culturale della città e del suo territorio

LS4_
Diversificare e regolamentare l'offerta turistico-ricettiva in funzione delle diverse qualità ambientali, insediative e sociali e dei profili della domanda

AP1 Consolidare e qualificare l'offerta ricettiva alberghiera di fascia alta attraverso il recupero degli edifici speciali dismessi di qualità architettonica nella città storica e consolidata
AP2 Regolamentare le forme di ricettività extralberghiera (B&B, case e appartamenti per vacanze, albergo diffuso) nel centro storico e nei Lidi, attraverso adeguati dispositivi normativi e fiscali
AP3 Incentivare forme di ricettività extralberghiera (agriturismo, albergo diffuso, B&B, case e appartamenti per vacanze) nei nuclei frazionali e negli edifici sparsi della campagna, attraverso dispositivi premiali di tipo urbanistico, finanziario e fiscale, per agevolare la qualificazione degli edifici abbandonati
AP4 Incentivare la cooperazione tra host della ricettività extralberghiera, per la creazione di servizi di base comuni, a favore di una esperienza di turismo relazionale
AP5 Consolidare e razionalizzare forme ricettività naturalistica (campeggi e villaggi) lungo la fascia costiera

4

4

24

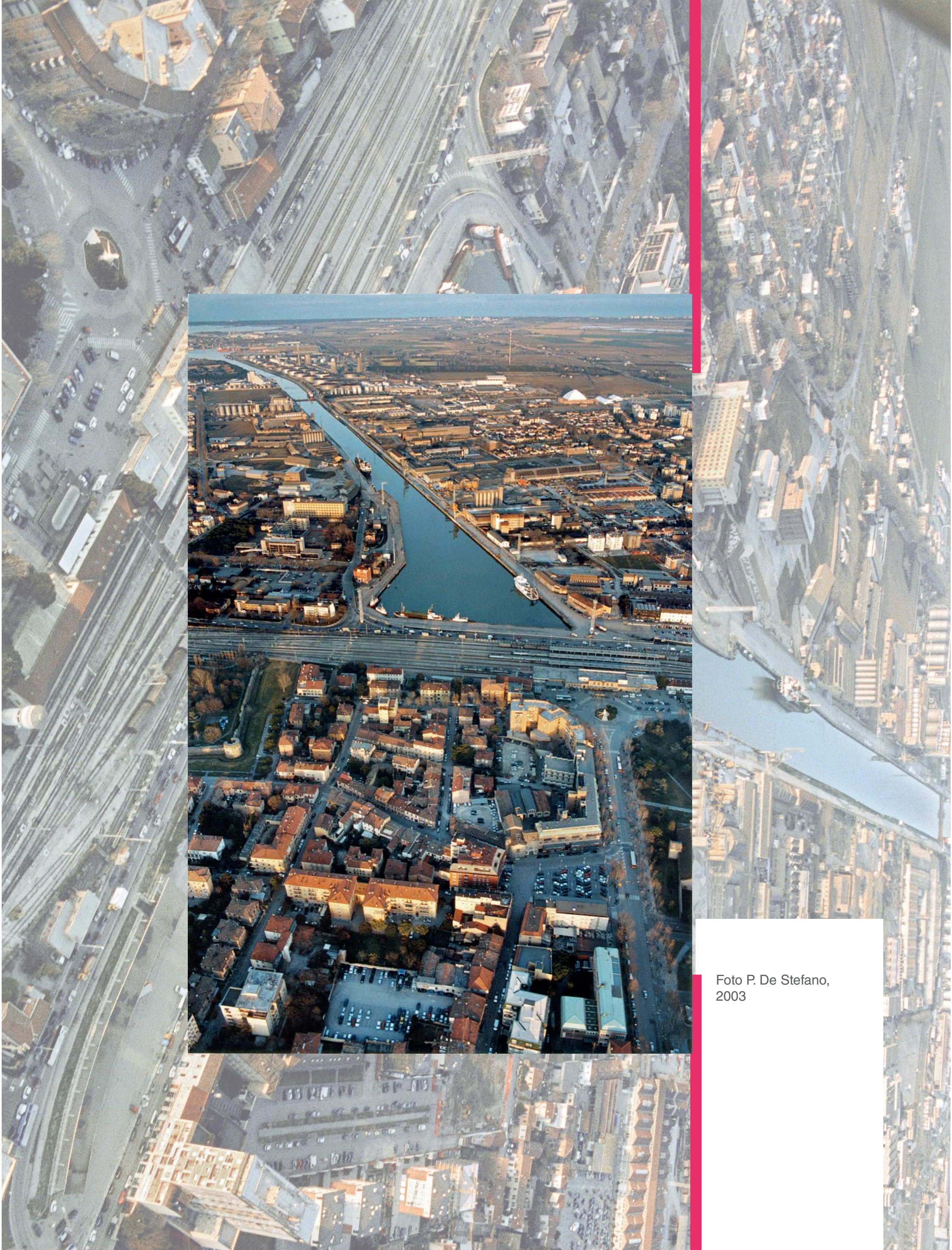


Foto P. De Stefano,
2003

2.2.5

Obiettivo 5 | Ravenna città rigenerata, abitabile, accogliente e sicura

2.2

Obiettivi strategici e Visione d'assieme

Questo obiettivo strategico fa riferimento alla necessità di concretizzare un processo di lunga durata di rigenerazione urbanistica e ambientale della città esistente, nel rispetto delle diverse identità stratificate nel territorio e del policentrismo che esse hanno prodotto. Questa esigenza deve prendere atto della necessità di non consumare più suolo e di rigenerare i tessuti e la rete degli spazi aperti esistenti, semplificando e razionalizzando i percorsi procedurali, normativi e gestionali. Si tratta di attivare una nuova stagione dei processi di riciclo, riuso e riqualificazione di una vasta e articolata gamma di condizioni insediative, spaziali, sociali e funzionali che va dal centro storico alla città consolidata, alle espansioni post belliche e a quelle pubbliche in particolare, ai tessuti di contatto tra città consolidata e porto, fino al policentrismo dei nuclei abitati della campagna ravennate e dei Lidi lungo la fascia costiera, ricercando mix funzionali adeguati e forme di integrazione delle fasce più deboli della popolazione. Ma anche attribuendo una centralità ineludibile alla città pubblica rappresentata innanzitutto dalla rete degli spazi aperti e delle attrezzature connesse, come progetto di suolo di qualità ecologica e paesaggistica, in grado di costituire una componente strutturante e caratterizzante delle infrastrutture verdi e blu che innervano l'intero territorio ravennate, in cui dimensione ambientale e culturale si intrecciano profondamente. Un progetto di suolo che dovrà tener conto anche della ricerca di un'adeguata sicurezza degli spazi aperti pubblici per abitanti e turisti, sulla base di un complesso di interventi integrati e diffusi di rivitalizzazione e presidio funzionale e di collaborazione tra il Comune e le tante forme di cittadinanza attiva. Tutto ciò richiede un cambiamento profondo del ciclo edilizio tradizionale, legato esclusivamente all'espansione edilizia in via di esaurimento, e un rinnovamento radicale, aziendale e tecnologico, dei soggetti imprenditoriali e tecnici. Allo stesso tempo presuppone l'attivazione di processi collaborativi pubblico-privati, di partecipazione e condivisione delle scelte di rigenerazione e, nella riappropriazione degli spazi aperti, di coinvolgimento degli attori sociali anche con strumenti pattizi.

Insomma una politica integrata di nuovo welfare urbano che assuma diverse declinazioni (spazi pubblici, attrezzature e servizi per fasce sociali disagiate, sicurezza, processi collaborativi e strumenti pattizi), compresa quella relativa alla diversificazione dell'offerta abitativa non garantita dal libero mercato, per dare risposta alle domande delle categorie sociali più deboli e marginali.

È possibile articolare questo obiettivo nei seguenti Lineamenti Strategici (LS) e Azioni Progettuali (AP):

LS1_ Arrestare il consumo di suolo e incentivare la riqualificazione della città esistente

AP1 Attivare una riqualificazione diffusa dei tessuti critici del Novecento, intervenendo su sicurezza strutturale, efficientamento energetico e riordino delle reti impiantistiche di smaltimento e ritenzione idrica

AP2 Incentivare e promuovere programmi di recupero primario degli edifici storici corrispondenti alla Struttura Urbana Minima (SUM)

AP3 Prevedere dispositivi premiali di tipo urbanistico, finanziario e fiscale volti al consolidamento della residenzialità stabile e del mix funzionale nella città esistente, regolamentando le nuove forme di ricettività extralberghiera (B&B, case e appartamenti per vacanze, albergo diffuso)

AP4 Sostenere e incentivare misure finalizzate a raggiungere, nelle varie parti della città, la massima vitalità urbana nelle diverse ore del giorno e stagioni dell'anno attraverso un'adeguata articolazione e differenziazione delle funzioni insediate e la diversificazione dei tempi di funzionamento delle attività e dei servizi

AP5 Prevedere dispositivi premiali di tipo urbanistico, finanziario e fiscale volti ad incentivare nuovi mix funzionali nei nuclei frazionali e negli edifici sparsi della campagna, anche attraverso forme di ricettività extralberghiera (agriturismo, albergo diffuso, ecc.)

AP6 Ridurre il "Residuo" del Piano vigente in ragione delle scelte di sviluppo sostenibile, della domanda effettiva e dei diritti acquisiti non cancellabili

AP7 Semplificare e razionalizzare le regole procedurali e le forme di incentivazione per rendere fattibili gli interventi di recupero e riuso dei tessuti edilizi e degli edifici speciali esistenti, a partire da quelli dismessi e abbandonati

LS2_ Potenziare la rete degli spazi aperti e la loro qualificazione ecologica e paesaggistica come componente qualificante e strutturante del sistema delle Infrastrutture verdi e blu e della loro dimensione ambientale e culturale integrata

AP1 Creare di un sistema di spazi aperti pubblici e privati posti a corona della città storica e consolidata, portuale e industriale (parchi urbani di bordo; aree

di forestazione urbana lungo le grandi infrastrutture stradali e ferroviarie tangenziali; aree di piantumazione preventiva sui suoli acquisiti alla proprietà pubblica e negli ambiti di rigenerazione lungo i margini urbani; *promenade* alberate periurbane; attrezzature scoperte sportive, ricreative e del tempo libero; aree di agricoltura urbana e orti urbani didattici e condivisi; rete di canali, scoli e Fiumi; rete ciclopedonale strutturante) come fascia osmotica di qualità paesaggistica ed ecologica tra la città esistente e la campagna

AP2 Qualificare la rete e la costellazione degli spazi pubblici (parchi e giardini, parco delle mura, strade e *promenade* alberate, piazze, parcheggi, slarghi, trame verdi di penetrazione al Canale Candiano, nuova "piazza d'acqua" della Darsena di città) e privati (aree pertinenziali degli edifici e dei tessuti) compresi quelli interstiziali e abbandonati - nella città storica, consolidata, portuale e industriale - attraverso il miglioramento delle loro connessioni, la riqualificazione di alcuni tracciati primari, l'irrobustimento delle dotazioni vegetali e l'incremento della permeabilità dei suoli, al fine di migliorare la qualità paesaggistica, la coesione sociale, l'identità delle "microcittà"

AP3 Innalzare il livello di sicurezza urbana degli spazi aperti pubblici (strade, piazze, giardini, parchi) attraverso la vitalizzazione dei piani terra dei fronti strada, la dotazione di piccoli presidi di attività sociali e ludico-ricreative negli spazi verdi, la realizzazione di idonee forme differenziate di illuminazione pubblica, la messa a punto di forme di gestione di tipo pattizio pubblico-privata

AP4 Riqualificazione del tracciato di via Farini e della rete storico-culturale dei monumenti Unesco e delle piazze

AP5 Qualificare gli spazi aperti dei Lidi e i nuclei frazionali delle campagne al fine di confermare o prevedere luoghi pubblici di riconosciuta qualità identitaria e di connessione tra le centralità locali

AP6 Attivare programmi di riconfigurazione qualitativa di strade, piazze, larghi e specifici spazi urbani in relazione alle modificazioni della mobilità urbana privata e pubblica (ZTL, zone 30, isole ambientali) connessi alla valorizzazione di specifici luoghi storici o adiacenti ad attrezzature collettive (scuole, attrezzature di interesse comune, ecc.) al fine di incrementare gli spazi riservati a pedonalità e ciclabilità, diversificare il trattamento del suolo e i sistemi di illuminazione, incrementare ove possibile le dotazioni vegetali e qualificare gli arredi urbani

AP7 Riqualificare e valorizzare gli accessi alla città dal punto di vista paesaggistico

AP8 Completare il Parco delle mura come sistema anulare verde e ciclopedonale, comprensivo dei tratti murari storici superstiti restaurati e da restaurare, oltre

che di specifici interventi di spazi ed edifici contermini quali ad esempio la Rocca Brancaleone, i giardini pubblici, il Parco Archeologico della ex Caserma Dante Alighieri

AP9 Creare le condizioni amministrative, finanziarie e gestionali per consentire una convergenza finalizzata di risorse pubbliche e private dedicate alla realizzazione degli spazi aperti e delle compensazioni ambientali

LS3_ Valorizzare gli edifici speciali dismessi o mal utilizzati come centralità per servizi e funzioni turistico-culturali, ludico-ricreative e sociali di qualità

AP1 Incentivare il recupero e la rifunzionalizzazione nel tempo dell'ingente quantità di edifici speciali dismessi di qualità architettonica, della città storica e consolidata (tra cui l'ex caserma Dante Alighieri, l'ex Amga, Porta Cybo, Santa Teresa, Largo Firenze, l'ex falegnameria comunale, l'ex macello), come capisaldi di nuove centralità di livello urbano, nazionale e internazionale – grandi servizi, attività turistico-ricettive, culturali ed espositive - inseriti in una strategia di rete

AP2 Promuovere, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, il recupero e la rifunzionalizzazione delle aree e degli impianti produttivi dismessi lungo il Canale Candiano (ex mercato del pesce, Fabbrica vecchia e Marchesato) e la Darsena di città come un sistema integrato per usi di interesse pubblico (culturale, sociale, del tempo libero, economico e della creatività)

AP3 Realizzare un sistema integrato di attrezzature per lo sport, la cultura e il tempo libero anche attraverso la riqualificazione di quelle esistenti inutilizzate o sottoutilizzate, con l'obiettivo di valorizzare il ricco tessuto di associazioni presenti sul territorio

AP4 Completare il programma di messa in sicurezza degli edifici scolastici dal punto di vista sismico, energetico e impiantistico finalizzato anche a riconoscere in queste attrezzature i riferimenti primari della Struttura Urbana Minima (SUM) per le comunità locali, in caso di eventi calamitosi

AP5 Incrementare la dotazione di servizi e attrezzature per gli abitanti stanziali e temporanei dei Lidi e dei nuclei frazionali della campagna, attraverso il recupero e il cambio di destinazione d'uso di edifici esistenti, con priorità per quelli dismessi

AP6 Recuperare e rifunzionalizzare gli edifici speciali isolati nella campagna per funzioni integrate con i relativi poli di interesse storico-archeologico e naturalistico

LS4_ Rinnovare il patrimonio insediativo ed edilizio secondo principi di eco sostenibilità e di integrazione con le infrastrutture verdi e blu

AP1 Incentivare interventi integrati di riqualificazione dei tessuti urbani esistenti, dal punto di vista dell'adeguamento antisismico, dell'innalzamento delle prestazioni energetiche e microclimatiche mediante il ricorso a soluzioni di comportamento passivo e l'uso di fonti energetiche da risorse rinnovabili, della ritenzione idrica, del riciclo delle acque, della permeabilizzazione e qualificazione vegetale degli spazi pertinenziali

AP2 Incentivare l'adeguamento a standard ecologico-ambientali sostenibili degli edifici e degli spazi pertinenziali, esistenti e di progetto, delle aree industriali, commerciali e logistiche, anche attraverso specifiche certificazioni

AP3 Garantire la rigenerazione delle risorse non rinnovabili, sia utilizzando soluzioni e tecnologie in grado di mitigare gli impatti sulle componenti ambientali fondamentali (acqua, aria e suolo), sia utilizzando materiali da costruzione riciclabili o riciclati e durevoli nel tempo

LS5_ Sviluppare politiche e programmi di nuovo welfare urbano, per dare risposta alle domande abitative e di servizi delle fasce sociali più deboli e marginali

AP1 Garantire quote minime di housing sociale e co-housing, ERP e acquisto immobili esistenti, negli interventi di rigenerazione urbana con un'adeguata diversificazione dei tagli degli alloggi, delle fasce sociali e delle categorie disagiate di riferimento, garantendo anche quote di alloggi a rotazione finalizzate ad agevolare lo spostamento temporaneo di abitanti per la realizzazione di interventi di recupero e riqualificazione

AP2 Incentivare la conservazione e la crescita di destinazioni d'uso integrate con la residenza, con particolare riferimento al commercio di vicinato, e la diffusione di "centri commerciali naturali" connessi a luoghi specifici e prodotti caratterizzanti

AP3 Agevolare l'adeguamento del taglio degli alloggi alle domande insorgenti nel mercato, attraverso interventi strutturali integrati di limitata dimensione, compatibilmente con la conservazione delle caratteristiche tipo-morfologiche e tecno-costruttive degli edifici storici

AP4 Rigenerare gli insediamenti pubblici di edilizia economica e popolare caratterizzati da degrado urbanistico, edilizio e costruttivo, da monofunzionalità e da disagio sociale

AP5 Riqualificare il patrimonio edilizio abitativo e gli spazi aperti per garantire un'adeguata accessibilità alle fasce più deboli della popolazione (bambini, anziani e disabili)

OBIETTIVI

LINEAMENTI STRATEGICI

AZIONI PROGETTUALI

5.
RAVENNA
CITTÀ
RIGENERATA,
ABITABILE,
ACCOGLIENTE
E SICURA

LS1_
Arrestare il consumo di suolo e incentivare la riqualificazione della città esistente

LS2_
Potenziare la rete degli spazi aperti e la loro qualificazione ecologica e paesaggistica come componente qualificante e strutturante del sistema delle Infrastrutture verdi e blu e della loro dimensione ambientale e culturale integrata

LS3_
Valorizzare gli edifici speciali dismessi o mal utilizzati come centralità per servizi e funzioni turistico-culturali, ludico-ricreative e sociali di qualità

LS4_
Rinnovare il patrimonio insediativo ed edilizio secondo principi di eco sostenibilità e di integrazione con le infrastrutture verdi e blu

LS5_
Sviluppare politiche e programmi di nuovo welfare urbano, per dare risposta alle domande abitative e di servizi delle fasce sociali più deboli e marginali

AP1 Attivare una riqualificazione diffusa dei tessuti critici del Novecento, intervenendo su sicurezza strutturale, efficientamento energetico e riordino delle reti impiantistiche di smaltimento e ritenzione idrica
AP2 Incentivare e promuovere programmi di recupero primario degli edifici storici corrispondenti alla Struttura Urbana Minima (SUM)
AP3 Prevedere dispositivi premiali di tipo urbanistico, finanziario e fiscale volti al consolidamento della residenzialità stabile e del mix funzionale nella città esistente, regolamentando le nuove forme di ricettività extralberghiera (B&B, case e appartamenti per vacanze, albergo diffuso)
AP4 Sostenere e incentivare misure finalizzate a raggiungere, nelle varie parti della città, la massima vitalità urbana nelle diverse ore del giorno e stagioni dell'anno attraverso un'adeguata articolazione e differenziazione delle funzioni insediate e la diversificazione dei tempi di funzionamento delle attività e dei servizi
AP5 Prevedere dispositivi premiali di tipo urbanistico, finanziario e fiscale volti ad incentivare nuovi mix funzionali nei nuclei frazionali e negli edifici sparsi della campagna, anche attraverso forme di ricettività extralberghiera (agriturismo, albergo diffuso, ecc.)
AP6 Ridurre il "Residuo" del Piano vigente in ragione delle scelte di sviluppo sostenibile, della domanda effettiva e dei diritti acquisiti non cancellabili
AP7 Semplificare e razionalizzare le regole procedurali e le forme di incentivazione per rendere fattibili gli interventi di recupero e riuso dei tessuti edilizi e degli edifici speciali esistenti, a partire da quelli dismessi e abbandonati

AP1 Creazione di un sistema di spazi aperti pubblici e privati posti a corona della città storica e consolidata, portuale e industriale (parchi urbani di bordo; aree di forestazione urbana lungo le grandi infrastrutture stradali e ferroviarie tangenziali; aree di piantumazione preventiva sui suoli acquisiti alla proprietà pubblica e negli ambiti di rigenerazione lungo i margini urbani; promenade alberate periurbane; attrezzature scoperte sportive, ricreative e del tempo libero; aree di agricoltura urbana e orti urbani didattici e condivisi; rete di canali, scoli e fiumi; rete ciclopedonale strutturante) come fascia osmotica di qualità paesaggistica ed ecologica tra la città esistente e la campagna
AP2 Qualificare la rete e la costellazione degli spazi pubblici (parchi e giardini, parco delle mura, strade e promenade alberate, piazze, parcheggi, slarghi, trame verdi di penetrazione al Canale Candiano, nuova "piazza d'acqua" della Darsena di città) e privati (aree pertinenziali degli edifici e dei tessuti) compresi quelli interstiziali e abbandonati - nella città storica, consolidata, portuale e industriale - attraverso il miglioramento delle loro connessioni, la riqualificazione di alcuni tracciati primari, l'irrobustimento delle dotazioni vegetali e l'incremento della permeabilità dei suoli, al fine di migliorare la qualità paesaggistica, la coesione sociale, l'identità delle "microcittà"
AP3 Innalzare il livello di sicurezza urbana degli spazi aperti pubblici (strade, piazze, giardini, parchi) attraverso la vitalizzazione dei piani terra dei fronti strada, la dotazione di piccoli presidi di attività sociali e ludico-ricreative negli spazi verdi, la realizzazione di idonee forme differenziate di illuminazione pubblica, la messa a punto di forme di gestione di tipo pattizio pubblico-privata
AP4 Riqualificare il tracciato di via Farini e della rete storico-culturale dei monumenti Unesco e delle piazze
AP5 Qualificare gli spazi aperti dei Lidi e i nuclei frazionali delle campagne al fine di confermare o prevedere luoghi pubblici di riconosciuta qualità identitaria e di connessione tra le centralità locali
AP6 Attivare programmi di riconfigurazione qualitativa di strade, piazze, larghi e specifici spazi urbani in relazione alle modificazioni della mobilità urbana privata e pubblica (ZTL, zone 30, isole ambientali) connessi alla valorizzazione di specifici luoghi storici o adiacenti ad attrezzature collettive (scuole, attrezzature di interesse comune, ecc.) al fine di incrementare gli spazi riservati a pedonalità e ciclabilità, diversificare il trattamento del suolo e i sistemi di illuminazione, incrementare ove possibile le dotazioni vegetali e qualificare gli arredi urbani
AP7 Riqualificare e valorizzare gli accessi alla città dal punto di vista paesaggistico
AP8 Completare il Parco delle mura come sistema anulare verde e ciclopedonale, comprensivo dei tratti murari storici superstiti restaurati e da restaurare, oltre che di specifici interventi su spazi ed edifici contermini quali ad esempio la Rocca Brancaleone, i giardini pubblici, il Parco Archeologico della ex Caserma Dante Alighieri
AP9 Creare le condizioni amministrative, finanziarie e gestionali per consentire una convergenza finalizzata di risorse pubbliche e private dedicate alla realizzazione degli spazi aperti e delle compensazioni ambientali

AP1 Incentivare il recupero e la rifunionalizzazione nel tempo dell'ingente quantità di edifici speciali dismessi di qualità architettonica, della città storica e consolidata (tra cui l'ex caserma Dante Alighieri, l'ex Arma, Porta Cybo, Santa Teresa, Largo Firenze, l'ex falegnameria comunale, l'ex macello), come capisaldi di nuove centralità di livello urbano, nazionale e internazionale - grandi servizi, attività turistico-ricettive, culturali ed espositive - inseriti in una strategia di rete
AP2 Promuovere, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, il recupero e la rifunionalizzazione delle aree e degli impianti produttivi dismessi lungo il Canale Candiano (ex mercato del pesce) e la Darsena di città come un sistema integrato per usi di interesse pubblico (culturale, sociale, del tempo libero, economico e della creatività)
AP3 Realizzare un sistema integrato di attrezzature per lo sport, la cultura e il tempo libero anche attraverso la riqualificazione di quelle esistenti inutilizzate o sottoutilizzate, con l'obiettivo di valorizzare il ricco tessuto di associazioni presenti sul territorio
AP4 Completare il programma di messa in sicurezza degli edifici scolastici dal punto di vista sismico, energetico e impiantistico finalizzato anche a riconoscere in queste attrezzature i riferimenti primari della Struttura Urbana Minima (SUM) per le comunità locali, in caso di eventi calamitosi
AP5 Incrementare la dotazione di servizi e attrezzature per gli abitanti stanziali e temporanei dei Lidi e dei nuclei frazionali della campagna, attraverso il recupero e il cambio di destinazione d'uso di edifici esistenti, con priorità per quelli dismessi
AP6 Recuperare e rifunionalizzare gli edifici speciali isolati nella campagna per funzioni integrate con i relativi poli di interesse storico-archeologico e naturalistico

AP1 Incentivare interventi integrati di riqualificazione dei tessuti urbani esistenti, dal punto di vista dell'adeguamento antisismico, dell'innalzamento delle prestazioni energetiche e microclimatiche mediante il ricorso a soluzioni di comportamento passivo e l'uso di fonti energetiche da risorse rinnovabili, della ritenzione idrica, del riciclo delle acque, della permeabilizzazione e qualificazione vegetale degli spazi pertinenziali
AP2 Incentivare l'adeguamento a standard ecologico-ambientali sostenibili degli edifici e degli spazi pertinenziali, esistenti e di progetto, delle aree industriali, commerciali e logistiche, anche attraverso specifiche certificazioni
AP3 Garantire la rigenerazione delle risorse non rinnovabili, sia utilizzando soluzioni e tecnologie in grado di mitigare gli impatti sulle componenti ambientali fondamentali (acqua, aria e suolo), sia utilizzando materiali da costruzione riciclabili o riciclati e durevoli nel tempo

AP1 Garantire quote minime di housing sociale e co-housing, ERP e acquisto immobili esistenti, negli interventi di rigenerazione urbana con un'adeguata diversificazione dei tagli degli alloggi, delle fasce sociali e delle categorie disagiate di riferimento, garantendo anche quote di alloggi a rotazione finalizzate ad agevolare lo spostamento temporaneo di abitanti per la realizzazione di interventi
AP2 Incentivare la conservazione e la crescita di destinazioni d'uso integrate con la residenza, con particolare riferimento al commercio di vicinato, e la diffusione di "centri commerciali naturali" connessi a luoghi specifici e prodotti caratterizzanti
AP3 Agevolare l'adeguamento del taglio degli alloggi alle domande insorgenti nel mercato, attraverso interventi strutturali integrati di limitata dimensione, compatibilmente con la conservazione delle caratteristiche tipo-morfologiche e tecno-costruttive degli edifici storici
AP4 Rigenerare gli insediamenti pubblici di edilizia economica e popolare caratterizzati da degrado urbanistico, edilizio e costruttivo, da monofunzionalità e da disagio sociale
AP5 Riqualificare il patrimonio edilizio abitativo e gli spazi aperti per garantire un'adeguata accessibilità alle fasce più deboli della popolazione (bambini, anziani e disabili, permanente e temporanei)

5

5

30

2.2.6 Ruolo, disegno e contenuti strategici della Visione d'assieme

2.2

Obiettivi strategici e Visione d'assieme

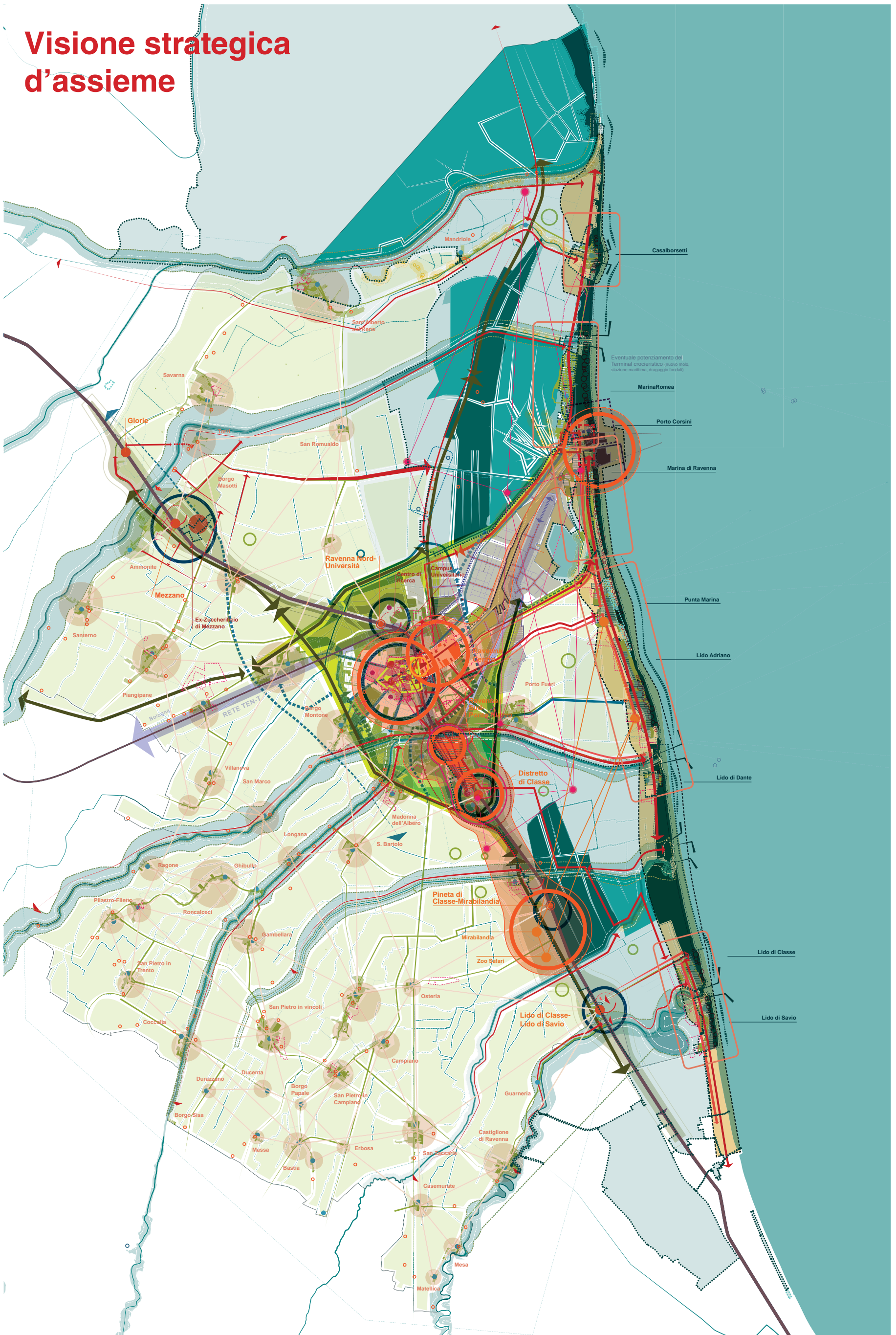
Come già ricordato nell'introduzione al presente Documento, la dimensione strategica del PUG, come chiarito all'Art. 24 della L.R. 24/2017, costituisce un riferimento fondamentale nella gestione del rapporto costante nel tempo che si determinerà tra il disegno strategico d'assieme e le scelte puntuali di tipo regolativo e progettuale. E cioè tra la "cartografia relativa ai contenuti strategici" (con i connessi Obiettivi strategici) e la definizione delle scelte che il Piano solleciterà (cfr. Art. 24) in relazione agli ambiti oggetto di "Accordi Operativi", ai Piani attuativi di iniziativa pubblica e al sistema delle reti infrastrutturali e ambientali.

Il PUG si prefigge così di delineare spazialmente la configurazione di una Visione d'assieme con l'indicazione delle scelte strategiche di assetto e sviluppo urbano "orientate prioritariamente alla rigenerazione del territorio urbanizzato, alla riduzione del consumo di suolo e alla sostenibilità ambientale e territoriale degli usi e delle trasformazioni" (cfr. Art. 31, comma 1).

Il **disegno della Visione d'assieme** delle strategie comunali ha "carattere ideogrammatico", come previsto dall'Art. 24, comma 2, lettera a), così come i Progetti-guida di interesse strategico che corredano la Visione d'assieme proiettandola in una dimensione strategico-operativa fortemente ancorata ai grandi segni della natura, della storia e dell'infrastrutturazione urbana e territoriale (cfr. successivo cap. 2.3). La visione è costituita da due elaborati di scala diversa:

- "Carta d'assieme del territorio comunale", un elaborato in scala 1:40.000 dell'intero territorio comunale con l'evidenziazione delle principali scelte ambientali, infrastrutturali, insediative e delle centralità, anche in rapporto alla dimensione sovra-comunale. In tal senso l'elaborato contiene anche schemi sintetici su specifiche componenti caratterizzanti e qualificanti.
- "Carta di dettaglio dell'area urbana centrale", un elaborato in scala 1:20.000 relativo al territorio urbanizzato della città e del porto, per l'approfondimento delle scelte strategiche nell'area urbana centrale.

Visione strategica d'assieme



TERRITORIO STORICO, CITTÀ CONSOLIDATA E CENTRALITÀ

Grandi centralità di livello urbano, regionale, nazionale e internazionale, esistenti e di progetto

- Centro storico, Darsena di città, Distretto storico-archeologico e culturale di Classe, Porto crocieristico di Marina di Ravenna (Terminal crocieristico e nuova stazione marittima), Polo ludico-ricreativo e naturalistico di Mirabilandia/Pineta di Classe, Campus universitario, Polo amministrativo pubblico

Centralità locali, esistenti e di progetto, dei Lidi e dei nuclei insediativi della campagna

- Nuclei insediativi della campagna

- Lidi

Edifici e complessi speciali di interesse storico-architettonico da salvaguardare e/o rifunzionalizzare

- Rete dei Siti Unesco
- Rete diffusa dei monumenti e degli edifici di valore storico architettonico
- Rete del sistema universitario e della ricerca
- Edifici speciali del centro storico abbandonati (1. Ex caserma Dante Alighieri, 2. Ex Amaga, 3. Mura di Porta cybo, 4. Ex cinema Roma, 5. Santa Teresa, 6. Largo Firenze, 7. Ex falegnameria comunale)
- Edifici speciali del porto canale abbandonati (fabbrica vecchia di via del Marchesato, ex mercato del pesce)
- Edifici di archeologia industriale della Darsena di città
- Ex Zuccherificio di Mezzano
- Distretto di Classe:
 - Ex Zuccherificio Eridania (integrato con il Distretto storico-archeologico e culturale di Classe)
 - Complesso archeologico dell'Antico Porto di Classe

Nodi intermodali

- Stazione ferroviaria di Ravenna Centro da riconfigurare con la piazza antistante e lo spazio dello scalo merci da dismettere
- Nuova Stazione Marittima del Terminal crocieristico

Edifici speciali di interesse storico-naturalistico da salvaguardare e/o rifunzionalizzare

- Aggregazioni di capanni da pesca storici da salvaguardare e rifunzionalizzare, lungo piallasse e foci dei fiumi

Ambiti urbani di rigenerazione del PSC vigente

- Ambiti urbani di rigenerazione e/o nuova edificazione del PSC vigente confermati

INFRASTRUTTURE DEL PORTO, DELLA MOBILITÀ E TECNOLOGICHE

Porto

- Progetto Hub Portuale (approfondimento dei fondali e adeguamento delle banchine del Canale Candiano per l'attracco delle grandi navi container)
- Nuove aree per la logistica e le filiere produttive e commerciali CONNESSE (ai fini dell'innalzamento della competitività internazionale del porto)

Mobilità su ferro

- Linea ferroviaria Ravenna-Bologna da potenziare, efficientare e adeguare agli standard delle reti TEN-T
- Nuovi scali merci nel porto connessi alla rete ferroviaria portuale di progetto e alle reti TEN-T
- Linea FS da configurare anche come metro-ferrovia per migliorare e qualificare l'accessibilità alle risorse strategiche del territorio:
 - Nuove stazioni
 - Potenziamento del ruolo funzionale delle stazioni esistenti come nodi intermodali locali

Mobilità su gomma

- Connessioni stradali di scorrimento tangenziale alla città e verso il porto da razionalizzare e fluidificare:
 - Tracciati stradali da riqualificare
 - Tracciati stradali di nuova realizzazione

Direttrici di potenziamento del trasporto pubblico locale

Mobilità slow

- Rete ciclopedonale da qualificare e potenziare
- Nuova connessione di mobilità "dolce" tra i porti crocieristico/turistico e la Stazione ferroviaria Ravenna Centro, attraverso:
 - Sistema meccanizzato (people mover, medio-lungo termine)
 - Tracciato idroviario
- Traghetto Marina di Ravenna - Porto Corsini da potenziare e razionalizzare

Intermodalità

- Nodi intermodali delle stazioni della metro-ferrovia di progetto
- Parcheggi di scambio

Reti e impianti dell'energia, dei rifiuti e ICT

- Polo integrato dei rifiuti da razionalizzare e riqualificare
- Isole digitali

INFRASTRUTTURE VERDI E BLU

Fascia costiera

- Mitigazione del rischio idraulico da allagamento della costa
- "Parco marittimo" di progetto con:
 - Mitigazione dell'erosione costiera
 - Ripascimento degli arenili e ricostituzione dei sistemi dunali e vegetazionali compromessi
 - Pinete da salvaguardare, rendere fruibili e ricostituire

- Aree naturali protette (Parco del Delta del Po, ZPS Valli di Comacchio, ZPS Mezzano, ecc)

- Aree agricole interessate dai fenomeni di ingressione marina (ambiti ex ARA e AVN) da riqualificare e rifunzionalizzare

- Piallasse e altri specchi d'acqua da salvaguardare e valorizzare dal punto di vista naturalistico

- Nuovi parchi fluviali come infrastrutture ambientali complesse per il controllo dell'esondazione e la qualificazione paesaggistica:
 - fasce lineari di esondazione controllata
 - sistemi vegetazionali e usi agro-forestali compatibili
 - sistemi lineari di fitodepurazione
 - argini rimodellati e attrezzati
 - valorizzazione ambientale di fiumi e torrenti
 - rinaturazione delle foci

- Reti di smaltimento, drenaggio e raccolta, da razionalizzare e potenziare

Rete pubblica degli spazi aperti e del verde

Cintura verde interna:

- Circuito delle Mura storiche e rete delle piazze da qualificare e valorizzare

Cintura verde esterna:

- Sistema dei grandi parchi urbani di bordo da consolidare e potenziare

- Spazi aperti compresi e compresi tra le reti infrastrutturali da qualificare:
 - sistemi misti di attrezzature scoperte sportive, ricreative e del tempo libero
 - aree di agricoltura urbana e orti urbani didattici e condivisi

Grande Corona Verde:

- Grandi infrastrutture esistenti e di progetto tangenziali alla città, da qualificare con interventi di forestazione urbana

- Trame verdi di penetrazione al canale Candiano

- Tracciati urbani di margine della città esistente da qualificare come promenade alberate perurbane

- Spazi aperti periurbani da qualificare come pori verdi

- La Darsena di città come piazza d'acqua attrezzata

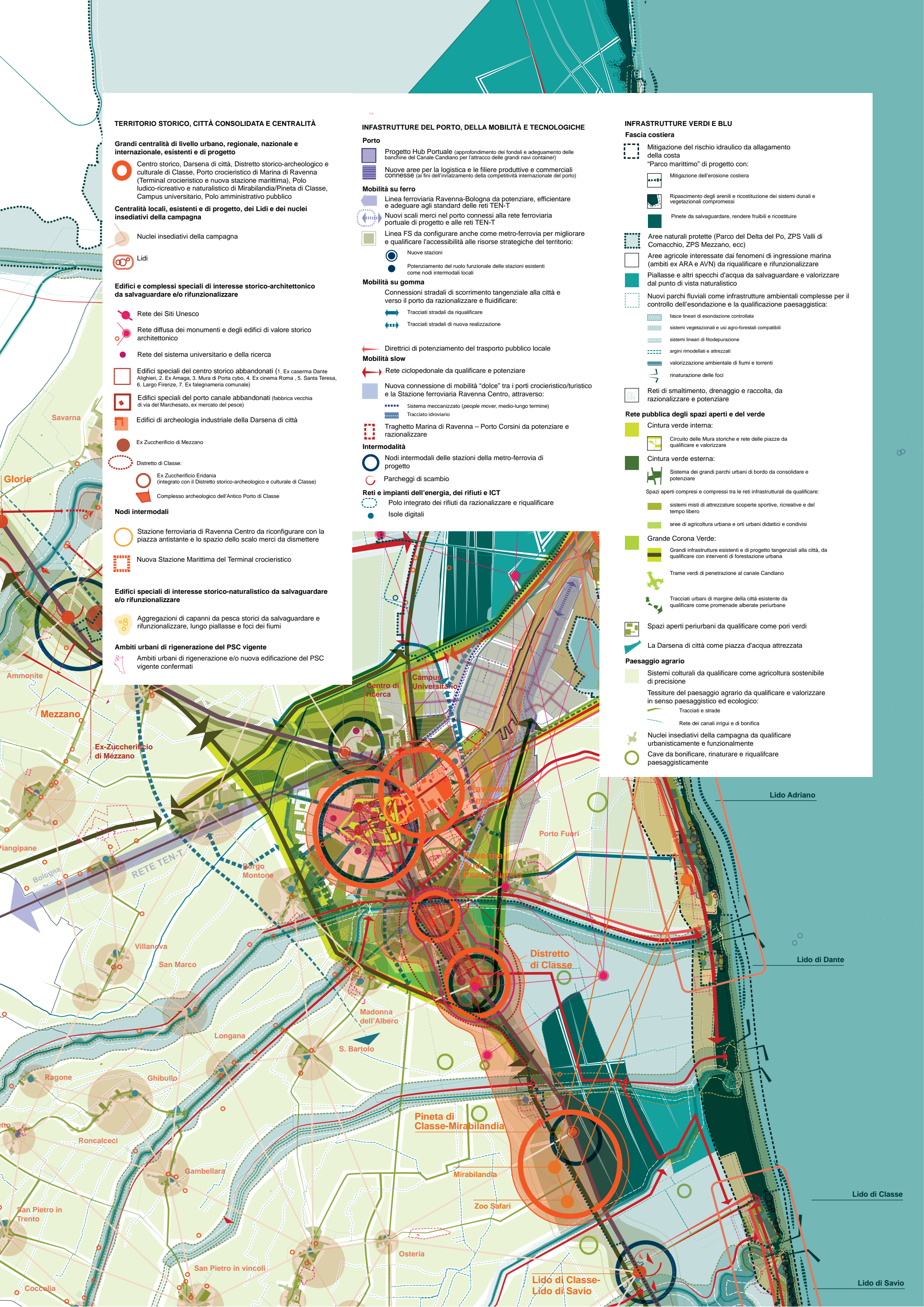
Paesaggio agrario

- Sistemi culturali da qualificare come agricoltura sostenibile di precisione

- Tessiture del paesaggio agrario da qualificare e valorizzare in senso paesaggistico ed ecologico:
 - Tracciati e strade
 - Rete dei canali irrigui e di bonifica

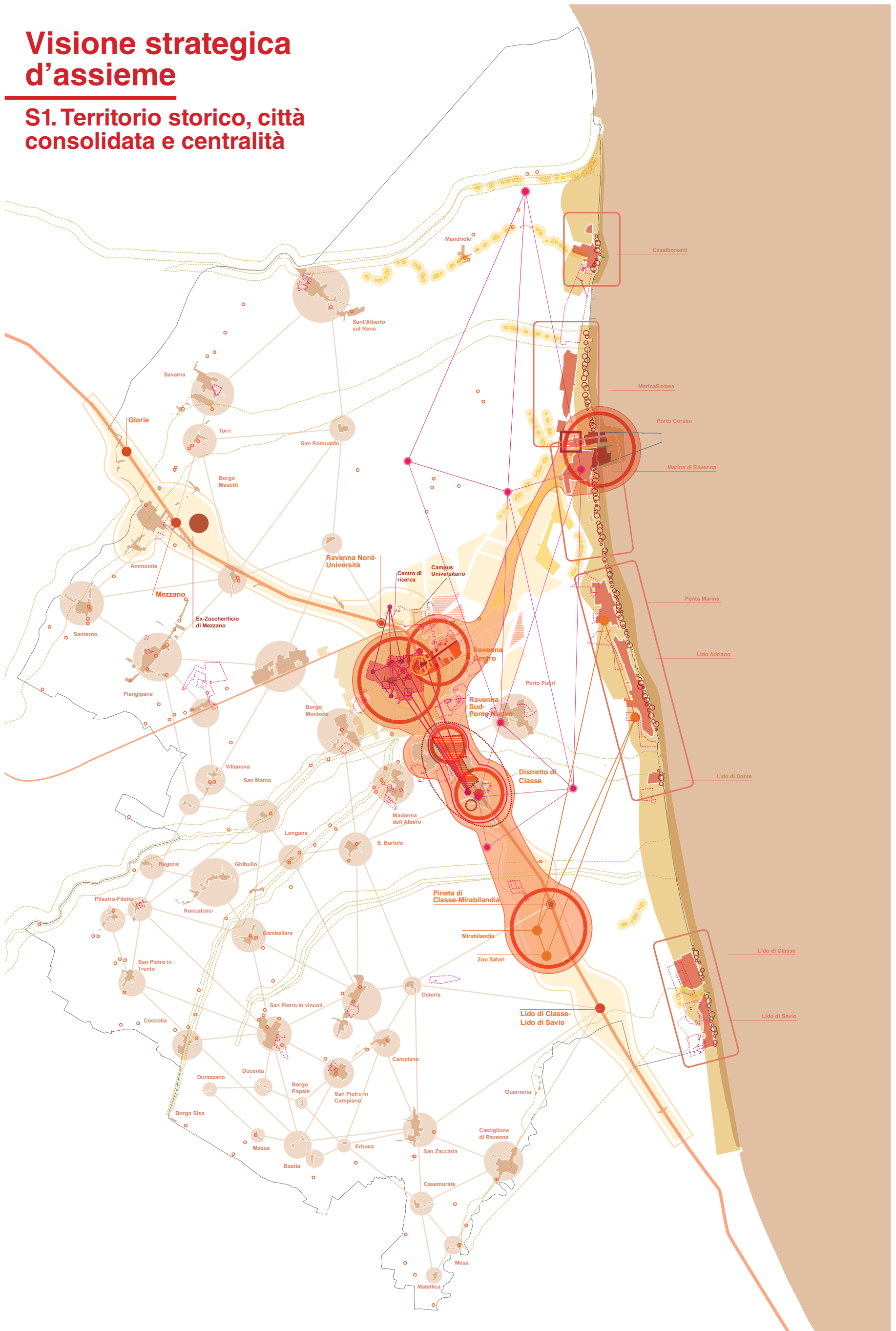
- Nuclei insediativi della campagna da qualificare urbanisticamente e funzionalmente

- Cave da bonificare, rinaturare e riqualificare paesaggisticamente



Visione strategica d'assieme

S1. Territorio storico, città consolidata e centralità



TERRITORIO STORICO, CITTÀ CONSOLIDATA E CENTRALITÀ

Grandi centralità di livello urbano, regionale, nazionale e internazionale, esistenti e di progetto

- Centro storico, Darsena di città, Distretto storico-archeologico e culturale di Classe, Porto crocieristico di Marina di Ravenna (Terminal crocieristico e nuova stazione marittima), Polo ludico-ricreativo e naturalistico di Mirabilandia/Pineta di Classe, Campus universitario, Polo amministrativo pubblico

Centralità locali, esistenti e di progetto, dei Lidi e dei nuclei insediativi della campagna

- Nuclei insediativi della campagna

- Lidi

Edifici e complessi speciali di interesse storico-architettonico da salvaguardare e/o rifunzionalizzare

- Rete dei Siti Unesco
- Rete diffusa dei monumenti e degli edifici di valore storico architettonico
- Rete del sistema universitario e della ricerca
- Edifici speciali del centro storico abbandonati (1. Ex caserma Dante Alighieri, 2. Ex Amaga, 3. Mura di Porta cybo, 4. Ex cinema Roma, 5. Santa Teresa, 6. Largo Firenze, 7. Ex falegnameria comunale)
- Edifici speciali del porto canale abbandonati (fabbrica vecchia di via del Marchesato, ex mercato del pesce)
- Edifici di archeologia industriale della Darsena di città
- Ex Zuccherificio di Mezzano
- Distretto di Classe:
- Ex Zuccherificio Eridania (integrato con il Distretto storico-archeologico e culturale di Classe)
- Complesso archeologico dell'Antico Porto di Classe

Nodi intermodali

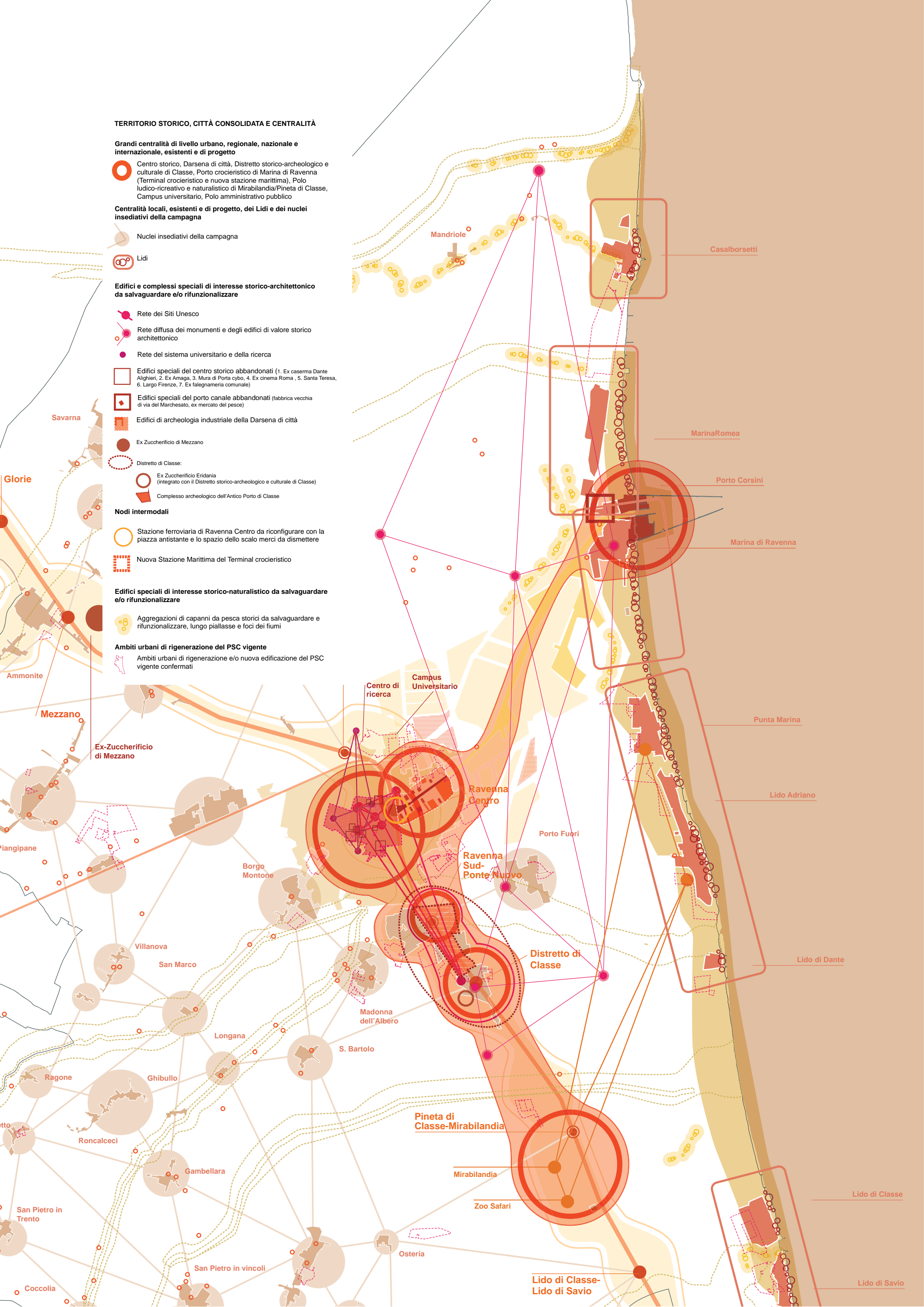
- Stazione ferroviaria di Ravenna Centro da riconfigurare con la piazza antistante e lo spazio dello scalo merci da dismettere
- Nuova Stazione Marittima del Terminal crocieristico

Edifici speciali di interesse storico-naturalistico da salvaguardare e/o rifunzionalizzare

- Aggregazioni di capanni da pesca storici da salvaguardare e rifunzionalizzare, lungo piallasse e foci dei fiumi

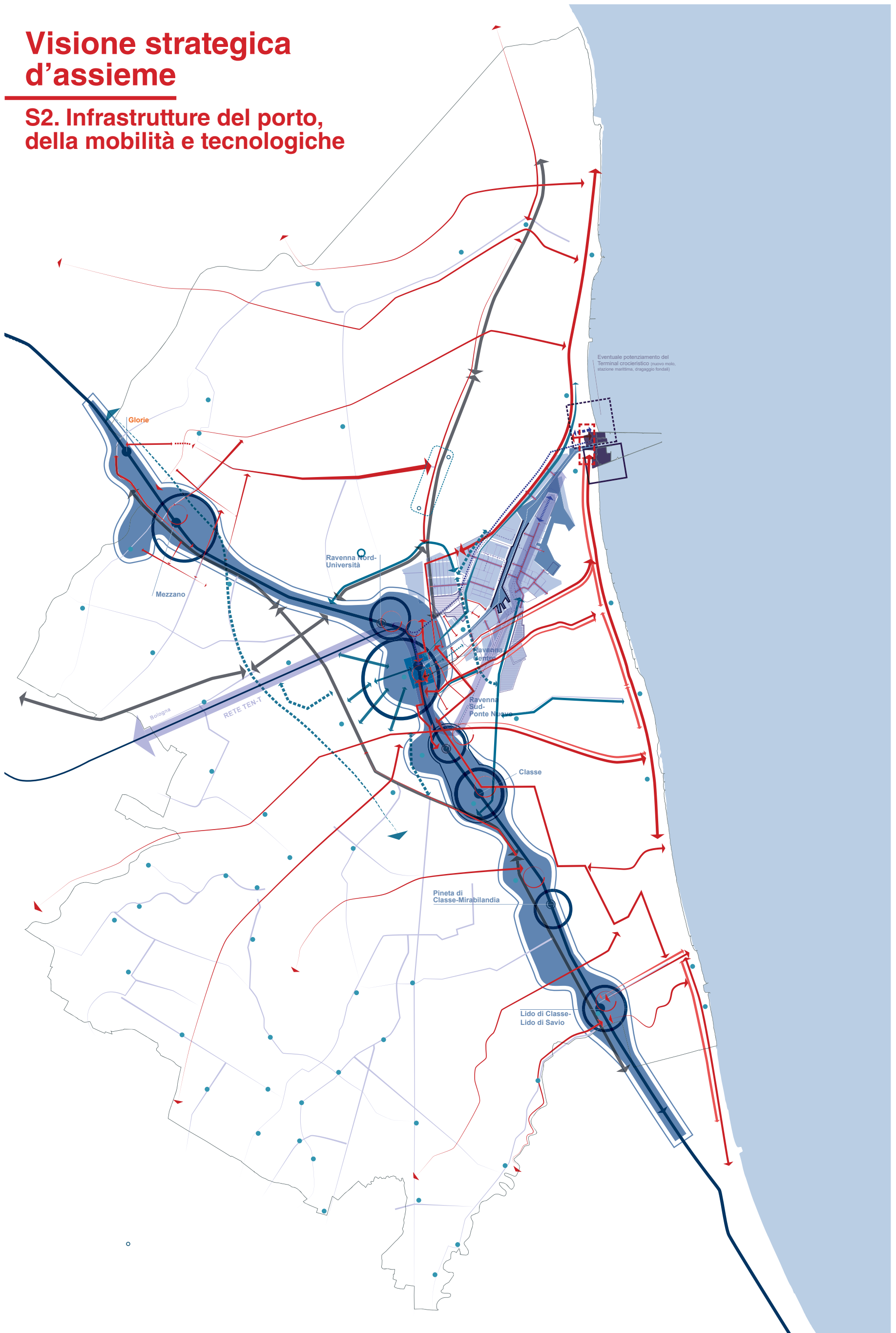
Ambiti urbani di rigenerazione del PSC vigente

- Ambiti urbani di rigenerazione e/o nuova edificazione del PSC vigente confermati



Visione strategica d'assieme

S2. Infrastrutture del porto, della mobilità e tecnologiche



INFRASTRUTTURE DEL PORTO, DELLA MOBILITÀ E TECNOLOGICHE

Porto

- Progetto Hub Portuale (approfondimento dei fondali e adeguamento delle banchine del Canale Candiano per l'attracco delle grandi navi container)
- Nuove aree per la logistica e le filiere produttive e commerciali CONNESSE (ai fini dell'innalzamento della competitività internazionale del porto)

Mobilità su ferro

- Linea ferroviaria Ravenna-Bologna da potenziare, efficientare e adeguare agli standard delle reti TEN-T
- Nuovi scali merci nel porto connessi alla rete ferroviaria portuale di progetto e alle reti TEN-T
- Linea FS da configurare anche come metro-ferrovia per migliorare e qualificare l'accessibilità alle risorse strategiche del territorio:
 - Nuove stazioni
 - Potenziamento del ruolo funzionale delle stazioni esistenti come nodi intermodali locali

Mobilità su gomma

- Connessioni stradali di scorrimento tangenziale alla città e verso il porto da razionalizzare e fluidificare:
 - Tracciati stradali da riqualificare
 - Tracciati stradali di nuova realizzazione

- Direttrici di potenziamento del trasporto pubblico locale

Mobilità slow

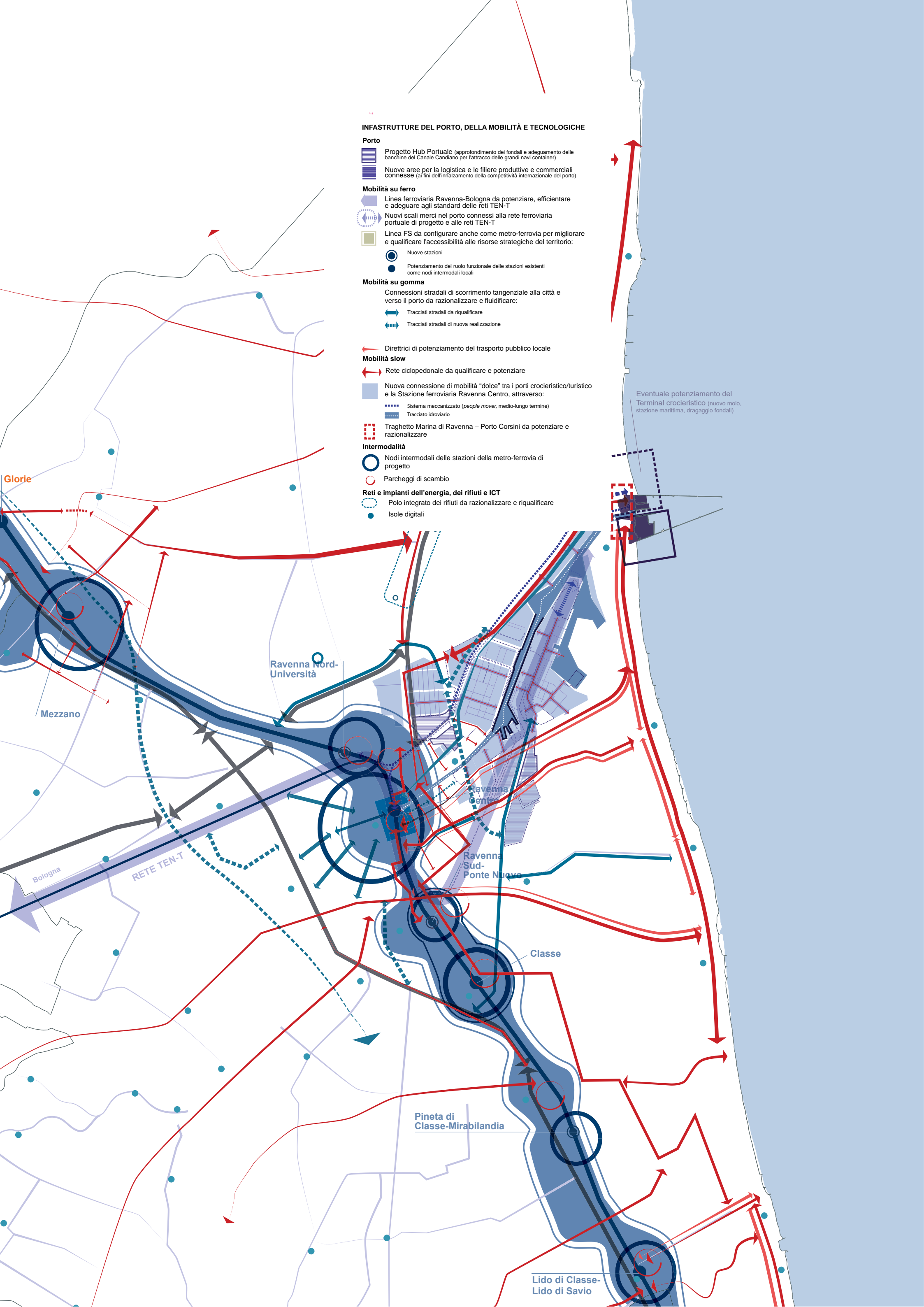
- Rete ciclopedonale da qualificare e potenziare
- Nuova connessione di mobilità "dolce" tra i porti crocieristico/turistico e la Stazione ferroviaria Ravenna Centro, attraverso:
 - Sistema meccanizzato (people mover, medio-lungo termine)
 - Tracciato idroviario
- Traghetto Marina di Ravenna - Porto Corsini da potenziare e razionalizzare

Intermodalità

- Nodi intermodali delle stazioni della metro-ferrovia di progetto
- Parcheggi di scambio

Reti e impianti dell'energia, dei rifiuti e ICT

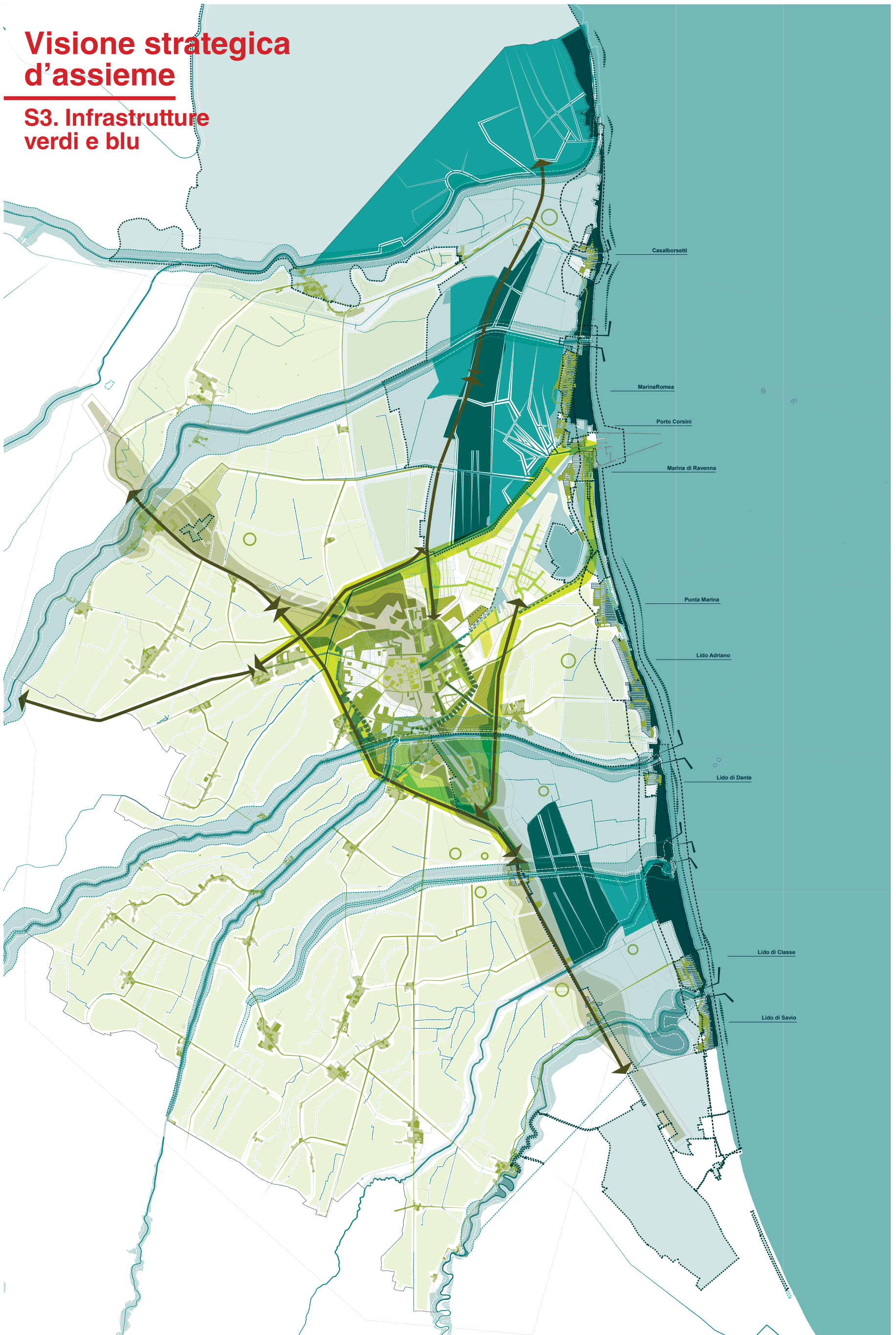
- Polo integrato dei rifiuti da razionalizzare e riqualificare
- Isole digitali

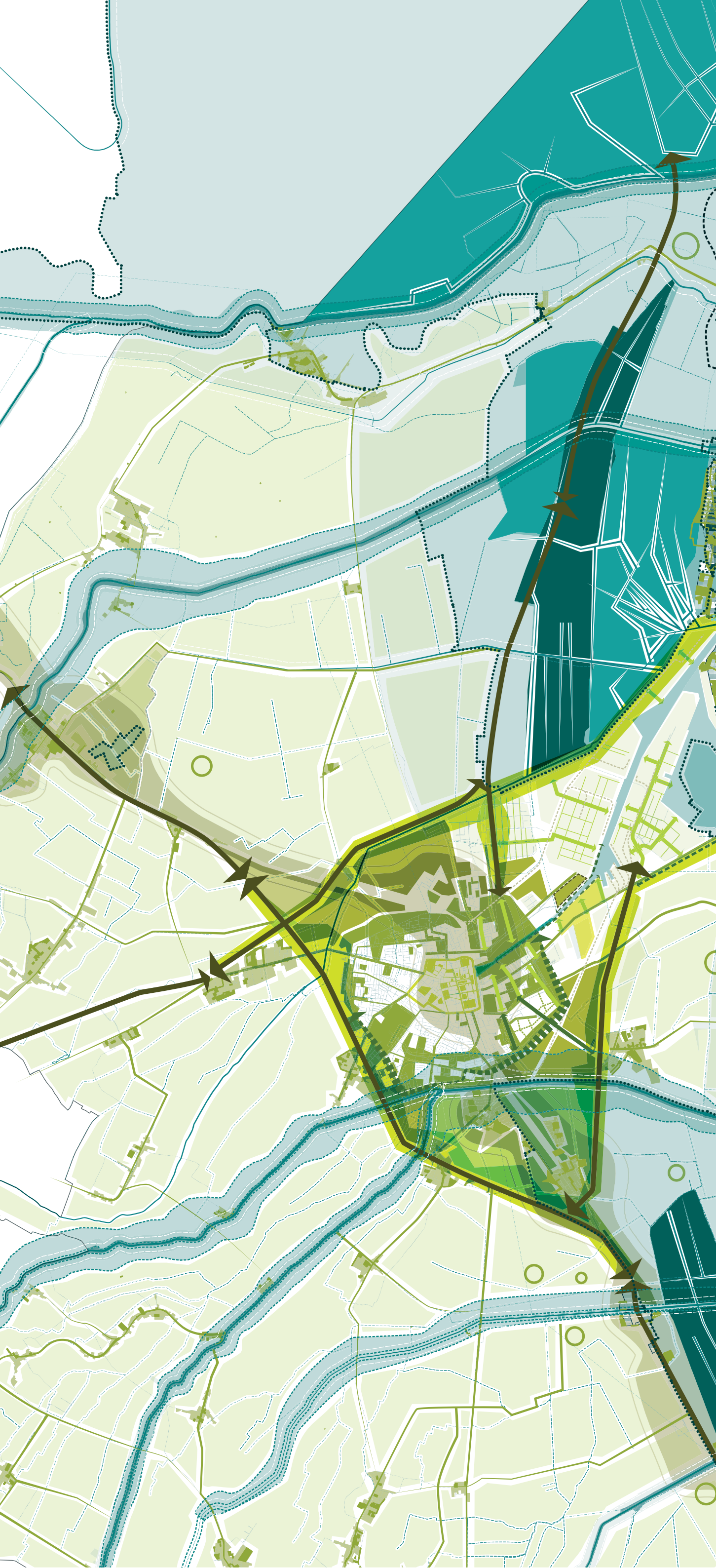


Eventuale potenziamento del Terminal crocieristico (nuovo molo, stazione marittima, dragaggio fondali)

Visione strategica d'assieme















S3. Infrastrutture verdi e blu





INFRASTRUTTURE VERDI E BLU

Fascia costiera

-  Mitigazione del rischio idraulico da allagamento della costa
"Parco marittimo" di progetto con:
 -  Mitigazione dell'erosione costiera
 -  Ripascimento degli arenili e ricostituzione dei sistemi dunali e vegetazionali compromessi
 -  Pinete da salvaguardare, rendere fruibili e ricostituire
-  Aree naturali protette (Parco del Delta del Po, ZPS Valli di Comacchio, ZPS Mezzano, ecc)
-  Aree agricole interessate dai fenomeni di ingressione marina (ambiti ex ARA e AVN) da riqualificare e rifunzionalizzare
-  Piallasse e altri specchi d'acqua da salvaguardare e valorizzare dal punto di vista naturalistico
-  Nuovi parchi fluviali come infrastrutture ambientali complesse per il controllo dell'esondazione e la qualificazione paesaggistica:
 -  fasce lineari di esondazione controllata
 -  sistemi vegetazionali e usi agro-forestali compatibili
 -  sistemi lineari di fitodepurazione
 -  argini rimodellati e attrezzati
 -  valorizzazione ambientale di fiumi e torrenti
 -  rinaturazione delle foci

Reti di smaltimento, drenaggio e raccolta, da razionalizzare e potenziare






Rete pubblica degli spazi aperti e del verde

-  **Cintura verde interna:**
 -  Circuito delle Mura storiche e rete delle piazze da qualificare e valorizzare
-  **Cintura verde esterna:**
 -  Sistema dei grandi parchi urbani di bordo da consolidare e potenziare
- Spazi aperti compresi e compresi tra le reti infrastrutturali da qualificare:
 -  sistemi misti di attrezzature scoperte sportive, ricreative e del tempo libero
 -  aree di agricoltura urbana e orti urbani didattici e condivisi
-  **Grande Corona Verde:**
 -  Grandi infrastrutture esistenti e di progetto tangenziali alla città, da qualificare con interventi di forestazione urbana
 -  Trame verdi di penetrazione al canale Candiano
 -  Tracciati urbani di margine della città esistente da qualificare come promenade alberate periurbane

Spazi aperti periurbani da qualificare come pori verdi

La Darsena di città come piazza d'acqua attrezzata

Paesaggio agrario

-  Sistemi culturali da qualificare come agricoltura sostenibile di precisione
- Tessiture del paesaggio agrario da qualificare e valorizzare in senso paesaggistico ed ecologico:
 -  Tracciati e strade
 -  Rete dei canali irrigui e di bonifica
-  Nuclei insediativi della campagna da qualificare urbanisticamente e funzionalmente
-  Cave da bonificare, rinaturare e riqualificare paesaggisticamente

Lido Adriano

Lido di Dante

Lido di Classe

Lido di Savio



2.3.1 Il ruolo dei Progetti-guida

2.3

4 Progetti-guida per raccontare il futuro di Ravenna e indirizzare le priorità dell'azione pubblica

Il Documento di strategie delinea un numero limitato di Progetti-guida che costituiscono una modalità strategico-operativa per individuare in modo selettivo i progetti, le politiche e i programmi prioritari (compresi quelli in atto e già previsti dal Comune di Ravenna), in funzione di alcune rilevanti narrazioni urbane per il futuro della città. Tali narrazioni, incentrate sui principali segni della natura, storia e infrastrutturazione territoriale e urbana, devono essere capaci di condensare e integrare le azioni progettuali più importanti nei tempi brevi, medi e lunghi (da condividere con gli attori in gioco) e di consentire una interazione virtuosa con le risorse finanziarie pubbliche e private (europee, nazionali, regionali, locali) a partire dai nuovi Fondi strutturali europei 2021-2027 di cui potranno costituire il riferimento principale per indirizzarne l'utilizzo verso obiettivi spazialmente definiti. In tal senso i Progetti-guida svolgono una importante funzione di sollecitazione, messa in coerenza e indirizzo delle azioni progettuali, dando forma ai principali temi, portanti e trasversali, della salvaguardia, valorizzazione e rigenerazione urbanistica e ambientale individuati nel quadro degli obiettivi strategici di cui al precedente capitolo 2.2. Sui Progetti-guida si concentreranno gli sforzi del Comune di Ravenna, attraverso adeguati processi di *governance* multilivello, per la concertazione e co-pianificazione con altri soggetti pubblici (in primis Provincia, Regione, Autorità di Sistema Portuale, Soprintendenza, Ente Parco del Delta del Po, Università, Ferrovie dello Stato, ANAS) per dare concretezza agli obiettivi e ai lineamenti strategici del PUG. Il Documento Strategico per il PUG di Ravenna definisce i seguenti Progetti-guida:

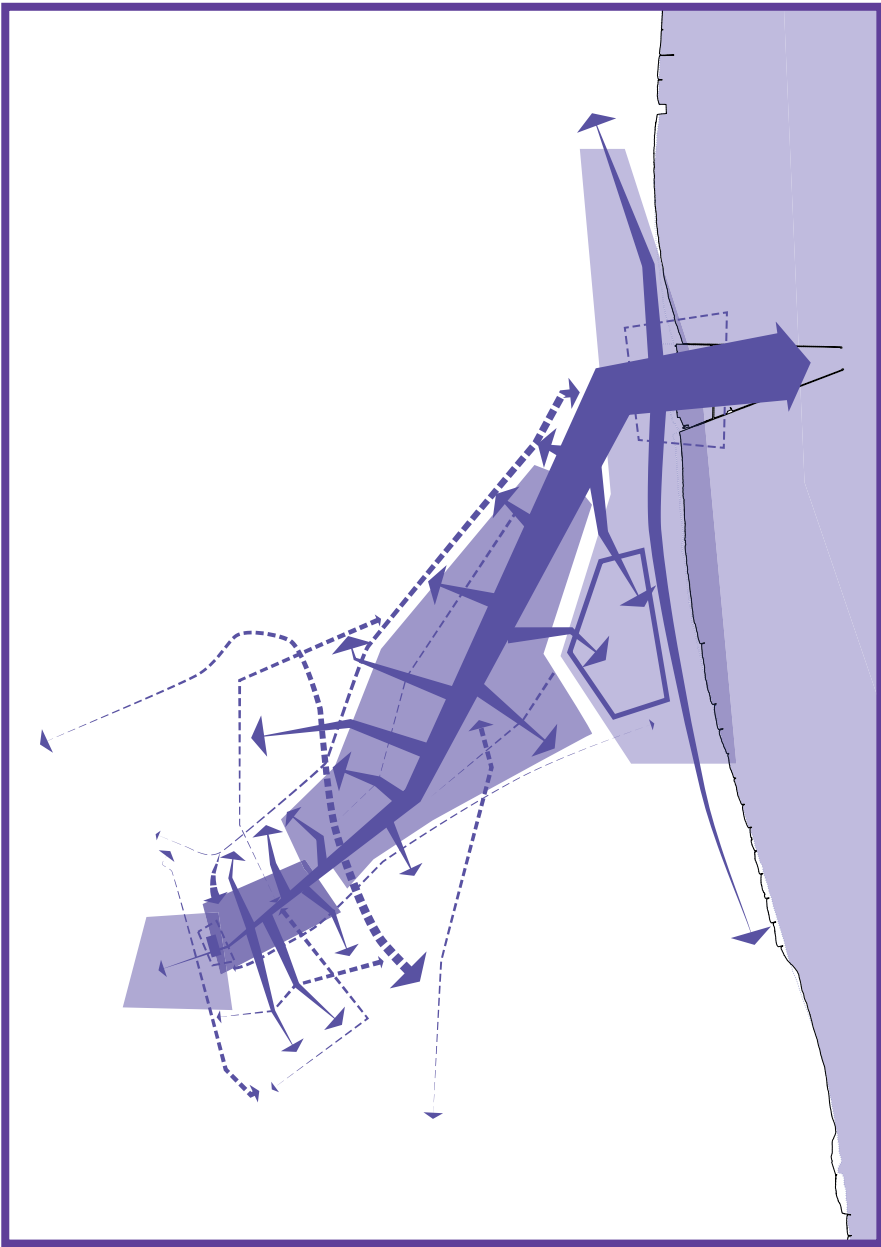
PG1. IL CANALE CANDIANO PER INTEGRARE CITTÀ, PORTO E MARE

PG2. LO SPESSORE DINAMICO DELLA RIVIERA

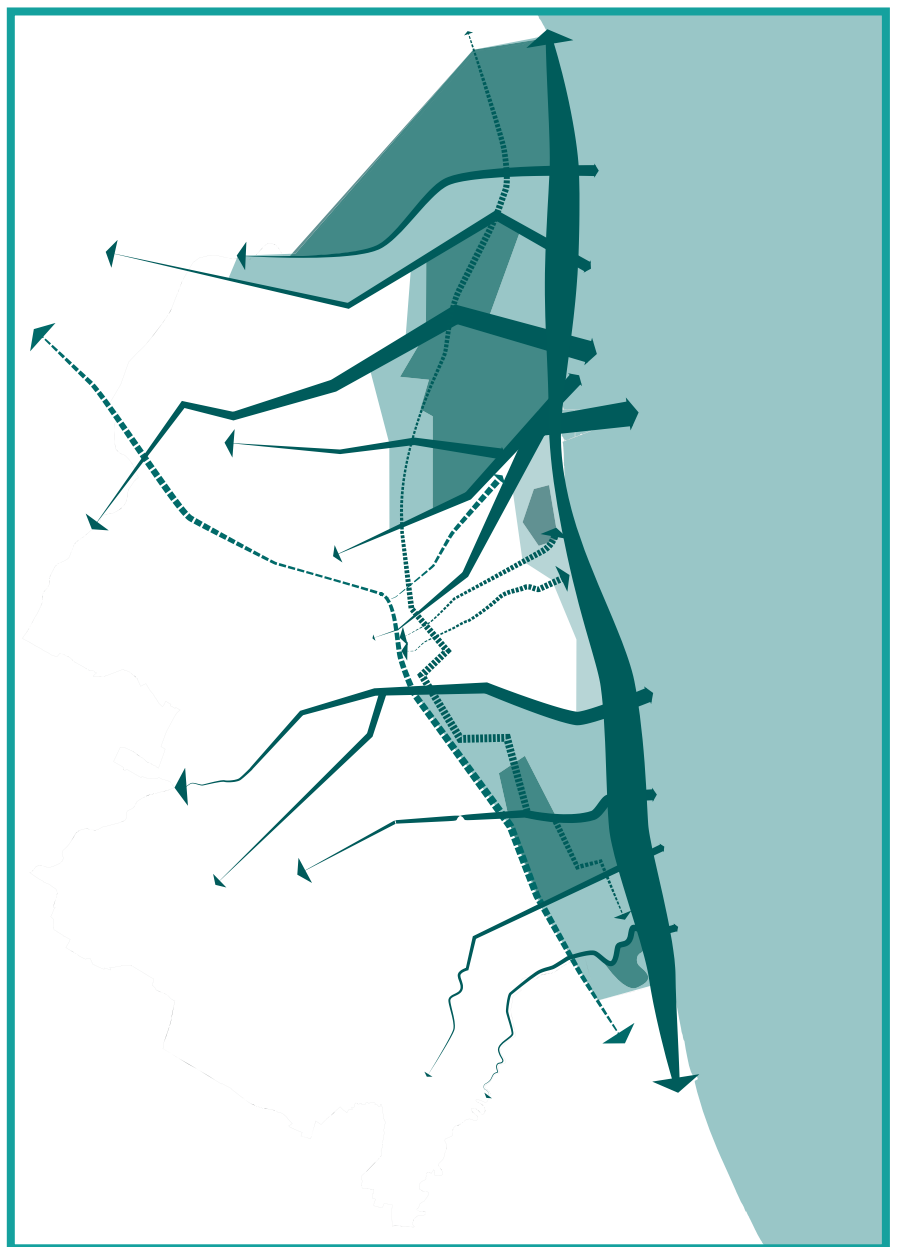
PG3. LA METRO-FERROVIA DELLE RISORSE STORICO-ARCHEOLOGICHE E AMBIENTALI

PG4. LA GRANDE CORONA VERDE DELLA CITTÀ COSTRUITA

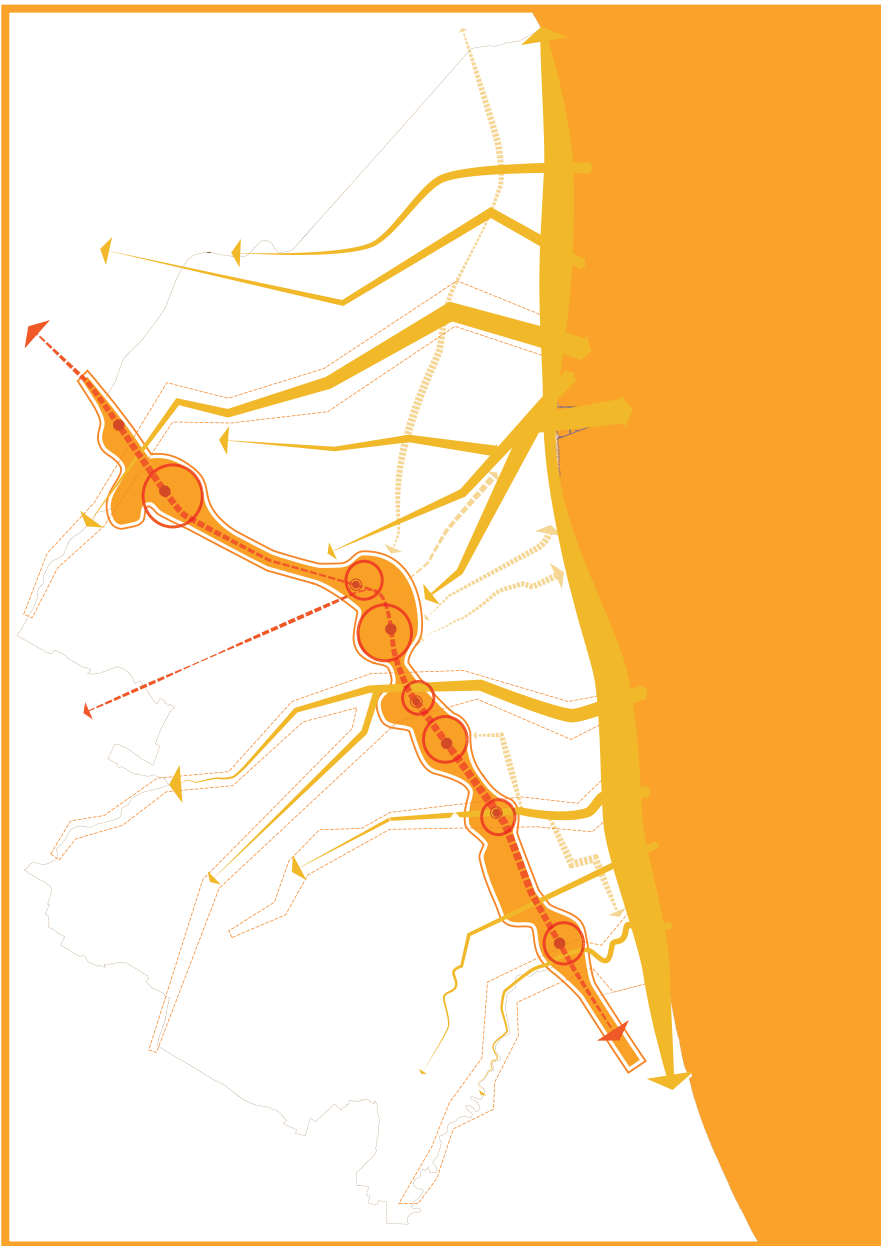




PG1. IL CANALE CANDIANO PER INTEGRARE CITTÀ, PORTO E MARE



PG2. LO SPESSORE DINAMICO DEL LITORALE

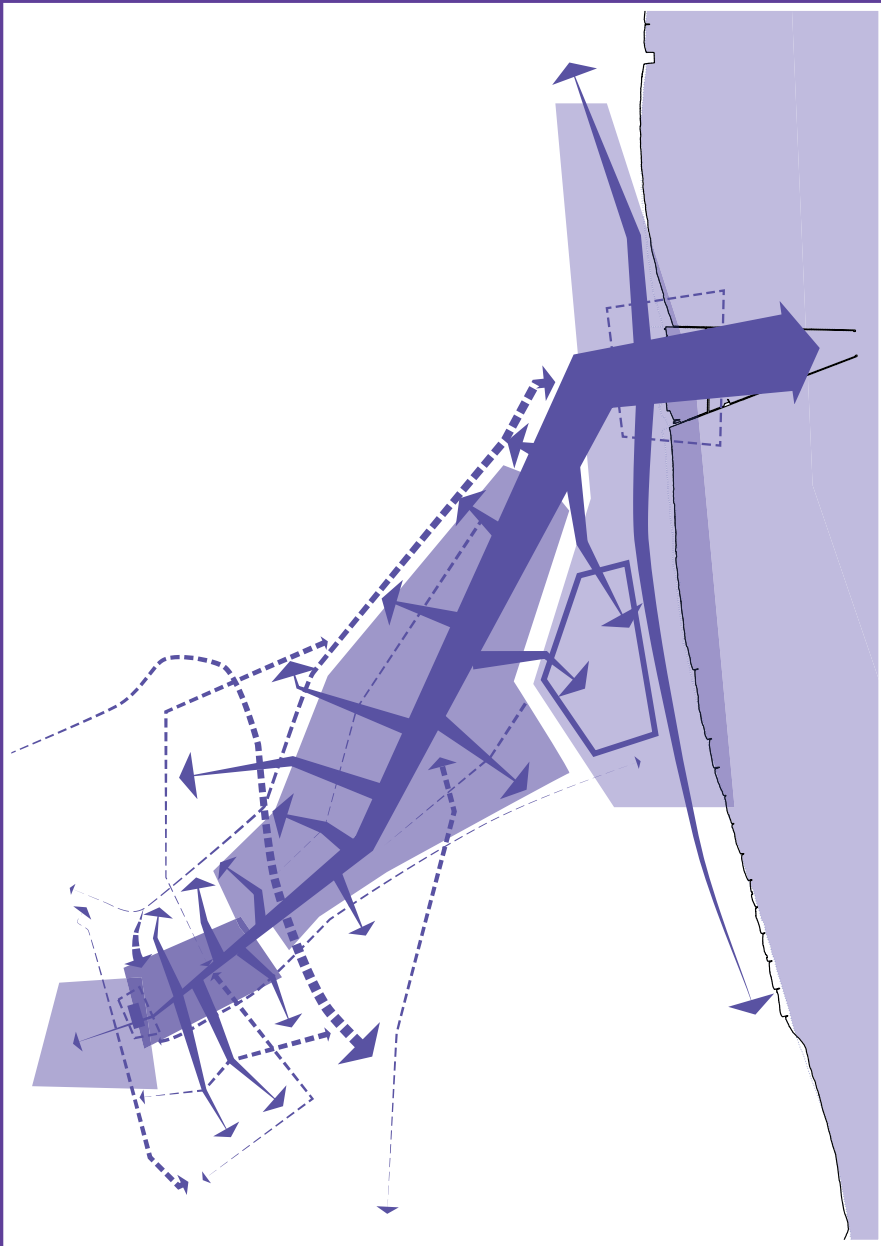


PG3. LA METRO-FERROVIA DELLE RISORSE STORICO-ARCHEOLOGICHE E AMBIENTALI



PG4. LA GRANDE CORONA VERDE DELLA CITTÀ COSTRUITA

PG1



2.3.2 **PG1 | Il Canale Candiano per integrare città, porto e mare**

2.3

4 Progetti-guida per raccontare il futuro di Ravenna e indirizzare le priorità dell'azione pubblica

Il Progetto-guida riconosce al Canale Candiano il ruolo di una potente infrastruttura urbana multifunzionale che propone il rapporto tra la città e il suo mare nei termini di una integrazione dei paesaggi attraversati, pur nella loro profonda differenza. La direttrice del canale mette in sequenza il centro storico e il circuito delle sue mura, un brano importante della città post-industriale (la Darsena di città), la città portuale nelle sue diverse declinazioni (commerciale, produttiva, industriale, turistica, peschereccia), la città del mare e la sua dimensione naturalistica. Si tratta di un salto di scala nell'immagine consolidata che punta a riconoscere la necessaria e auspicabile compresenza e commistione di queste città come un valore peculiare e irrinunciabile dell'identità ravennate e del suo futuro.

In tal senso costituiscono progetti strutturanti, caratterizzanti e qualificanti i seguenti:

– **Centro storico**

- Cintura verde interna (circuito delle Mura storiche)
- Ambiti di riqualificazione della ex caserma Dante Alighieri ed ex Amga, mura di Porta Cybo, Convento dei Cappuccini, Santa Teresa, Largo Firenze, ex falegnameria comunale, ex macello ...
- Riqualificazione del tracciato di via Farini e della rete storico-culturale dei capisaldi architettonici, dei monumenti Unesco e delle piazze
- Nuova offerta alberghiera di livello superiore in edifici storici abbandonati

– **Darsena di città**

- Definizione di un sistema integrato delle nuove funzioni creative, culturali e del tempo libero della Darsena
- La Darsena come piazza d'acqua attrezzata e le banchine come promenade

alberate fin oltre il ponte mobile

- o La Darsena come piazza digitale

– **Porto Canale**

- o Dragaggio del porto canale e adeguamento banchine (progetto “Hub portuale 2017”)
- o Recupero delle aree dismesse lungo il Canale Candiano con funzioni anche di interfaccia pubblica
- o Recupero del Cimitero monumentale come polmone verde
- o Potenziamento delle trame verdi di penetrazione dalla “Grande Corona Verde” (cfr. PG4, cap. 2.3.5) al Canale Candiano, intercettando e qualificando le aree verdi esistenti (cimitero monumentale, Piallassa Piomboni e pineta di Marina di Ravenna) e di progetto (nuove aree verdi delle aree industriali dismesse da rifunionalizzare)

– **Fascia costiera**

- o Potenziamento del Terminal crocieristico (eventuale terzo molo, stazione marittima, dragaggio fondali)
- o Riqualficazione in senso naturalistico della piallassa Piomboni
- o Riqualficazione del sistema continuo di capanni lungo la via Piombone per destinazioni d’uso turistiche, ludico-ricreative, del tempo libero e dell’osservazione naturalistica connesse alla fruizione ambientale della piallassa Piomboni
- o Riqualficazione delle connessioni ciclopedonali costiere anche attraverso sistemi innovativi di bike sharing
- o Riqualficazione del bacino pescherecci e dell’ambito dell’ex mercato del pesce

– **Reti della mobilità**

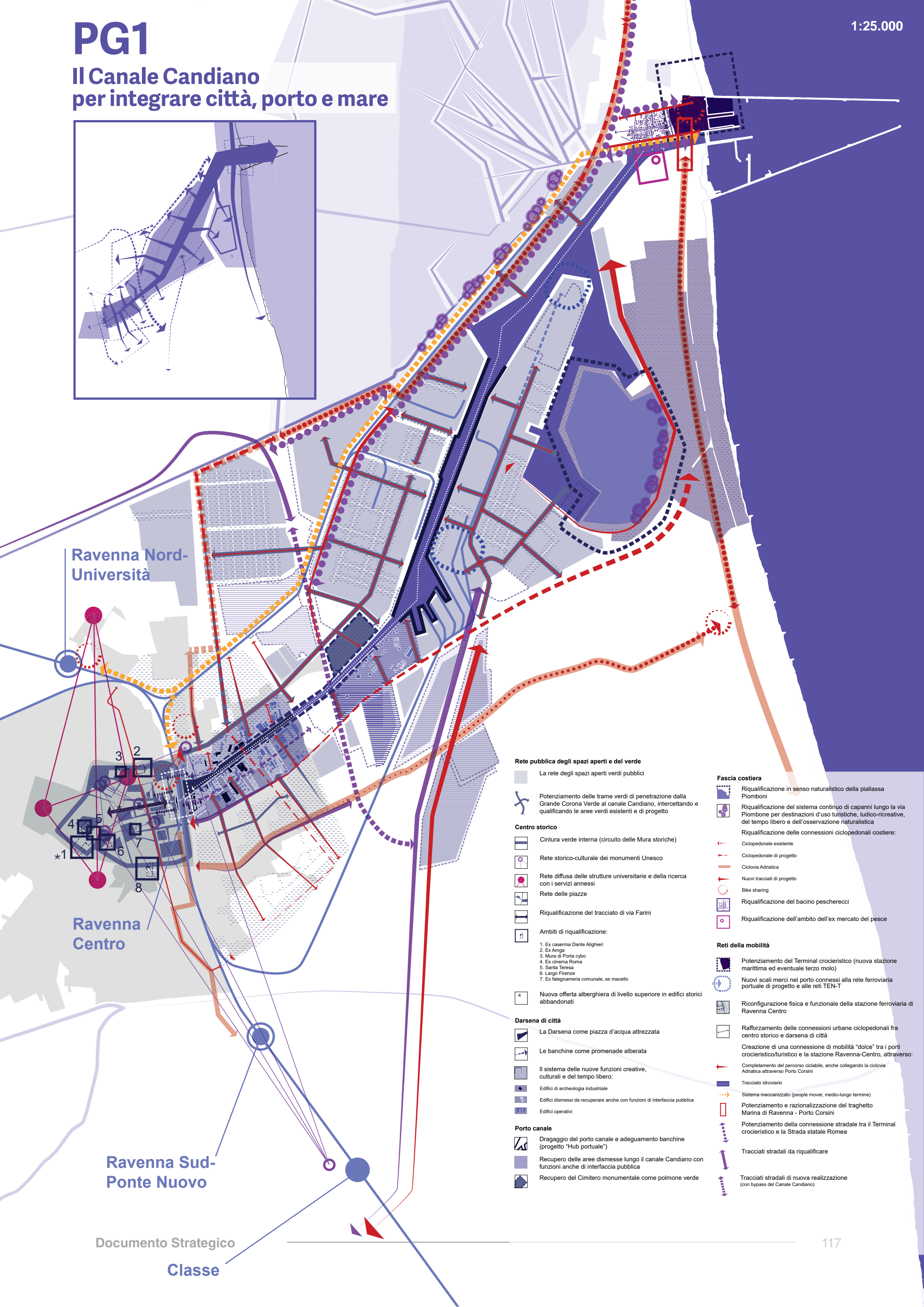
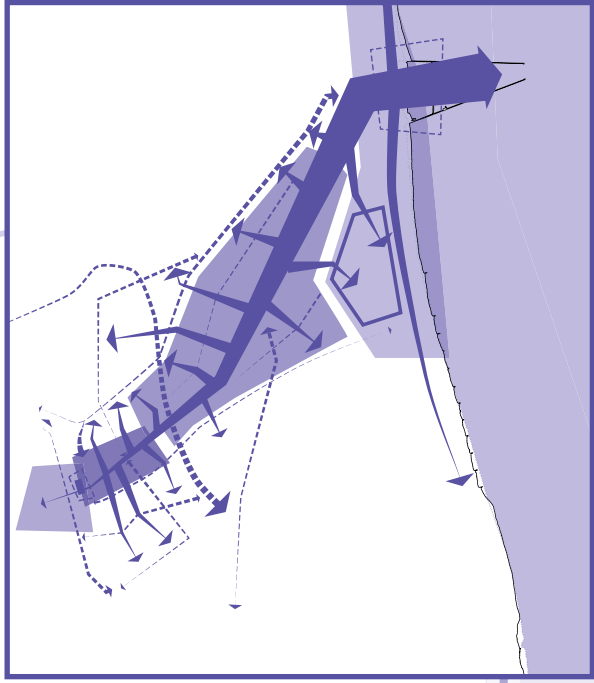
- o Riconfigurazione fisica e funzionale della stazione ferroviaria di Ravenna, con il rafforzamento delle connessioni urbane ciclopedonali fra centro storico e darsena di città
- o Creazione di una connessione di mobilità “dolce” tra i porti crocieristico/turistico e la stazione centrale, attraverso:
 - completamento del percorso ciclabile, anche collegando la ciclovia Adriatica attraverso Porto Corsini;
 - tracciato idroviario;
 - eventuale sistema meccanizzato (people mover, medio-lungo termine).
- o Valutazione dell’eventuale adeguamento/integrazione della connessione stradale tra il Terminal crocieristico e la Strada statale

Romea in funzione dei crescenti flussi turistici del Terminal crocieristico

- o Potenziamento e razionalizzazione del servizio di traghettamento Marina di Ravenna - Porto Corsini, al fine di fluidificare le connessioni litoranee con particolare attenzione al sistema delle ciclovie

PG1

Il Canale Candiano per integrare città, porto e mare



Ravenna Nord-Università

Ravenna Centro

Ravenna Sud-Ponte Nuovo

Documento Strategico

Classe

Rete pubblica degli spazi aperti e del verde

- La rete degli spazi aperti verdi pubblici
- Potenziamento delle trame verdi di penetrazione dalla Grande Corona Verde al canale Candiano, intercettando e qualificando le aree verdi esistenti e di progetto

Centro storico

- Cintura verde interna (circuiti delle Mura storiche)
- Rete storico-culturale dei monumenti Unesco
- Rete diffusa delle strutture universitarie e della ricerca con i servizi annessi
- Rete delle piazze
- Riqualificazione del tracciato di via Farini

Ambiti di riqualificazione:

- Ex caserma Dante Alighieri
 - Ex Amga
 - Mura di Porta cybo
 - Ex cinema Roma
 - Santa Teresa
 - Largo Firenze
 - Ex falegnameria comunale, ex macello
- Nuova offerta alberghiera di livello superiore in edifici storici abbandonati

Darsena di città

- La Darsena come piazza d'acqua attrezzata
- Le banchine come promenade alberata
- Il sistema delle nuove funzioni creative, culturali e del tempo libero:
 - Edifici di archeologia industriale
 - Edifici dismessi da recuperare anche con funzioni di interfaccia pubblica
 - Edifici operativi

Porto canale

- Dragaggio del porto canale e adeguamento banchine (progetto "Hub portuale")
- Recupero delle aree dismesse lungo il canale Candiano con funzioni anche di interfaccia pubblica
- Recupero del Cimitero monumentale come polmone verde

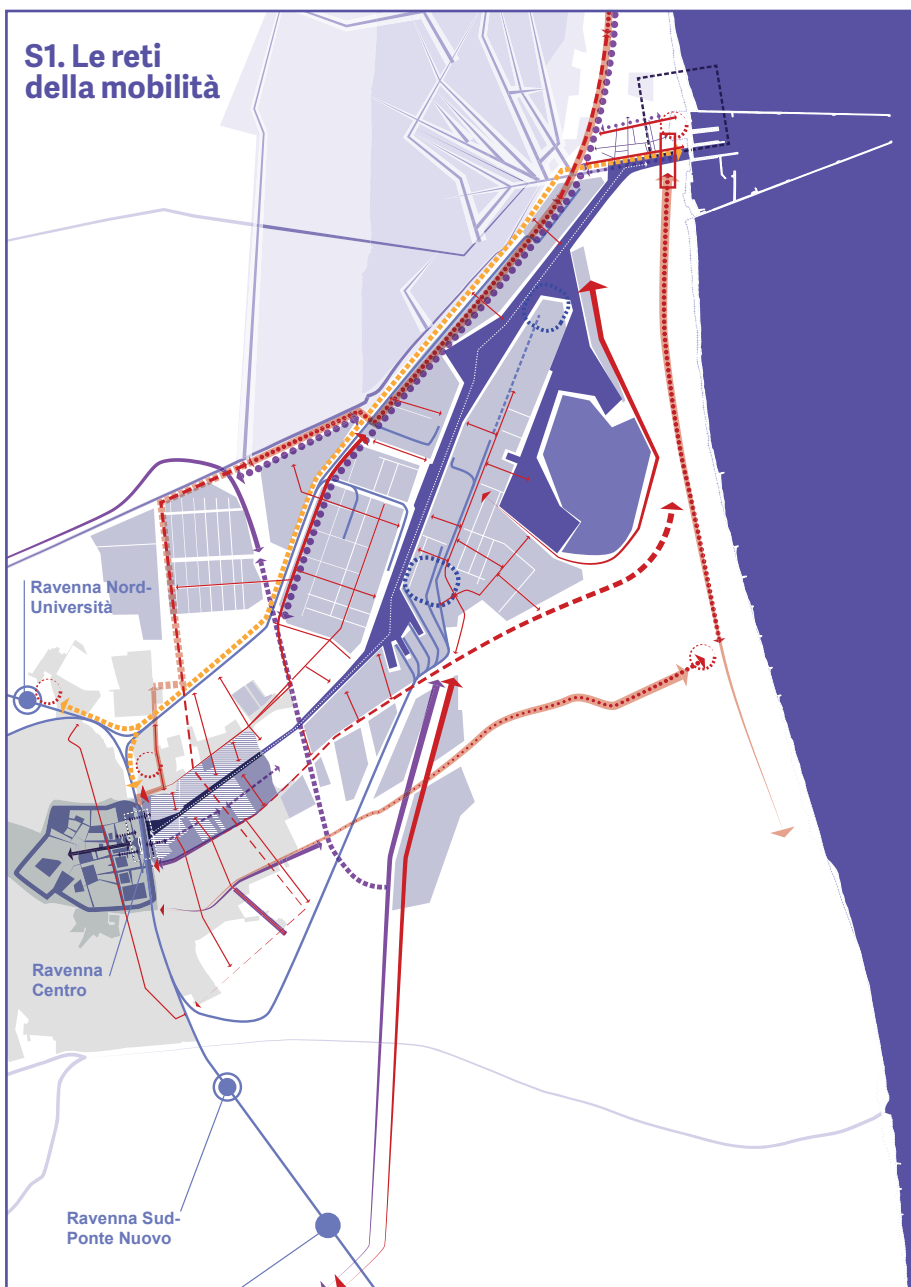
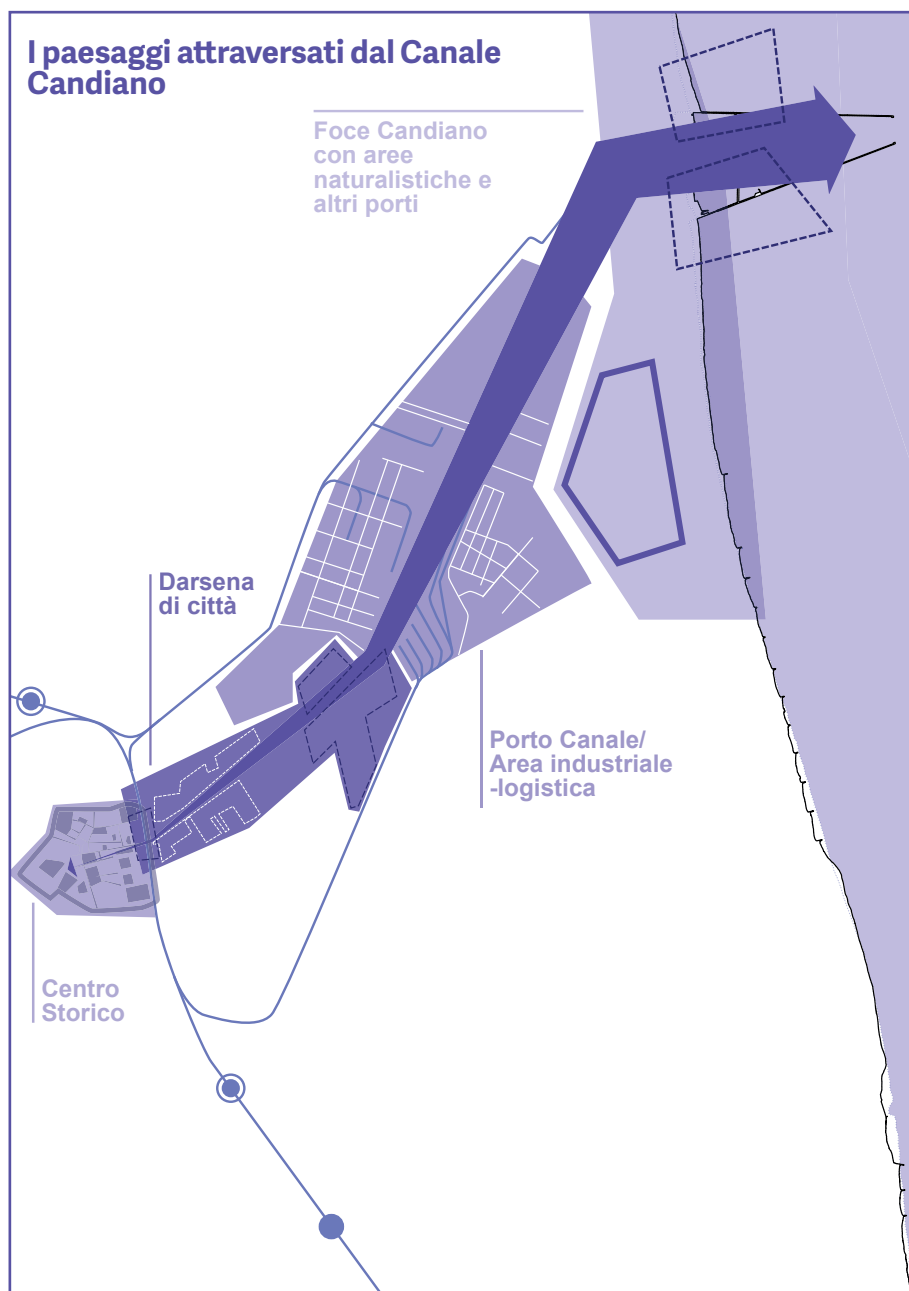
Fascia costiera

- Riqualificazione in senso naturalistico della piallassa Piomboni
- Riqualificazione del sistema continuo di capanni lungo la via Piombone per destinazioni d'uso turistiche, ludico-ricreative, del tempo libero e dell'osservazione naturalistica
- Riqualificazione delle connessioni ciclopedonali costiere:
 - Ciclopedonale esistente
 - Ciclopedonale di progetto
 - Ciclovia Adriatica
 - Nuovi tracciati di progetto
 - Bike sharing
 - Riqualificazione del bacino pescherecci
 - Riqualificazione dell'ambito dell'ex mercato del pesce

Reti della mobilità

- Potenziamento del Terminal crocieristico (nuova stazione marittima ed eventuale terzo molo)
- Nuovi scali merci nel porto connessi alla rete ferroviaria portuale di progetto e alle reti TEN-T
- Riconfigurazione fisica e funzionale della stazione ferroviaria di Ravenna Centro
- Rafforzamento delle connessioni urbane ciclopedonali fra centro storico e darsena di città
- Creazione di una connessione di mobilità "dolce" tra i porti crocieristico/turistico e la stazione Ravenna-Centro, attraverso:
 - Completamento del percorso ciclabile, anche collegando la ciclovia Adriatica attraverso Porto Corsini
 - Tracciato idroviario
 - Sistema meccanizzato (people mover, medio-lungo termine)
 - Potenziamento e razionalizzazione del traghetto Marina di Ravenna - Porto Corsini
 - Potenziamento della connessione stradale tra il Terminal crocieristico e la Strada statale Romea
- Tracciati stradali da riqualificare
- Tracciati stradali di nuova realizzazione (con bypass del Canale Candiano)

Il Canale Candiano per integrare città, porto e mare



PROGETTI STRUTTURANTI, CARATTERIZZANTI E QUALIFICANTI

Centro storico

- Rete delle piazze
- Riqualificazione del tracciato di via Farini

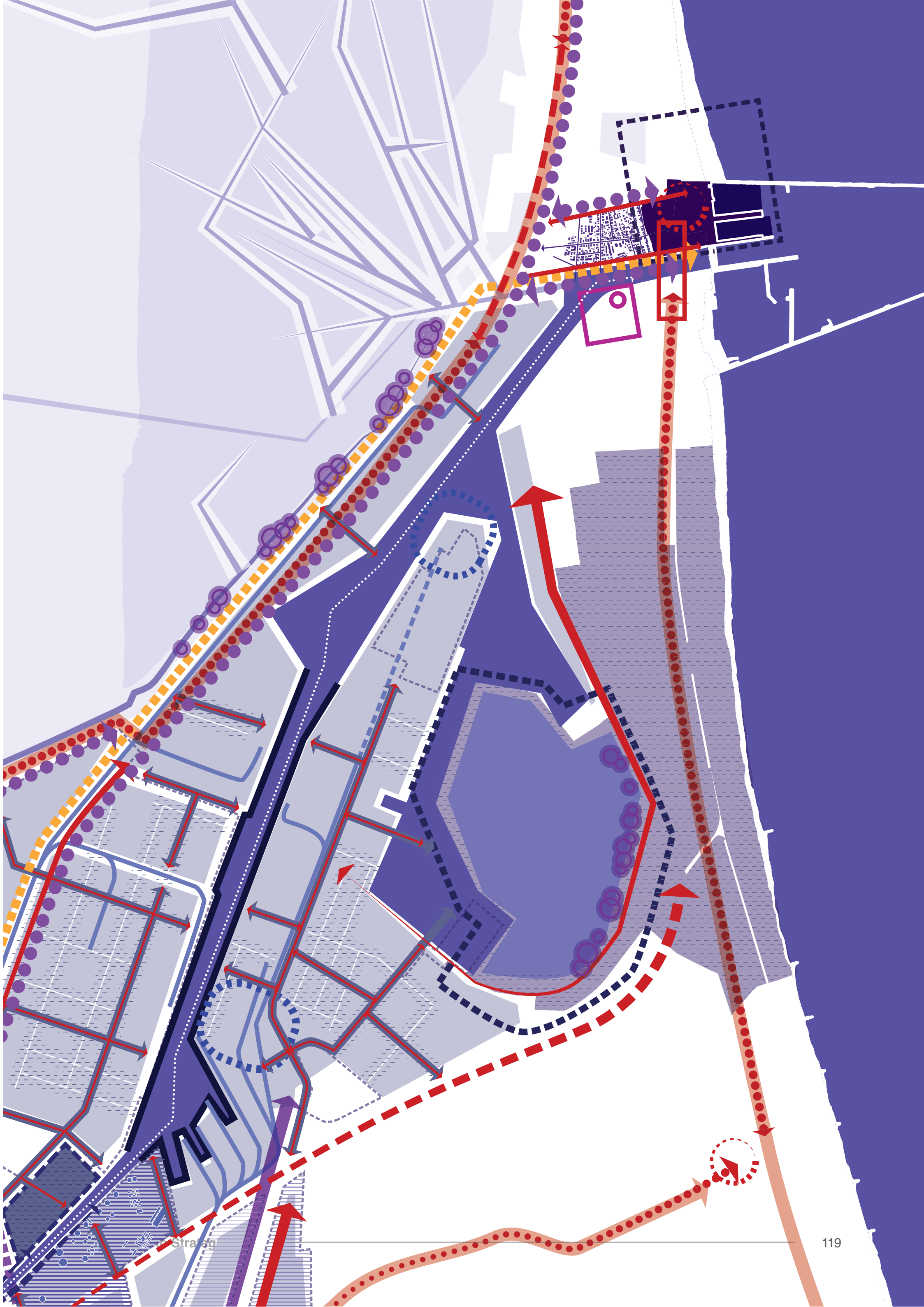
Fascia costiera

Riqualificazione delle connessioni ciclopedonali costiere:

- Ciclopedonale esistente
- Ciclopedonale di progetto
- Ciclovia Adriatica
- Nuovi tracciati di progetto
- Bike sharing

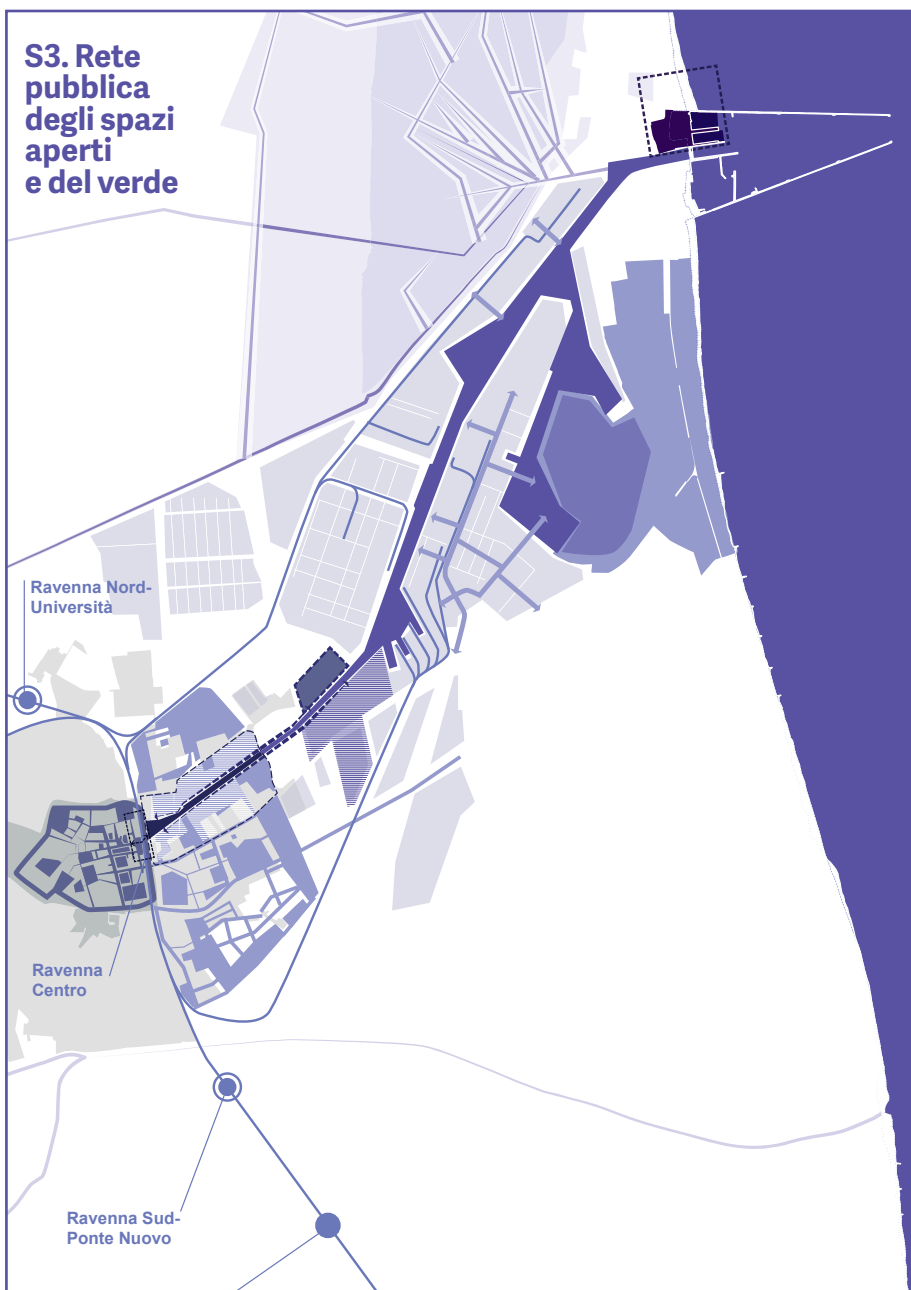
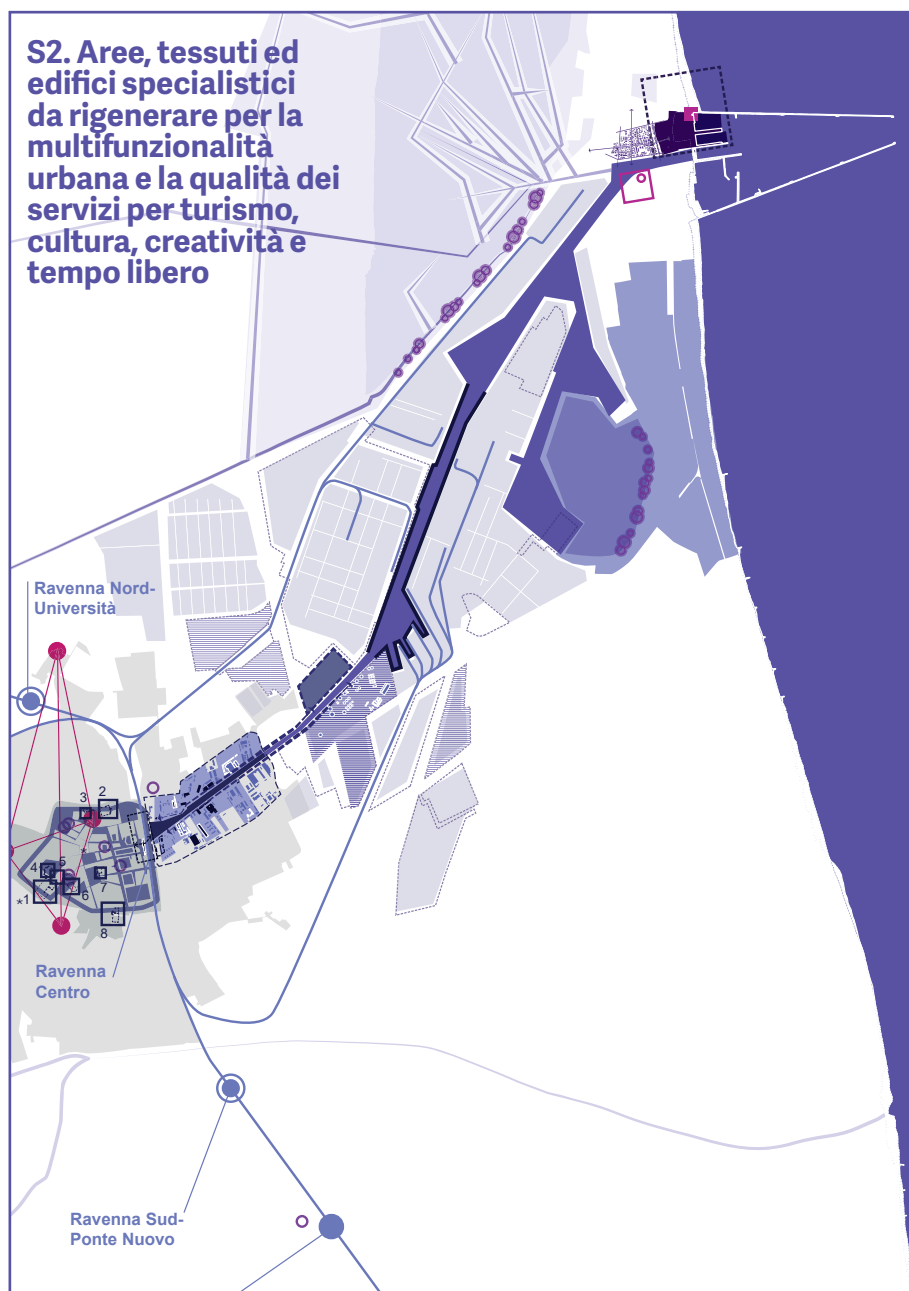
Reti della mobilità

- Potenziamento del Terminal crocieristico (nuova stazione marittima ed eventuale terzo molo)
- Nuovi scali merci nel porto connessi alla rete ferroviaria portuale di progetto e alle reti TEN-T
- Riconfigurazione fisica e funzionale della stazione ferroviaria di Ravenna Centro
- Rafforzamento delle connessioni urbane ciclopedonali fra centro storico e darsena di città
- Creazione di una connessione di mobilità "dolce" tra i porti crocieristico/turistico e la stazione Ravenna-Centro, attraverso:
 - Completamento del percorso ciclabile, anche collegando la ciclovia Adriatica attraverso Porto Corsini
- Tracciato idroviaro
- Sistema meccanizzato (people mover, medio-lungo termine)
- Potenziamento e razionalizzazione del traghetto Marina di Ravenna - Porto Corsini
- Potenziamento della connessione stradale tra il Terminal crocieristico e la Strada statale Romea
- Tracciati stradali da riqualificare
- Tracciati stradali di nuova realizzazione (con bypass del Canale Candiano)



Strat'g

Il Canale Candiano per integrare città, porto e mare



PROGETTI STRUTTURANTI, CARATTERIZZANTI E QUALIFICANTI

Centro storico

- Cintura verde interna (circuiti delle Mura storiche)
- Rete delle piazze
- Rete diffusa delle strutture universitarie e della ricerca con i servizi annessi
- Ambiti di riqualificazione:
 - Ex caserma Dante Alighieri
 - Ex Aringa
 - Mura di Porta cybo
 - Ex cinema Roma
 - Santa Teresa
 - Largo Firenze
 - Ex falegnameria comunale, ex macello
- Nuova offerta alberghiera di livello superiore in edifici storici abbandonati: ex Caserma Dante Alighieri e Palazzo Vitelloni

Darsena di città

- La Darsena come piazza d'acqua attrezzata
- Le banchine come promenade alberata
- Il sistema delle nuove funzioni creative, culturali e del tempo libero:
 - Edifici di archeologia industriale
 - Edifici dismessi
 - Edifici operativi

Porto canale

- Dragaggio del porto canale e adeguamento banchine (progetto "Hub portuale")
- Recupero delle aree dismesse lungo il canale Candiano con funzioni anche di interfaccia pubblica (ex Sarom Eni)
- Recupero del Cimitero monumentale come polmone verde

Fascia costiera

- Riqualificazione del sistema continuo di capanni lungo la via Piombone per destinazioni d'uso turistiche, ludico-ricreative, del tempo libero e dell'osservazione naturalistica
- Riqualificazione del bacino pescherecci
- Riqualificazione dell'ambito dell'ex mercato del pesce

Reti della mobilità

- Potenziamento del Terminal crocieristico (nuova stazione marittima ed eventuale terzo molo)
- Ristrutturazione della stazione ferroviaria di Ravenna, della piazza antistante e dello scalo merci da dismettere

PROGETTI STRUTTURANTI, CARATTERIZZANTI E QUALIFICANTI

Rete pubblica degli spazi aperti e del verde

- La rete degli spazi aperti verdi pubblici
- Potenziamento delle trame verdi di penetrazione dalla Grande Corona Verde al canale Candiano, intercettando e qualificando le aree verdi esistenti e di progetto

Centro storico

- Cintura verde interna (circuiti delle Mura storiche)
- Rete delle piazze

Darsena di città

- La Darsena come piazza d'acqua attrezzata
- Le banchine come promenade alberata
- Il sistema delle nuove funzioni creative, culturali e del tempo libero

Porto canale

- Recupero delle aree dismesse lungo il canale Candiano con funzioni anche di interfaccia pubblica (ex Sarom Eni)
- Recupero del Cimitero monumentale come polmone verde

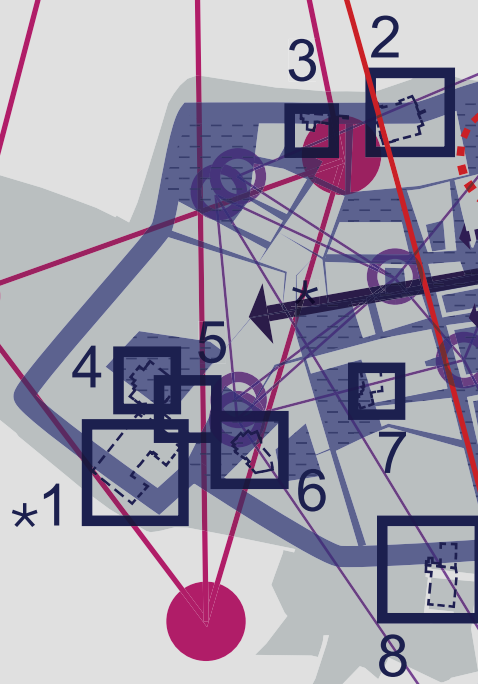
Reti della mobilità

- Potenziamento del Terminal crocieristico (nuova stazione marittima ed eventuale terzo molo)
- Ristrutturazione della stazione ferroviaria di Ravenna, della piazza antistante e dello scalo merci da dismettere

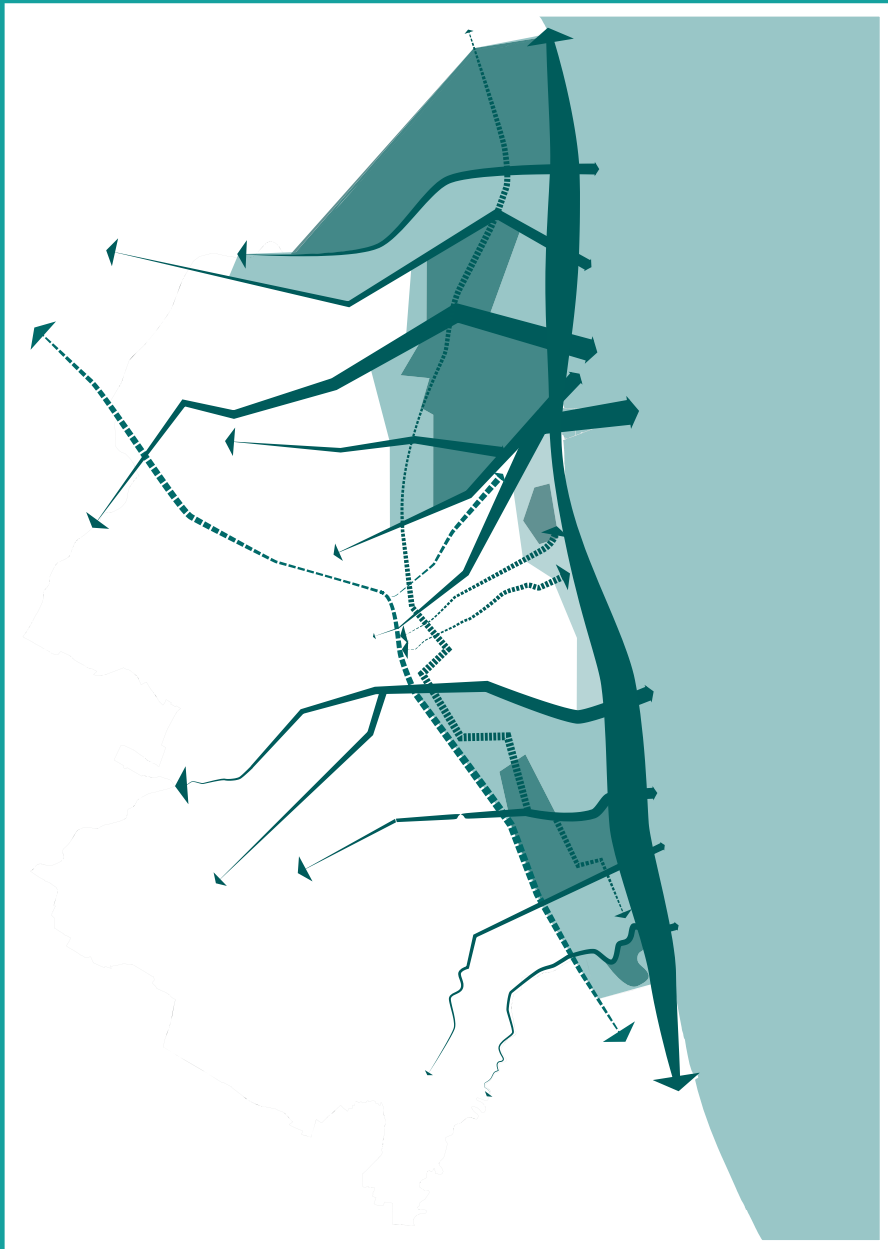
Ravenna Nord-
Università

Ravenna
Centro

Ravenna Sud-
Ponte Nuovo



PG2



2.3.3 **PG2 | Lo spessore dinamico del litorale**

2.3

4 Progetti-guida per raccontare il futuro di Ravenna e indirizzare le priorità dell'azione pubblica

Il Progetto-guida riconosce nella complessità e articolazione dei materiali del paesaggio della riviera ravennate (aree naturalistiche del delta del Po, foci di fiumi e torrenti, piallasse, sistemi dunali e relativi apparati vegetali, pinete, litorali sabbiosi, nuclei insediativi dei Lidi) e nel dinamismo che li caratterizza di natura ambientale (subsidenza, liquefazione dei suoli, erosione costiera, innalzamento del livello del mare, cuneo salino) e socio-economica (le modificazioni abitative e funzionali in corso nei Lidi e le dinamiche d'uso turistico dei litorali sabbiosi) una delle componenti strutturanti e strategiche del territorio ravennate, della sua identità e della sua fragilità.

Il Progetto-guida individua l'esigenza di un'azione integrata per adattarsi alla molteplicità dei rischi, salvaguardare e valorizzare le eccellenze naturalistiche sottoposte a maggiore pressione antropica, diversificare l'offerta turistica in ragione delle specificità ambientali presenti lungo i 42 km della riviera, dotare i Lidi dei servizi essenziali per la loro abitabilità per fasce di utenza diversificate, incentivare una mobilità sostenibile a partire da quella ciclopedonale, compresa quella inserita nelle ciclovie nazionali e regionali, anche a servizio della fruizione turistica di fiumi e torrenti che attraversano l'intero territorio comunale.

In tal senso costituiscono progetti strutturanti, caratterizzanti e qualificanti i seguenti:

– **Fascia costiera**

- Creazione di un "Parco marittimo" lungo tutto il litorale con ripascimento degli arenili e ricostituzione dei sistemi dunali e vegetazionali compromessi e delle pinete, attraverso interventi di rinaturazione e riforestazione e tecniche di ingegneria naturalistica
- Interventi di protezione della costa dall'erosione attraverso sistemi di ingegneria naturalistica

- Salvaguardia e valorizzazione naturalistica delle piallasse e degli altri specchi d'acqua, anche attraverso azioni di contrasto ai processi di eutrofizzazione e inquinamento, con particolare attenzione alla piallassa Piomboni
- Distretto ambientale della zona nord di Ravenna: Natura - Museo Ravennate di Scienze Naturali "Alfredo Brandolini", Centro Visite Del Parco Del Delta e comprensorio di Ponte Alberete – Valle Mandriole e dell'aula Didattica di Ca' Vecchia in Pineta San Vitale
- Riqualficazione ambientale e funzionale delle aree agricole interessate dai fenomeni di ingressione marina (ambiti ex ARA e AVN) con interventi di forestazione e/o agricoltura compatibile individuando forme sostenibili di compensazione
- Valorizzazione ambientale di fiumi e torrenti, a partire dalle aree di foce, attraverso il potenziamento dei percorsi ciclo-pedonali esistenti e la connessione con le stazioni della metro-ferrovia di cui al Progetto-guida PG3 "La metro-ferrovia delle risorse storico-archeologiche e ambientali" (in accordo con i processi partecipativi in corso e i costituendi contratti di fiume "Fiumi uniti per tutti" e "Terre del Lamone")
- Riqualficazione dei capanni da pesca e dei manufatti precari lungo le sponde dei canali e delle piallasse, per usi compatibili con la fruizione naturalistica e, ove possibile, con la previsione di servizi turistici di base (birdwatching, didattica, punti informativi, ecc.)
- Razionalizzazione dell'uso turistico organizzato delle spiagge ("Piano dell'Arenile")
- Potenziamento dei servizi minimi dei Lidi finalizzato al superamento della stagionalità e all'abitabilità stanziale
- Riqualficazione di edifici dismessi per servizi a turisti e abitanti
- Incentivazione di interventi finalizzati al superamento della stagionalità turistica attraverso l'uso integrato delle risorse storico-culturali, ambientali e ludico-ricreative del territorio ravennate
- Sviluppo di azioni di valorizzazione della filiera del cibo tra le aree di produzione agricola, la trasformazione, commercializzazione, la vendita e la ristorazione

– Porto canale

- Potenziamento e razionalizzazione del servizio di traghettamento Marina di Ravenna - Porto Corsini, al fine di fluidificare le connessioni litoranee con particolare attenzione al sistema delle ciclovie

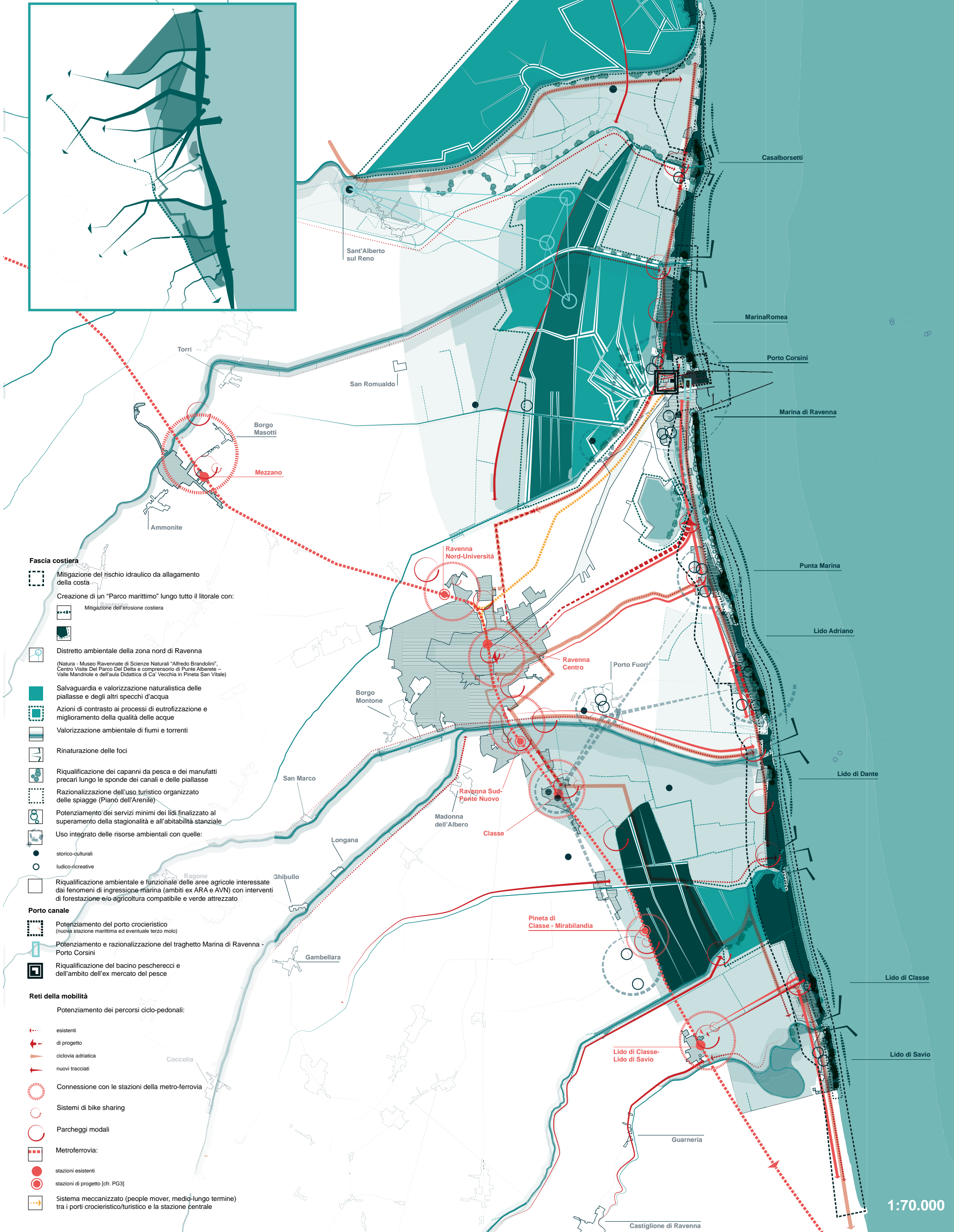
- Potenziamento del Terminal crocieristico (eventuale nuovo molo, stazione marittima, dragaggio fondali)
- Riqualficazione del bacino pescherecci e dell'ambito dell'ex mercato del pesce

– Reti della mobilità

- Ripensamento e razionalizzazione dell'accessibilità attraverso parcheggi modali e potenziamento della rete ciclopedonale e del trasporto pubblico locale eco sostenibile anche attraverso sistemi di bike sharing

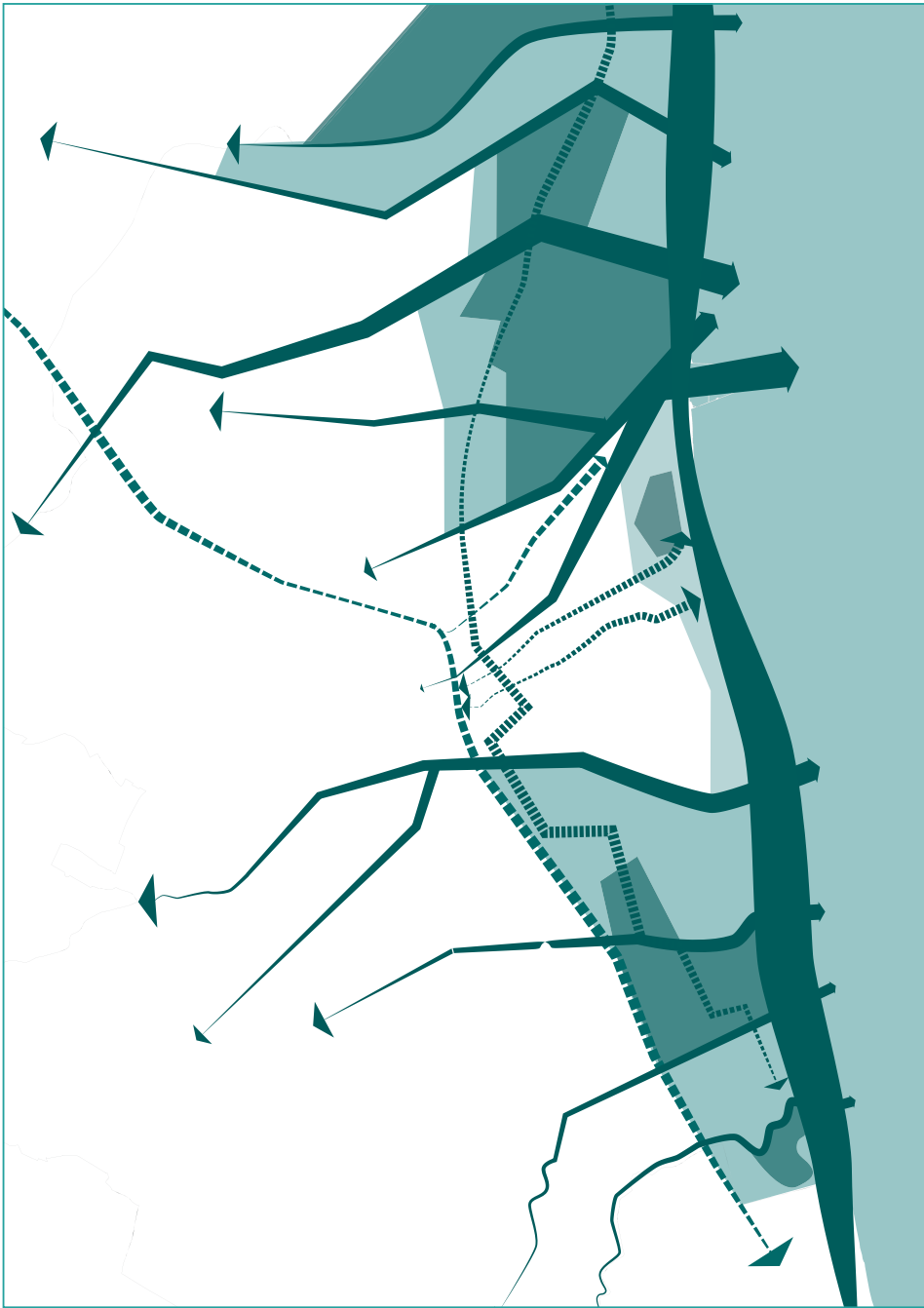
PG2

Lo spessore dinamico del litorale

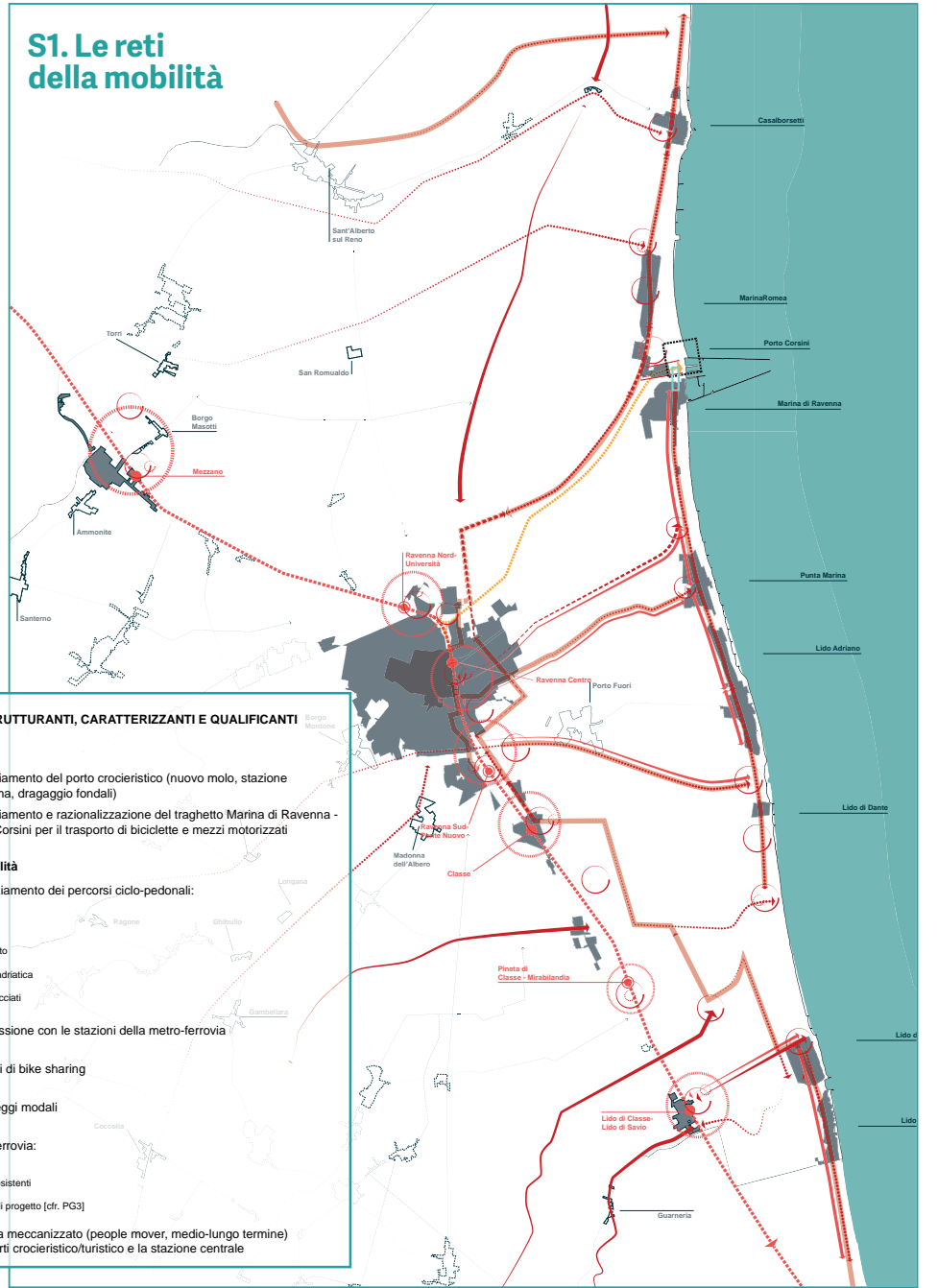


1:70.000

Lo spessore dinamico del litorale

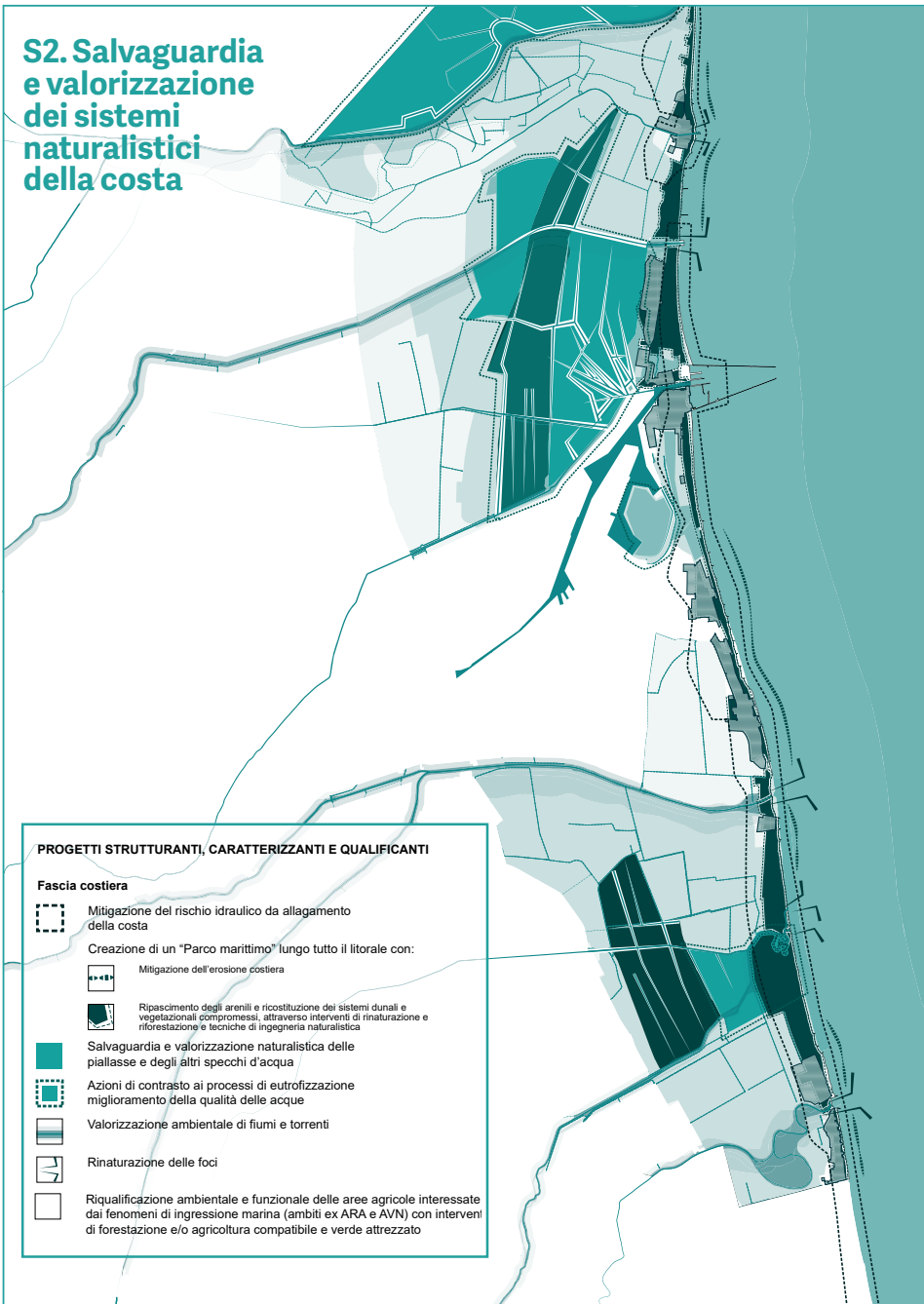


S1. Le reti della mobilità



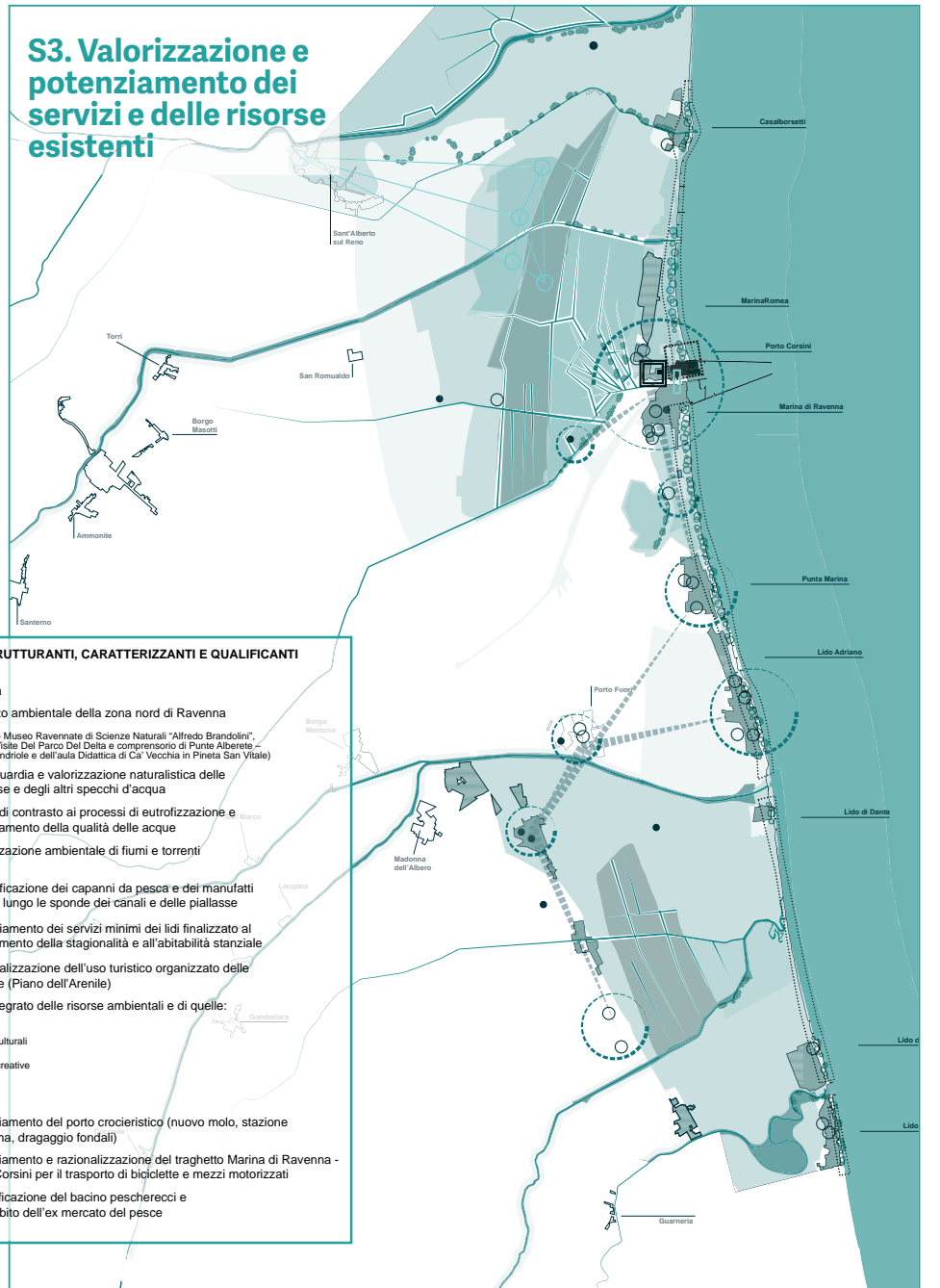
- PROGETTI STRUTTURANTI, CARATTERIZZANTI E QUALIFICANTI**
- Porto canale**
- Potenziamento del porto crocieristico (nuovo molo, stazione marittima, dragaggio fondali)
 - Potenziamento e razionalizzazione del traghetto Marina di Ravenna - Porto Corsini per il trasporto di biciclette e mezzi motorizzati
- Reti della mobilità**
- Potenziamenti dei percorsi ciclo-pedonali:
- esistenti
 - di progetto
 - ciclovía adriatica
 - nuovi tracciati
- Connessione con le stazioni della metro-ferrovia
- Sistemi di bike sharing
- Parcheggi modalì
- Metroferrovia:
- stazioni esistenti
 - stazioni di progetto [cfr. PG3]
- Sistema meccanizzato (people mover, medio-lungo termine) tra i porti crocieristico/turistico e la stazione centrale

S2. Salvaguardia e valorizzazione dei sistemi naturalistici della costa

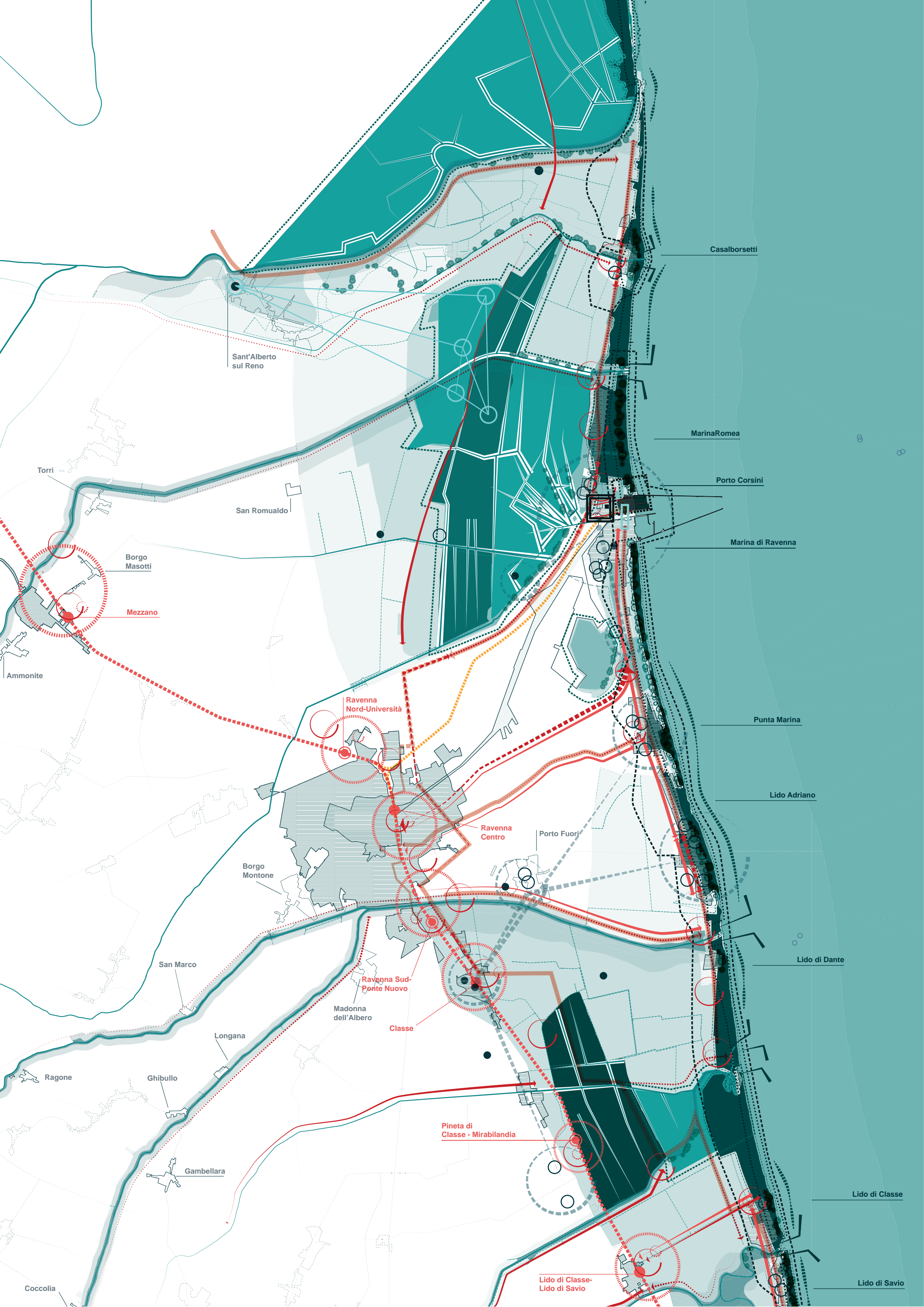


- PROGETTI STRUTTURANTI, CARATTERIZZANTI E QUALIFICANTI**
- Fascia costiera**
- Mitigazione del rischio idraulico da allagamento della costa
 - Creazione di un "Parco marittimo" lungo tutto il litorale con:
 - Mitigazione dell'erosione costiera
 - Ripascimento degli arenili e ricostituzione dei sistemi dunali e vegetazionali compromessi, attraverso interventi di rinaturazione e riforestazione e tecniche di ingegneria naturalistica
 - Salvaguardia e valorizzazione naturalistica delle piallasse e degli altri specchi d'acqua
 - Azioni di contrasto ai processi di eutrofizzazione miglioramento della qualità delle acque
 - Valorizzazione ambientale di fiumi e torrenti
 - Rinaturazione delle foci
 - Riqualificazione ambientale e funzionale delle aree agricole interessate dai fenomeni di ingressione marina (ambiti ex ARA e AVN) con interventi di forestazione e/o agricoltura compatibile e verde attrezzato

S3. Valorizzazione e potenziamento dei servizi e delle risorse esistenti



- PROGETTI STRUTTURANTI, CARATTERIZZANTI E QUALIFICANTI**
- Fascia costiera**
- Distretto ambientale della zona nord di Ravenna (Natura - Museo Ravennate di Scienze Naturali "Alfredo Brandolini", Centro Visite Del Parco Del Delta e comprensorio di Punta Alberete - Valle Mandriote e dell'aula Didattica di Ca' Vecchia in Pineta San Vitale)
 - Salvaguardia e valorizzazione naturalistica delle piallasse e degli altri specchi d'acqua
 - Azioni di contrasto ai processi di eutrofizzazione e miglioramento della qualità delle acque
 - Valorizzazione ambientale di fiumi e torrenti
 - Riqualificazione dei capanni da pesca e dei manufatti precari lungo le sponde dei canali e delle piallasse
 - Potenziamento dei servizi minimi dei lidi finalizzato al superamento della stagionalità e all'abitabilità stanziata
 - Razionalizzazione dell'uso turistico organizzato delle spiagge (Piano dell'Arenile)
 - Uso integrato delle risorse ambientali e di quelle:
 - storico-culturali
 - ludico-ricreative
- Porto canale**
- Potenziamento del porto crocieristico (nuovo molo, stazione marittima, dragaggio fondali)
 - Potenziamento e razionalizzazione del traghetto Marina di Ravenna - Porto Corsini per il trasporto di biciclette e mezzi motorizzati
 - Riqualificazione del bacino pescherecci e dell'ambito dell'ex mercato del pesce



Casalborsetti

MarinaRomea

Porto Corsini

Marina di Ravenna

Punta Marina

Lido Adriano

Lido di Dante

Lido di Classe

Lido di Savio

Sant'Alberto sul Reno

Torri

San Romualdo

Borgo Masotti

Mezzano

Ammonite

Ravenna Nord-Università

Ravenna Centro

Porto Fuori

Borgo Montone

San Marco

Ravenna Sud-Ponte Nuovo

Classe

Madonna dell'Albero

Longana

Ragone

Ghibullo

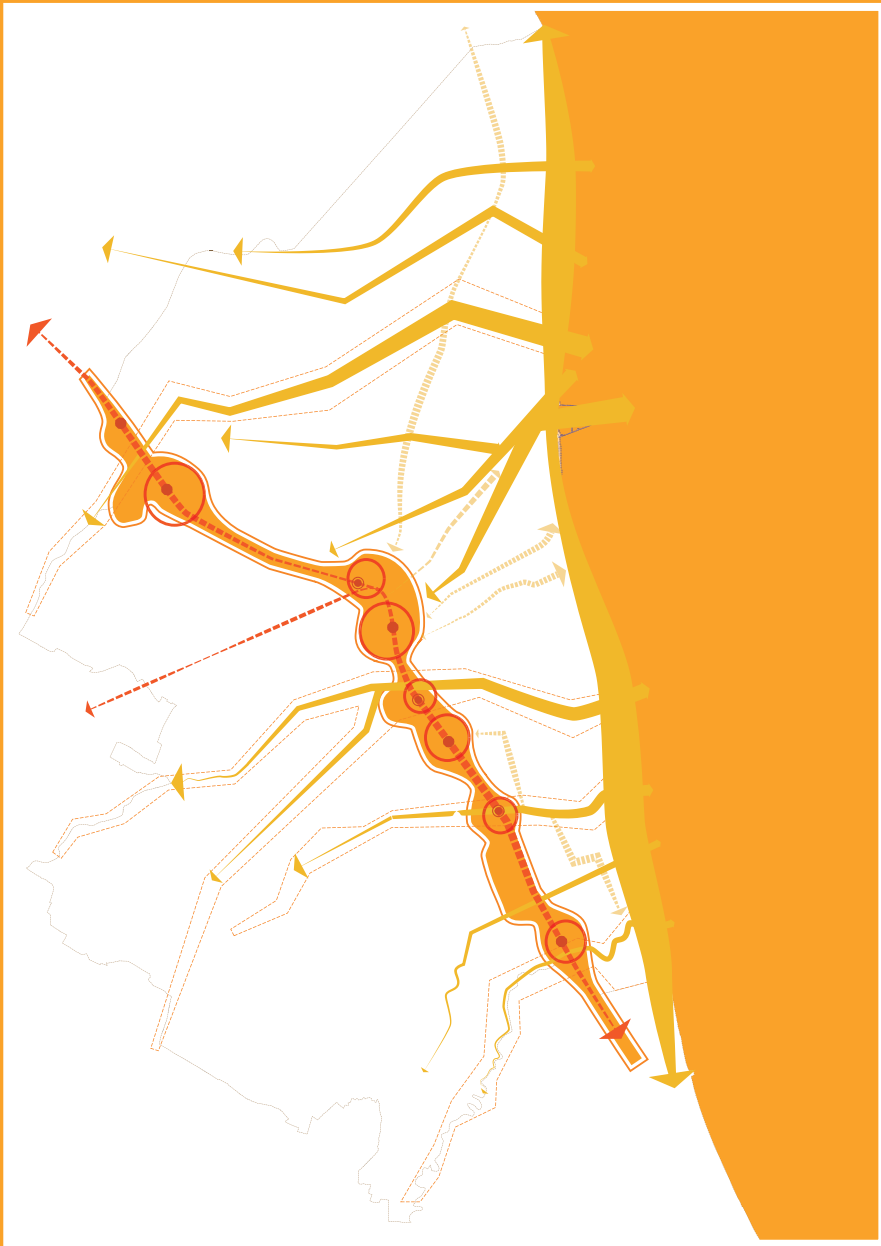
Gambellara

Pineta di Classe - Mirabilandia

Lido di Classe-Lido di Savio

Coccolia

PG3



2.3.4 **PG3 | La metro-ferrovia delle risorse storico-archeologiche e ambientali**

2.3 **4 Progetti-guida per raccontare il futuro di Ravenna e indirizzare le priorità dell'azione pubblica**

Il Progetto-guida costituisce un caposaldo della politica di salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico-architettonico, archeologico e naturalistico e, allo stesso tempo, l'occasione per ripensare l'accessibilità del territorio ravennate attribuendo alla ferrovia un ruolo di trasporto metropolitano in grado di connettere e riqualificare alcune delle componenti strutturanti e qualificanti del suo paesaggio storico. La prospettiva del potenziamento e dell'efficientamento del sistema ferroviario e del sistema portuale connesso alla crocieristica, la previsione di un incremento dei flussi turistici e la riscoperta di alcune parti non solo centrali della città consentono di immaginare un aggiornamento sostanziale e strategico del ruolo della linea ferroviaria esistente. Questa prospettiva si basa sulle potenzialità offerte dalla riorganizzazione e valorizzazione della stazione di Ravenna e delle stazioni minori nell'ambito comunale, come sequenza virtuosa di grandi e piccoli nodi intermodali capaci di raccordare la mobilità su ferro del trasporto pubblico locale e quella ciclopedonale, a servizio di una rete di risorse culturali e ambientali di livello internazionale, migliorando al contempo anche la mobilità degli abitanti e l'accessibilità ad alcuni centri abitati della campagna ravennate. La sequenza delle stazioni esistenti, a cui il Progetto-guida ne aggiunge di nuove, consente infatti di raccontare il territorio ravennate attraverso un sistema lineare di nodi intermodali in grado di garantire non solo l'accessibilità ai corrispondenti nuclei abitati ma anche e soprattutto ad alcuni importanti siti fortemente qualificanti l'identità più profonda, caratterizzante e qualificante di Ravenna.

In tal senso costituiscono progetti strutturanti, caratterizzanti e qualificanti i seguenti:

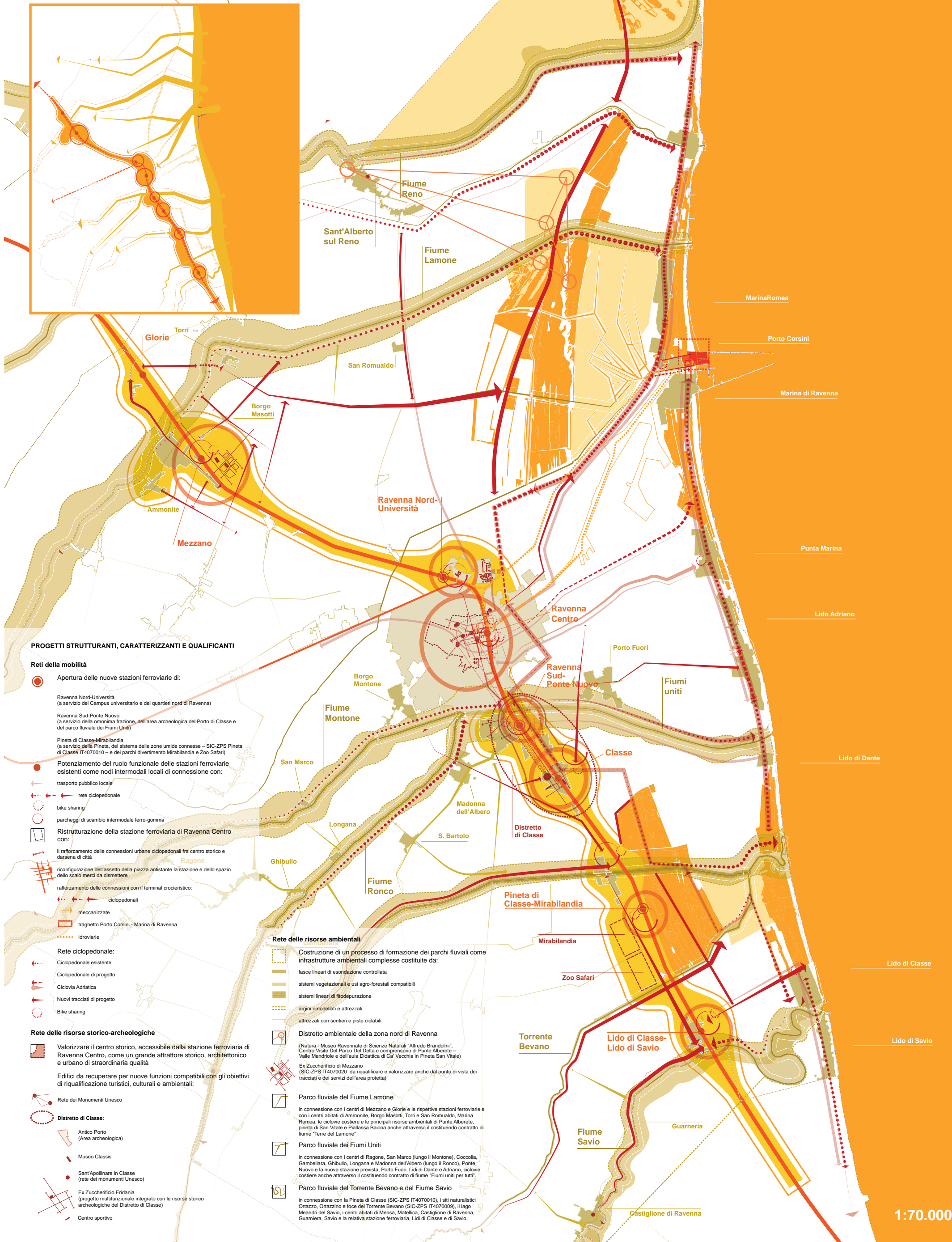
– **Reti della mobilità**

- Apertura delle nuove stazioni ferroviarie di **Ravenna Nord-Università** (a servizio del Campus universitario e dei quartieri nord di Ravenna), **Ravenna Sud-Ponte Nuovo** (a servizio della omonima frazione, dell'area

- archeologica del Porto di Classe e del parco fluviale di progetto dei Fiumi Uniti), **Pineta di Classe-Mirabilandia** (a servizio della Pineta, del sistema delle zone umide connesse – SIC-ZPS Pineta di Classe IT4070010 – e dei parchi divertimento Mirabilandia e Zoo Safari)
 - Potenziamento del ruolo funzionale delle stazioni ferroviarie esistenti come nodi intermodali locali di connessione con il trasporto pubblico locale e la rete ciclopedonale, comprensiva di servizio bike sharing, con i parcheggi di scambio intermodale ferro-gomma, con la dotazione di servizi rivolti ai turisti e con treni dotati di vagoni per il trasporto biciclette
 - Razionalizzazione dell'accessibilità ciclopedonale dalle stazioni Glorie e Mezzano alla ZPS di rinaturazione dei bacini dell'ex Zuccherificio di Mezzano
 - Ristrutturazione della stazione ferroviaria di **Ravenna Centro** con il rafforzamento delle connessioni urbane ciclopedonali fra centro storico e darsena di città; rafforzamento delle connessioni ciclopedonali, meccanizzate e idrovie con il Terminal crocieristico
 - Rafforzamento dei circuiti ciclopedonali e del trasporto pubblico locale che fanno capo alla stazione **Lido di Classe-Lido di Savio** per le connessioni con gli omonimi Lidi sul mare e con i parchi fluviali di progetto del Torrente Bevano e del fiume Savio
- **Rete delle risorse ambientali**
- Creazione del parco fluviale del **Fiume Lamone**, in accordo con il processo partecipativo “Terre del Lamone”, come infrastruttura ambientale complessa costituita da fasce lineari di esondazione controllata, sistemi vegetazionali e usi agro-forestali compatibili con riconversione da colture di seminativi a colture idro-esigenti per funzioni di micro-laminazione, sistemi lineari di fitodepurazione, argini rimodellati e attrezzati con sentieri e piste ciclabili per la fruizione naturalistica e di connessione con i centri di Mezzano e Glorie e le rispettive stazioni ferroviarie e con i centri abitati di Ammonite, Borgo Masotti, Torri e San Romualdo, Marina Romea, le ciclovie costiere e le principali risorse ambientali di Punta Alberete, pineta di San Vitale e Piailassa Baiona
 - Creazione del parco fluviale dei **Fiumi Uniti**, in accordo con il costituendo contratto di fiume “Fiumi uniti per tutti”, come infrastruttura ambientale complessa costituita da fasce lineari di esondazione controllata, sistemi vegetazionali e usi agro-forestali compatibili con riconversione da colture di seminativi a colture idro-esigenti per funzioni di micro-laminazione, sistemi lineari di fitodepurazione, argini rimodellati e attrezzati con sentieri e piste ciclabili per la fruizione naturalistica e di connessione con i centri di Ragone, San Marco (lungo il Montone), Coccolia, Gambellara, Ghibullo, Longana e Madonna dell’Albero (lungo il Ronco), Ponte Nuovo e la nuova stazione prevista, Porto Fuori, Lidi di Dante e Adriano, ciclovie costiere
 - Creazione dei parchi fluviali del **Torrente Bevano** e del **Fiume Savio**, come infrastrutture ambientali complesse costituite da fasce lineari di esondazione controllata, sistemi vegetazionali e usi agro-forestali compatibili con riconversione da colture di seminativi a colture idro-esigenti per funzioni di micro-laminazione, sistemi lineari di fitodepurazione, argini rimodellati e attrezzati con sentieri e piste ciclabili per la fruizione naturalistica e di connessione con la Pineta di Classe (SIC-ZPS IT4070010), i siti naturalistici Ortazzo, Ortazzino e foce del Torrente Bevano (SIC-ZPS IT4070009), il lago Meandri del Savio, i centri abitati di Mensa, Matellica, Castiglione di Ravenna, Guarniera, Savio e la relativa stazione ferroviaria, Lidi di Classe e di Savio, e il Distretto ambientale della zona nord di Ravenna: Natura - Museo Ravennate di Scienze Naturali “Alfredo Brandolini”, Centro Visite Del Parco Del Delta e comprensorio di Punta Alberete – Valle Mandriole e dell’aula Didattica di Ca’ Vecchia in Pineta San Vitale
 - Valorizzazione dell’area SIC-ZPS IT4070020, delle vasche dell’ex zuccherificio di Mezzano con riqualificazione dei tracciati e dei servizi dell’area protetta
- **Rete delle risorse storico-archeologiche**
- Rafforzamento del Distretto di Classe con la messa in rete delle risorse archeologiche (Antico Porto), storico-architettoniche (Monumento Unesco di Sant’Apollinare in Classe), culturali (Museo Classis), sportive e del tempo libero che fanno capo alla stazione ferroviaria di Classe
 - Valorizzazione del centro storico, accessibile dalla stazione ferroviaria di Ravenna Centro, come un grande attrattore storico, architettonico e urbano di straordinaria qualità (cfr. PG1)

PG3

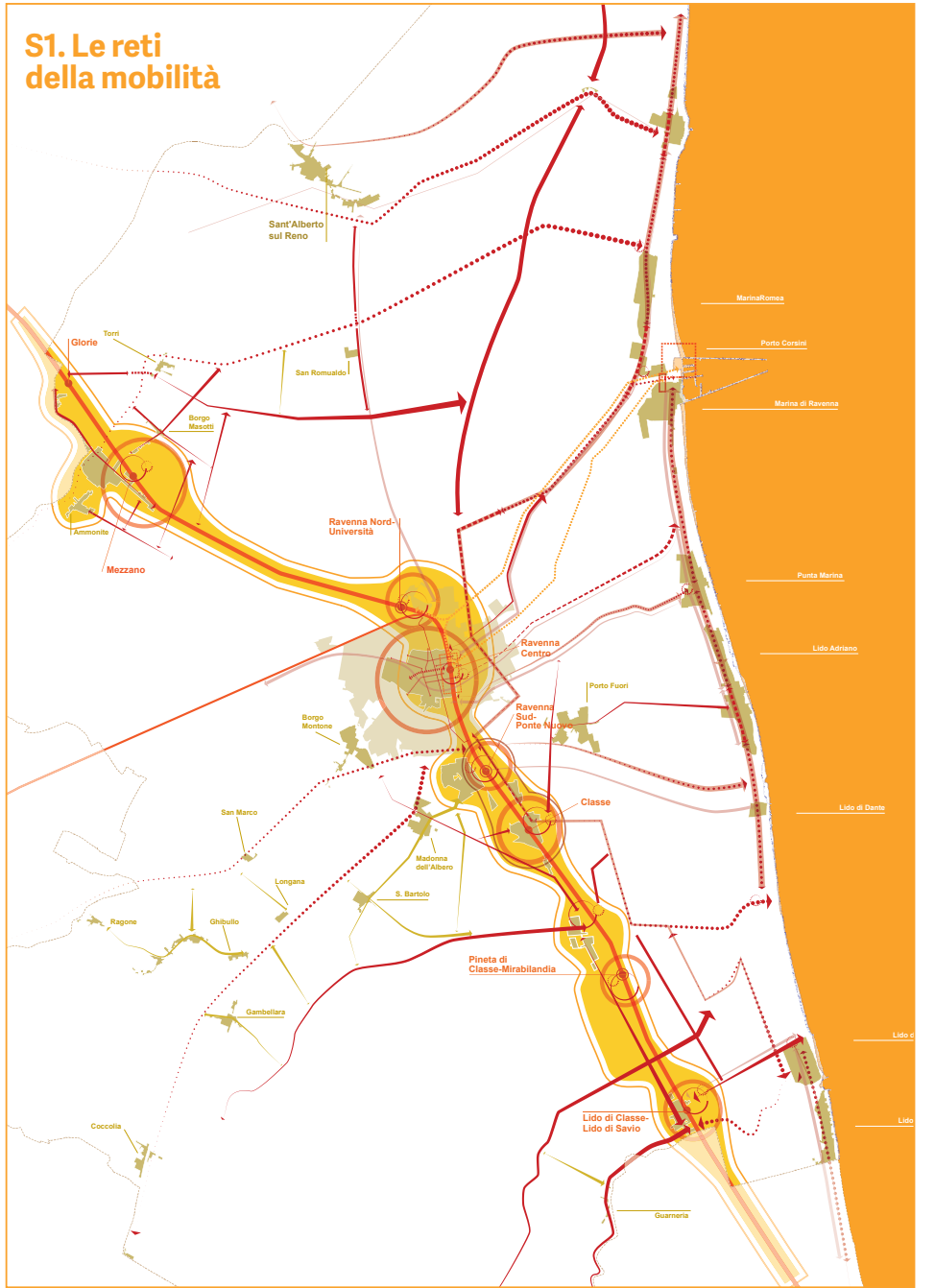
La Metro-ferrovia delle risorse storico-archeologiche e ambientali



La Metro-ferrovia delle risorse storico-archeologiche e ambientali



S1. Le reti della mobilità



S2. La rete delle risorse storico-archeologiche e ambientali



PROGETTI STRUTTURANTI, CARATTERIZZANTI E QUALIFICANTI

Reti della mobilità

- Apertura delle nuove stazioni ferroviarie di:
 - Ravenna Nord-Università (a servizio del Campus universitario e dei quartieri nord di Ravenna)
 - Ravenna Sud-Ponte Nuovo a servizio della omonima frazione, dell'area archeologica del Porto di Classe e del parco fluviale dei Fiumi Uniti)
 - Pineta di Classe-Mirabilandia (a servizio della Pineta, del sistema delle zone umide connesse - SIC-ZPS Pineta di Classe IT4070010 - e dei parchi divertimento Mirabilandia e Zoo Safari)
- Potenziamento delle stazioni ferroviarie esistenti come nodi intermodali locali di connessione

Reti delle risorse storico-archeologiche

- Valorizzare il centro storico, agganciato alla stazione ferroviaria di Ravenna Centro, come un grande attrattore storico, architettonico e urbano di grande qualità
- Edifici da recuperare per nuove funzioni compatibili con gli obiettivi di riqualificazione turistici, culturali e ambientali:

Reti dei Monumenti Unesco

- Distretto di Classe:**
 - Antico Porto (Area archeologica)
 - Museo Classico
 - Sant'Apollinare in Classe (rete dei monumenti Unesco)
- Ex Zuccherificio Eridania (progetto multifunzionale integrato con le risorse storico-archeologiche del Distretto di Classe)
- Centro sportivo

Reti delle risorse ambientali

- Costruzione di un processo di formazione dei parchi fluviali come infrastrutture ambientali complesse costituite da:
 - fascie lineari di esondazione controllata
 - sistemi vegetazionali e usi agro-forestali compatibili
 - sistemi lineari di fitodepurazione
 - argini piantumati
 - attrezzati con sentieri e piste ciclabili
- Distretto ambientale della zona nord di Ravenna** (Natura - Museo Ravennate di Scienze Naturali "Alfredo Brandolini", Centro Visite Del Parco Del Delta e comprensorio di Punta Alberete - Valle Mandriole e dell'aula Didattica di Ca' Vecchia in Pineta San Vitale)
- Ex Zuccherificio di Mezzano (SIC-ZPS IT4070020 da riqualificare e valorizzare anche dal punto di vista dei tracciati e dei servizi dell'area protetta)
- Parco fluviale del Fiume Lamone** in connessione con i centri di Mezzano e Glorie e le rispettive stazioni ferroviarie e con i centri abitati di Ammonite, Borgo Mascotti, Torri e San Romualdo, Marina Romea, le ciclovie costiere e le principali risorse ambientali di Punta Alberete, pineta di San Vitale e Pialassa Baiona anche attraverso il costituendo contratto di fiume "Terre del Lamone"
- Parco fluviale dei Fiumi Uniti** in connessione con i centri di Ragone, San Marco (lungo il Montone), Coccia, Gambellara, Ghibullo, Longana e Madonna dell'Albero (lungo il Ronco), Ponte Nuovo e la nuova stazione prevista, Porto Fuori, Lido di Dante e Adriano, ciclovie costiere anche attraverso il costituendo contratto di fiume "Fiumi uniti per tutti".
- Parco fluviale del Torrente Bevano e del Fiume Savio** in connessione con la Pineta di Classe (SIC-ZPS IT4070010), i siti naturalistici Ortazzino, Ortazzino e foce del Torrente Bevano (SIC-ZPS IT4070009), il lago Meandri del Savio, i centri abitati di Mensa, Matellica, Castiglione di Ravenna, Guarniera, Savio e la relativa stazione ferroviaria, Lidi di Classe e di Savio.

PROGETTI STRUTTURANTI, CARATTERIZZANTI E QUALIFICANTI

Reti della mobilità

- Apertura delle nuove stazioni ferroviarie di:
 - Ravenna Nord-Università (a servizio del Campus universitario e dei quartieri nord di Ravenna)
 - Ravenna Sud-Ponte Nuovo a servizio della omonima frazione, dell'area archeologica del Porto di Classe e del parco fluviale dei Fiumi Uniti)
 - Pineta di Classe-Mirabilandia (a servizio della Pineta, del sistema delle zone umide connesse - SIC-ZPS Pineta di Classe IT4070010 - e dei parchi divertimento Mirabilandia e Zoo Safari)
- Potenziamento delle stazioni ferroviarie esistenti come nodi intermodali locali di connessione con:
 - trasporto pubblico locale
 - rete ciclopedonale
 - bike sharing
 - parcheggi di scambio intermodale ferro-gomma
- Ristrutturazione della stazione ferroviaria di Ravenna Centro con:
 - il rafforzamento delle connessioni urbane ciclopedonali fra centro storico e darsena di città
 - riconfigurazione dell'assetto della piazza antistante la stazione e dello spazio dello scalo merci da dismettere
 - rafforzamento delle connessioni con il terminal crocieristico:
 - ciclopedonali
 - meccanizzate
- traghetti Porto Corsini - Marina di Ravenna
- idroviarie

Reti ciclopedonali:

- Ciclopedonale esistente [PUMS]
- Ciclopedonale di progetto [PUMS]
- Ciclovia Adriatica
- Nuovi tracciati di progetto
- Bike sharing
- Tracciati di riconnessione tra i parchi fluviali attrezzati anche con percorsi ciclopedonali



Porto Corsini

Marina di Ravenna

Punta Marina

Lido Adriano

Lido di Dante

n Romualdo

Ravenna Nord-Università

Ravenna Centro

Porto Fuori

Ravenna Sud-Ponte Nuovo

Fiumi uniti

Borgo Montone

Classe

Madonna dell'Albero

Distretto di Classe

S. Bartolo

Fiume Ronco

Pineta di Classe-Mirabilandia

Mirabilandia

Zoo Safari

Torrente Bevano

Lido di Classe-Lido di Savio

PG4



2.3.5 **PG4** | La Grande Corona Verde della città-porto

2.3 4 Progetti-guida per raccontare il futuro di Ravenna e indirizzare le priorità dell'azione pubblica

Il Progetto-guida intende rilanciare l'eredità e rinnovare l'identità e il valore ambientale della Cintura verde del Capoluogo, introdotta dal PRG del 1993 e ampliata col successivo PSC, immaginando un salto di scala del suo ruolo urbano e territoriale capace di far riferimento all'intero sistema del territorio urbanizzato e in corso di urbanizzazione, comprensivo quindi anche dell'area portuale. I margini della città sono infatti interessati e saranno interessati in futuro da interventi di ridisegno infrastrutturale che si incrociano con il sistema degli spazi aperti conseguenti alla cessione compensativa della Cintura verde, con la presenza di aree naturali e di rinaturazione, con l'innalzamento della dotazione di servizi ecosistemici, con la domanda di spazio pubblico di qualità paesaggistica ed ecologica e mobilità slow. Questo complesso di condizioni e azioni deve trovare accoglienza e integrazione all'interno di una fascia osmotica a profondità variabile in grado di costituire una transizione tra la città costruita e i grandi spazi aperti dell'agricoltura e della naturalità.

La Grande Corona Verde diventa anche il raccordo tra le infrastrutture verdi e blu del territorio ravennate e la rete minuta di quelle che penetrano nella città costruita, si infiltrano negli spazi residuali, modificano e qualificano gli spazi esistenti e definiscono una rete integrata di qualità paesaggistica ed ecologica. In tal senso la Grande Corona Verde diviene, come nel Progetto-guida del canale Candiano, una ulteriore occasione di ridisegno complessivo della città abitata e del suo porto, dando forma a un'idea paesaggistica d'assieme lungo i limiti del "Territorio Urbanizzato".

In tal senso costituiscono progetti strutturanti, caratterizzanti e qualificanti i seguenti:

- **Reti della mobilità**
 - qualificazione come *promenade* alberate periurbane dei tracciati stradali urbani di margine della città esistente (ad esempio via Baiona, viale Sandro

- Pertini e Leon Battista Alberti, viale Europa, via Trieste) in sinergia con gli interventi di qualificazione paesaggistica delle infrastrutture di cui al precedente punto
- riqualificazione e valorizzazione paesaggistica degli accessi alla città
- definizione di un sistema continuo ciclopedonale anulare strutturante, raccordato alla rete ciclopedonale complessiva, che connetta Terminal crocieristico, Porto Corsini, stazione ferroviaria/centro storico, Classe, Marina di Ravenna e porto turistico, utilizzando la Ciclovia Adriatica sia nel tratto costiero che lungo le trasversali alla linea di costa a nord e a sud del porto (via Baiona e circonvallazione canale Molinetto), raccordandosi alla rete ciclabile della Cintura Verde esterna con le integrazioni già previste dal PUMS e quelle ulteriori necessarie per garantire la continuità del tracciato anulare

– Rete degli spazi aperti

- consolidamento e potenziamento del sistema dei grandi parchi urbani di bordo (Parco Teodorico e Baronio) con la realizzazione del parco Cesarea
- costruzione di un programma integrato per la qualificazione e la continuità al sistema degli spazi aperti compresi e compressi tra le reti infrastrutturali, come sistemi misti di attrezzature scoperte sportive, ricreative e del tempo libero, aree di agricoltura urbana e orti urbani didattici e condivisi, anche attraverso la riproposizione di colture espressione di agrobiodiversità
- potenziamento delle trame verdi di penetrazione dalla Grande Corona Verde al Canale Candiano, intercettando e qualificando le aree verdi esistenti (cimitero monumentale, Piallassa Piomboni e pineta di Marina di Ravenna) e di progetto (nuove aree verdi delle aree industriali dismesse da rifunzionalizzare)

– Rete delle risorse ambientali

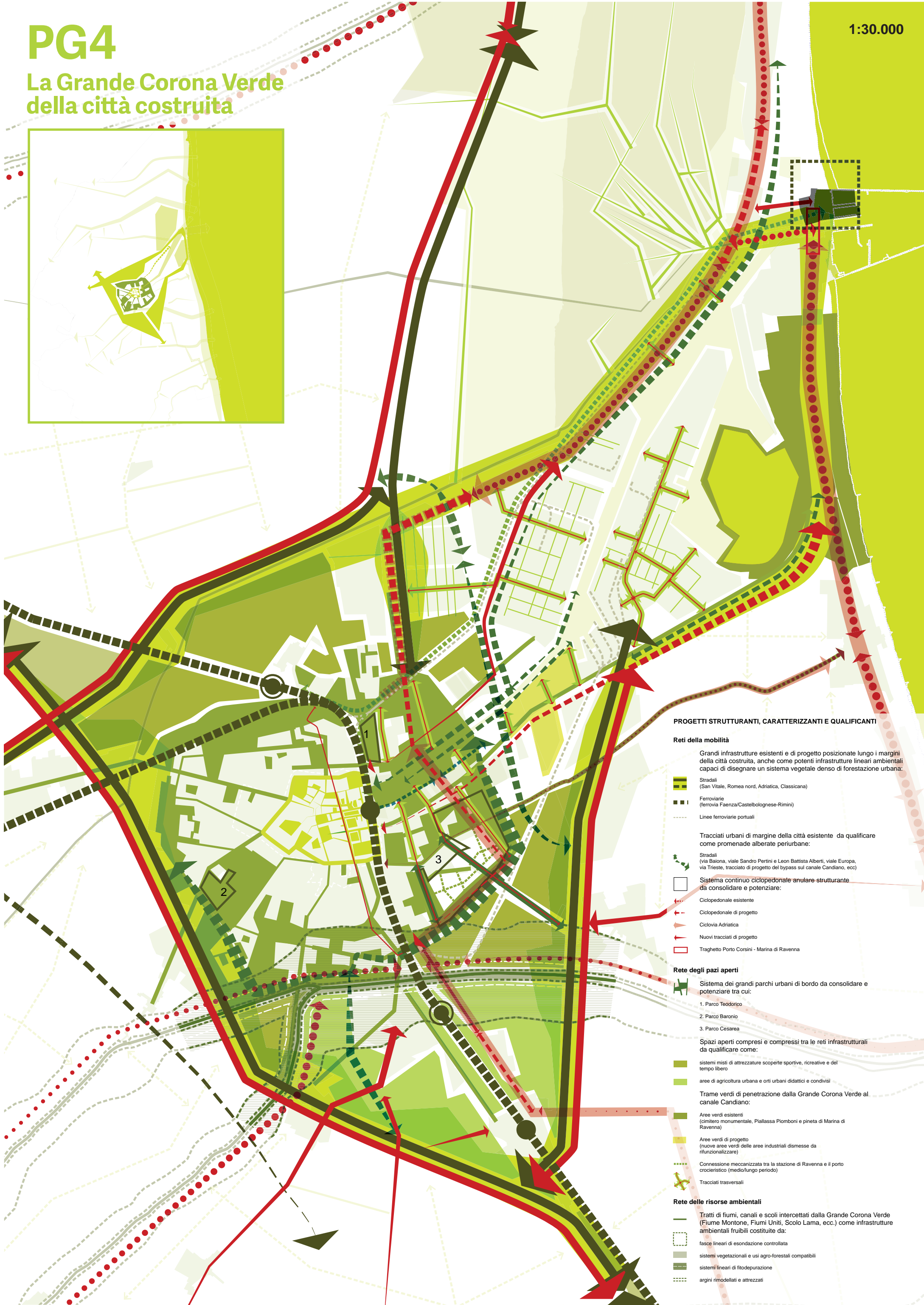
- riconfigurazione paesaggistica delle grandi infrastrutture stradali (San Vitale, Romea nord, Adriatica, Classicana) e ferroviarie (nazionali/regionali e portuali), esistenti e di progetto posizionate lungo i margini della città costruita, anche come potenti infrastrutture lineari ambientali capaci di disegnare un sistema vegetale denso di forestazione urbana, migliorando alcuni parametri ambientali (riduzione di CO₂ e di polveri sottili, inquinamento acustico, ventilazione urbana) e incrementando gli impianti di forestazione già realizzati tra via Stradone e via Don Carlo Sala
- riqualificazione paesaggistica dei tratti di fiumi, canali e scoli intercettati dalla Grande Corona Verde (Fiume Montone, Fiumi Uniti, Scolo Lama,

ecc.) come infrastrutture ambientali fruibili, in accordo con i processi partecipativi in corso e i costituendi contratti di fiume “Fiumi uniti per tutti” e “Terre del Lamone”

PG4

La Grande Corona Verde della città costruita

1:30.000



PROGETTI STRUTTURANTI, CARATTERIZZANTI E QUALIFICANTI

- Reti della mobilità**
- Grandi infrastrutture esistenti e di progetto posizionate lungo i margini della città costruita, anche come potenti infrastrutture lineari ambientali capaci di disegnare un sistema vegetale denso di forestazione urbana:
- Stradali (San Vitale, Romea nord, Adriatica, Classicana)
 - Ferrovie (ferrovia Faenza/Castelbolognese-Rimini)
 - Linee ferroviarie portuali
- Tracciati urbani di margine della città esistente da qualificare come promenade alberate periurbane:
- Stradali (via Baiona, viale Sandro Pertini e Leon Battista Alberti, viale Europa, via Trieste, tracciato di progetto del bypass sul canale Candiano, ecc)
- Sistema continuo ciclopedonale anulare-strutturante da consolidare e potenziare:
- Ciclopedonale esistente
 - Ciclopedonale di progetto
 - Ciclovía Adriatica
 - Nuovi tracciati di progetto
 - Traghetto Porto Corsini - Marina di Ravenna
- Rete degli spazi aperti**
- Sistema dei grandi parchi urbani di bordo da consolidare e potenziare tra cui:
1. Parco Teodorico
 2. Parco Baronio
 3. Parco Cesarea
- Spazi aperti compresi e compresi tra le reti infrastrutturali da qualificare come:
- sistemi misti di attrezzature scoperte sportive, ricreative e del tempo libero
 - aree di agricoltura urbana e orti urbani didattici e condivisi
- Trame verdi di penetrazione dalla Grande Corona Verde al canale Candiano:
- Aree verdi esistenti (cimitero monumentale, Piallassa Piomboni e pineta di Marina di Ravenna)
 - Aree verdi di progetto (nuove aree verdi delle aree industriali dismesse da rifunzionizzare)
 - Connessione meccanizzata tra la stazione di Ravenna e il porto crocieristico (medio/lungo periodo)
 - Tracciati trasversali
- Rete delle risorse ambientali**
- Tratti di fiumi, canali e scoli intercettati dalla Grande Corona Verde (Fiume Montone, Fiumi Uniti, Scolo Lama, ecc.) come infrastrutture ambientali fruibili costituite da:
- fasce lineari di esondazione controllata
 - sistemi vegetazionali e usi agro-forestali compatibili
 - sistemi lineari di fitodepurazione
 - argini rimodellati e attrezzati

La Grande Corona Verde della città costruita



PROGETTI STRUTTURANTI, CARATTERIZZANTI E QUALIFICANTI

Reti della mobilità

Grandi infrastrutture esistenti e di progetto posizionate lungo i margini della città costruita, anche come potenti infrastrutture lineari ambientali capaci di disegnare un sistema vegetale denso di forestazione urbana

- Stradali (San Vitale, Romea nord, Adriatica, Classicana)
- Ferrovie (ferrovia Faenza/Castelbolognese-Rimini)
- Linee ferroviarie portuali

Tracciati urbani di margine della città esistente da qualificare come promenade alberate periurbane:

- Stradali (via Balona, viale Sandro Pertini e Leon Battista Alberti, viale Europa, via Trieste, tracciato di progetto del bypass sul canale Candiano, ecc)

Sistema continuo ciclopedonale anulare strutturante da consolidare e potenziare:

- Ciclopedonale esistente
- Ciclopedonale di progetto
- Ciclovie Adriatica
- Nuovi tracciati di progetto
- Traghetto Porto Corsini - Marina di Ravenna

Reti degli spazi aperti

Trame verdi di penetrazione dalla Grande Corona Verde al canale Candiano:

- Connessione meccanizzata tra la stazione di Ravenna e il porto crocieristico (medio/lungo periodo)
- Tracciati trasversali

PROGETTI STRUTTURANTI, CARATTERIZZANTI E QUALIFICANTI

Reti della mobilità

Grandi infrastrutture esistenti e di progetto posizionate lungo i margini della città costruita, anche come potenti infrastrutture lineari ambientali capaci di disegnare un sistema vegetale denso di forestazione urbana:

- Stradali (San Vitale, Romea nord, Adriatica, Classicana)

Reti degli spazi aperti

Sistema dei grandi parchi urbani di bordo da consolidare e potenziare tra cui:

- Parco Teodorico
- Parco Baronio
- Parco Cesarea

Spazi aperti compresi e compresi tra le reti infrastrutturali da qualificare come:

- sistemi misti di attrezzature scoperte sportive, ricreative e del tempo libero
- aree di agricoltura urbana e orti urbani didattici e condivisi

Trame verdi di penetrazione dalla Grande Corona Verde al canale Candiano:

- Aree verdi esistenti (dimitero monumentale, Pialessa Piombona e pineta di Marina di Ravenna)
- Aree verdi di progetto (nuove aree verdi delle aree industriali dismesse da rifunzionizzare)

Connessione meccanizzata tra la stazione di Ravenna e il porto crocieristico (medio/lungo periodo)

- Tracciati trasversali

Reti delle risorse ambientali

Tratti di fiumi, canali e scoli intercettati dalla Grande Corona Verde (Fiume Montone, Fiumi Uniti, Scolo Lama, ecc.) come infrastrutture ambientali fruibili costituite da:

- fascie lineari di esondazione controllata
- sistemi vegetazionali e usi agro-forestali compatibili
- sistemi lineari di fitodepurazione
- argini rimodellati e attrezzati



3.

**Un metodo
per valutare
e condividere
priorità,
alternative
ed effetti
delle scelte
strategiche**

La VALSAT assume un ruolo strategico nell'ottica del cambiamento proposto dalla nuova legge e dovrà risultare sempre più strumento integrato con la elaborazione del Piano.

Le importanti innovazioni richieste nascono, da un lato, dalla diversa impostazione del nuovo Piano rispetto agli strumenti previgenti, dall'altro dalla presa d'atto della ridotta utilità ed efficacia dei precedenti strumenti valutativi sino ad ora elaborati.

Nel nuovo modello di pianificazione, in fase preliminare ai fini della consultazione, non viene prevista l'identificazione puntuale di alcuna nuova previsione; appare di fatto inapplicabile il modello di Valsat tradizionale (basato su un approccio di tipo quantitativo-localizzativo).

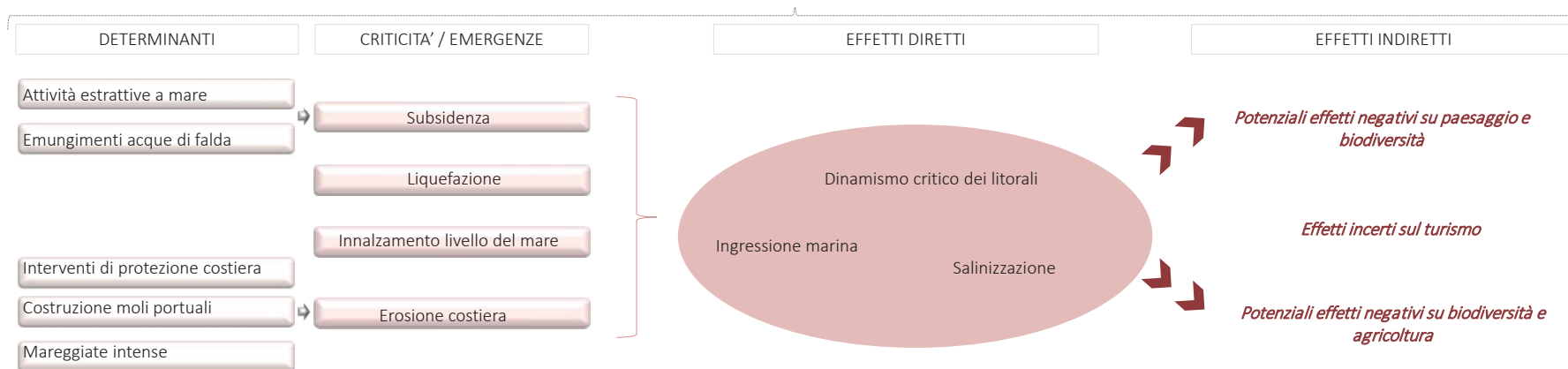
Parallelamente, si pone il tema del rinnovamento

complessivo dello strumento VALSAT, che sarà al centro di un atto di indirizzo, attualmente in fase di elaborazione: ciò che è già noto in merito a tale atto è che, da un lato, si indirizzeranno i nuovi PUG ad un coinvolgimento sempre più preliminare della parte valutativa (che dovrà essere sempre più elemento di indirizzo, prima ancora che di verifica della sostenibilità delle scelte), dall'altro che si auspicherà un approccio conoscitivo e valutativo sistemico e non più per componenti.

Il metodo proposto prevede una sostanziale ripercorribilità del processo attraverso l'evidenza dei flussi che dalle determinanti e tendenze in atto portano agli effetti probabili in assenza di intervento, non necessariamente all'interno del piano urbanistico.

Di seguito si riportano gli schemi di quanto rilevato in questa prima fase di lettura del territorio.

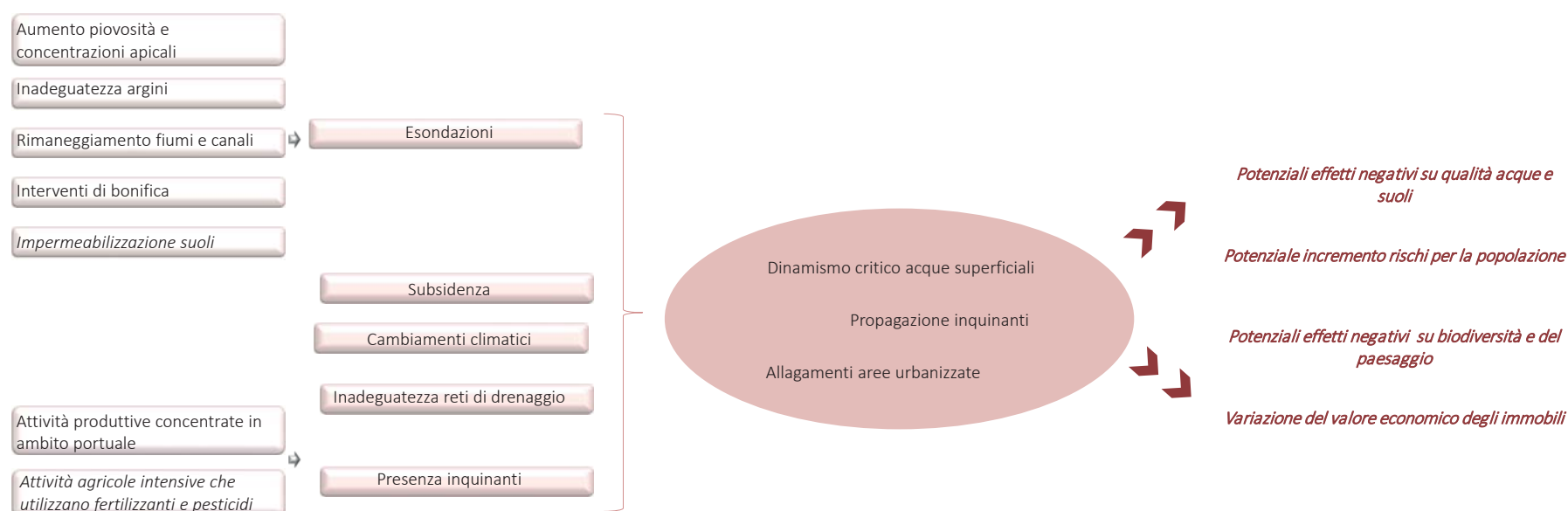
SCENARIO ZERO



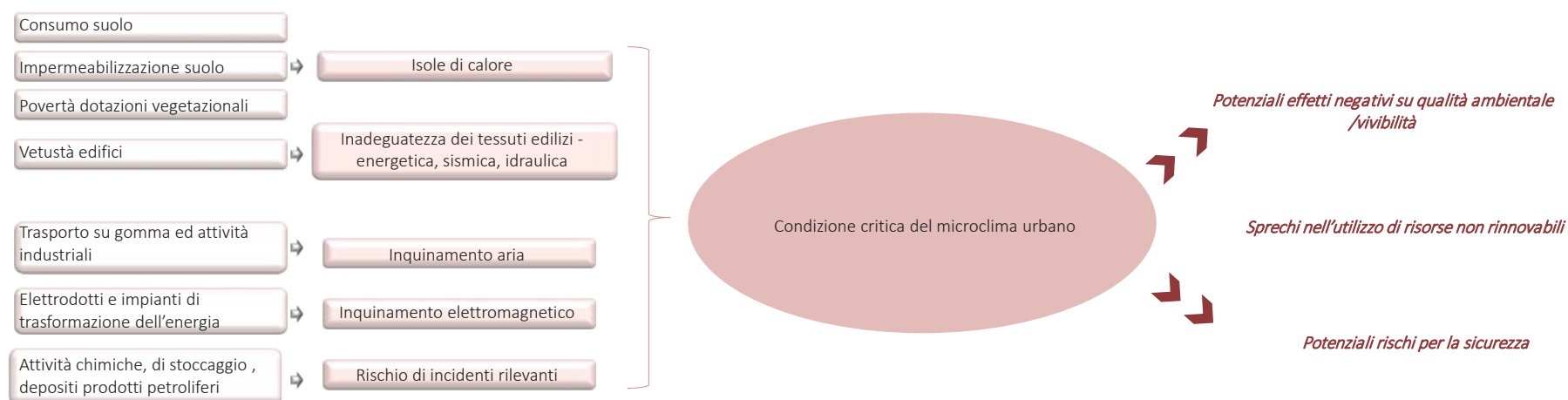
Ravenna è caratterizzata dalla presenza di attività antropiche a terra ed a mare che ne sfruttano in maniera continuativa le risorse e che hanno potenziato nel tempo la subsidenza, liquefazione e variazione della linea di costa. Ciò, considerato anche l'innalzamento del livello del medio mare in tutto il pianeta, ha favorito i fenomeni di ingressione marina e salinizzazione delle falde e dei suoli, nonché dinamiche critiche della morfologia costiera. Gli effetti che possono generarsi a seguito delle dinamiche in atto sono legati da una parte al turismo balneare, connesso alla profondità e bellezza delle spiagge, dall'altra alla composizione del suolo e delle acque, elementi sostanziali sia per l'agricoltura che per la biodiversità ed il paesaggio. Si evidenzia inoltre che le tendenze in atto per quanto riguarda la componente turismo, fanno prevedere forme alternative extra alberghiere, legate alla

produzione agricola, alla fruizione del paesaggio e delle bellezze del territorio.

Le attività antropiche assieme all'impermeabilizzazione dei suoli, considerata la variazione del clima e la conseguente inadeguatezza delle reti di drenaggio, hanno favorito ed incrementato i fenomeni di esondazione che favoriscono la dispersione degli inquinanti sul suolo e generano problematiche legate alla sicurezza del territorio. Potremo assistere quindi non solo alla variazione qualitativa di acqua e suolo, ma anche alla variazione della biodiversità e del paesaggio, condizionate dalla qualità delle acque e del suolo e dai fenomeni di esondazione, ed alla variazione del valore economico di terreni ed immobili sottoposti ai fenomeni di allagamento.

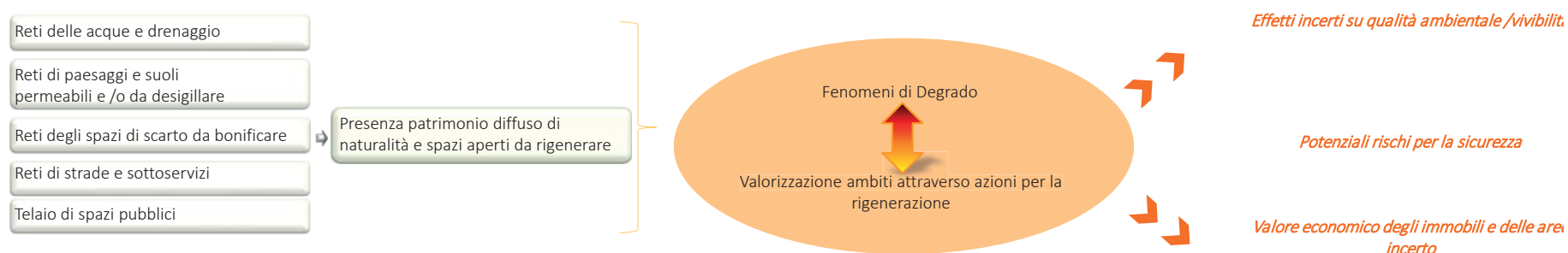


SCENARIO ZERO

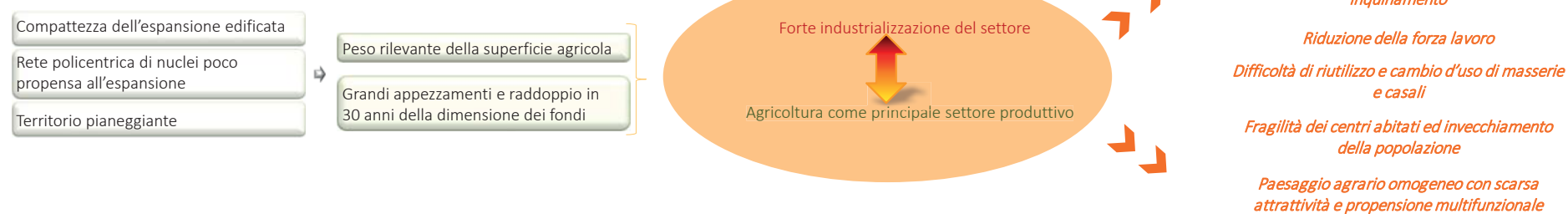


Dobbiamo inoltre prendere atto di tutti gli aspetti che hanno generato e continuano a generare una condizione critica del microclima urbano: il consumo e l'impermeabilizzazione diffusa del suolo, la presenza di edifici ed attività che richiedono l'utilizzo di energia e generano flussi di traffico e quindi inquinamento e nuovamente richiesta di risorse non rinnovabili. Sono aspetti che devono essere controllati al fine di garantire la vivibilità e la sicurezza dei luoghi e minimizzare la domanda di energia e di risorse.

Un'altra forma di lettura di Ravenna riguarda la sua visione attraverso la presenza di reti interagenti all'interno della cui maglia sono riconoscibili patrimoni naturali e di scarto: sono spazi privilegiati che, se non vengono salvaguardati e valorizzati possono generare rischi per la sicurezza e sulla qualità ambientale o generare la perdita dell'opportunità di creare opportunità legate al riciclo ed alla minimizzazione nell'utilizzo di risorse, quali la risorsa suolo.



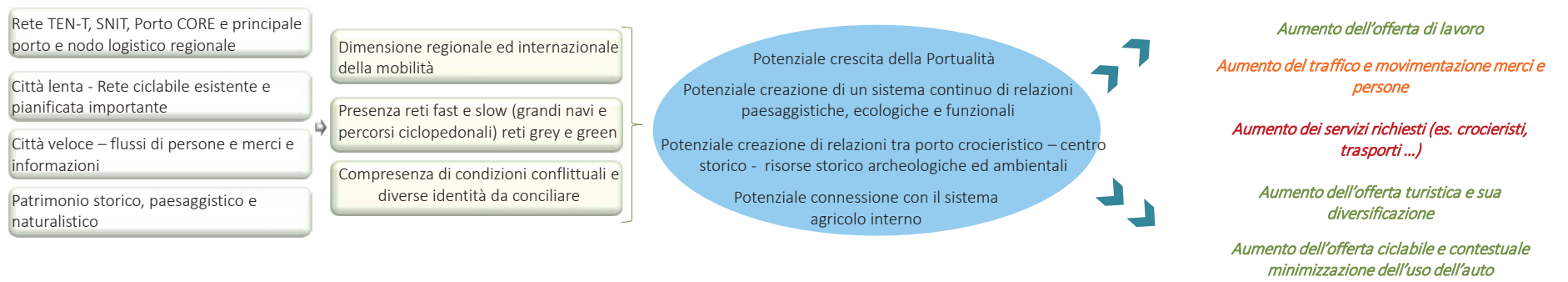
SCENARIO ZERO



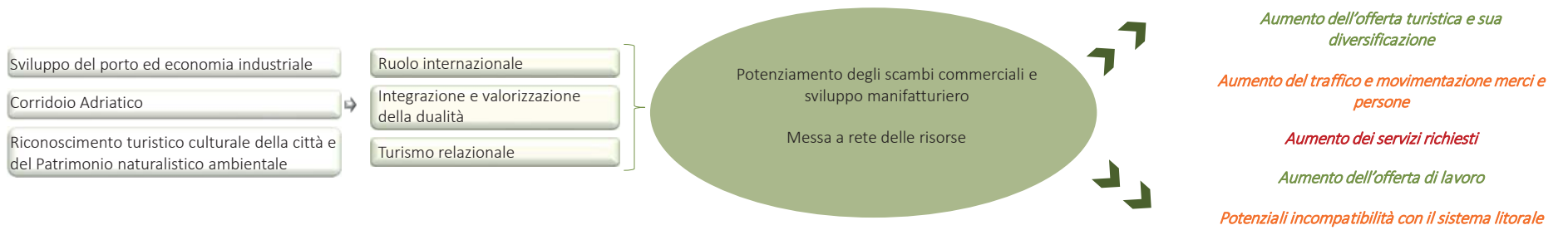
Il settore agricolo rappresenta a Ravenna uno dei maggiori settori produttivi. La compattezza dell'espansione edilizia dei nuclei in ambito agricolo, il territorio pianeggiante con una dimensione medio grande degli appezzamenti, hanno favorito l'industrializzazione delle coltivazioni: se l'agricoltura non si evolve verso forme sostenibili si assiste ad un sovra sfruttamento dei suoli, ad un appiattimento del paesaggio e della sua attrattività, ad un abbandono delle masserie e dei nuclei.

Altro settore di rilievo è quello legato alla portualità, una portualità che grazie alle strategie vigenti ha

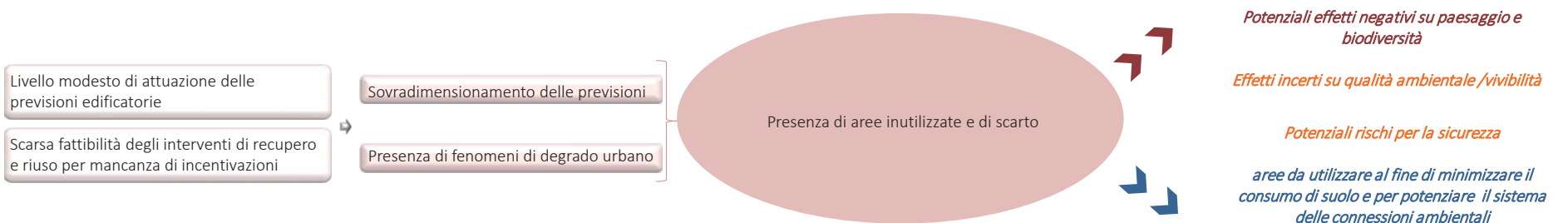
potenzialità di generare flussi in entrata ed uscita internazionali, di persone, merci ed informazioni, e sistemi di relazioni con il centro storico, con le risorse storiche ed ambientali e con il sistema agricolo. Per le connessioni si dovranno considerare anche le reti della mobilità lenta, Ravenna già possiede una rete di percorsi, al fine di dare spazio anche alle nuove forme di turismo sostenibile, legato alla fruizione lenta dei paesaggi e degli spazi culturali, che si appoggia anche alle strutture agrituristiche. Si dovrà inoltre ripensare all'intermodalità con la ferrovia e con il trasporto pubblico locale.



SCENARIO ZERO

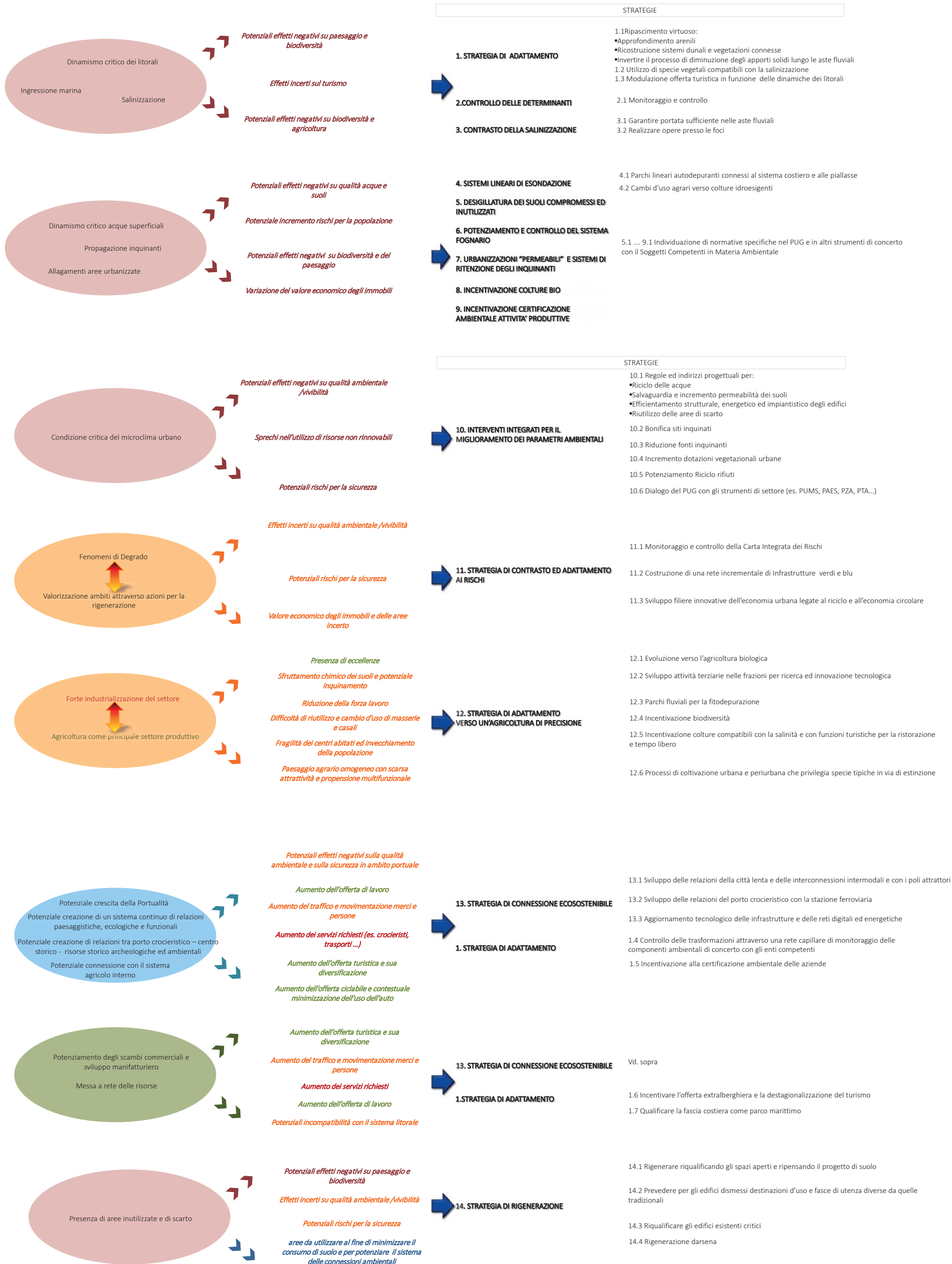


Ravenna è caratterizzata da una parte dal porto e la sua economia industriale dall'altra da un riconoscimento turistico culturale: la valorizzazione e integrazione di questa dualità si evidenzia attraverso la messa a rete delle risorse. Conseguentemente la città dovrà riorganizzare la propria offerta in termini di servizi ed infrastrutture.

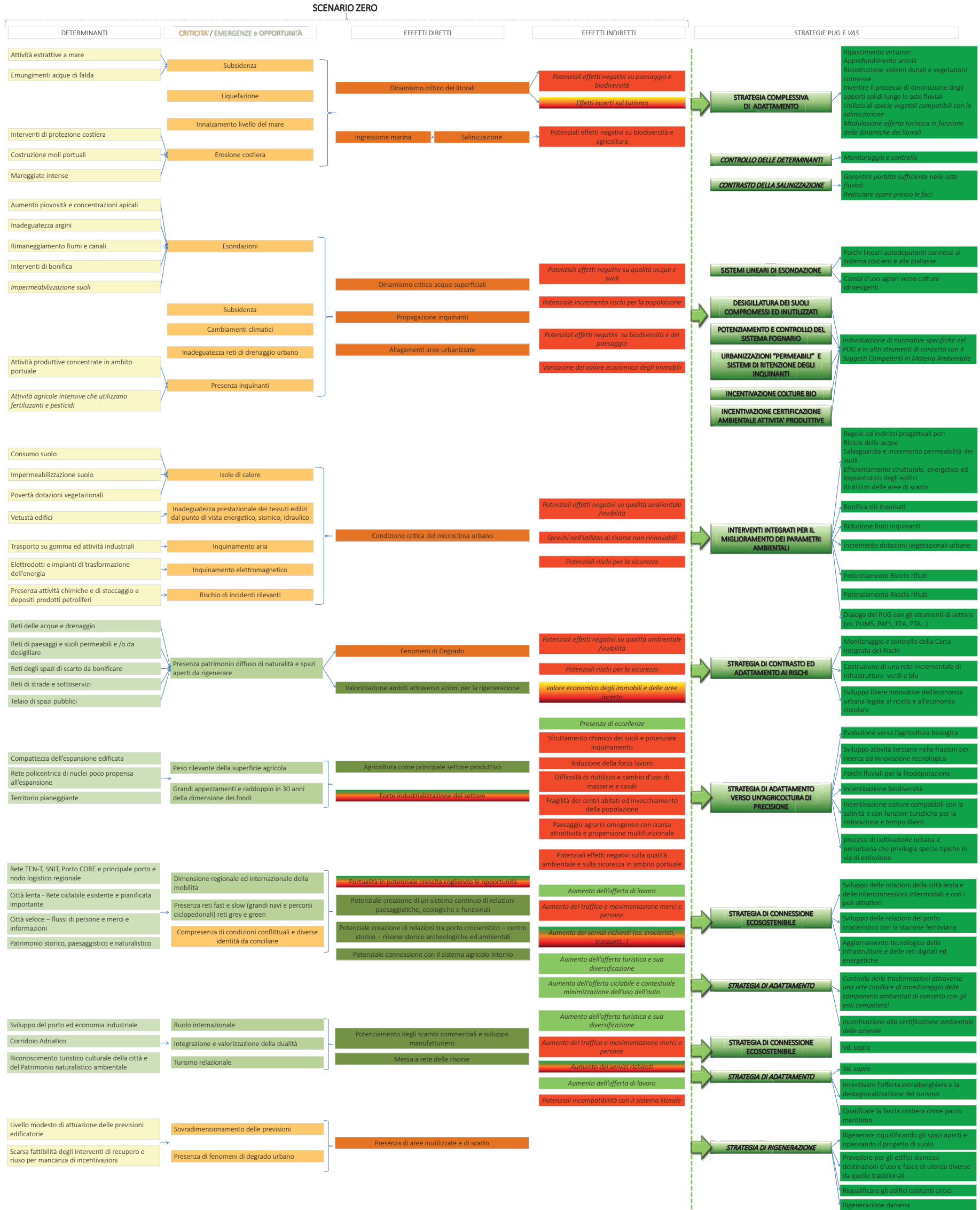


Dal punto di vista edilizio si osserva un livello modesto di attuazione della pianificazione urbana ed uno scarso recupero delle aree degradate che invece potrebbero essere riqualificate e riciclate in una strategia di rigenerazione urbana e contrasto proattivo al consumo di suolo.

In funzione della lettura dello scenario zero ed in particolare degli effetti attesi il processo prevede l'individuazione di strategie di intervento generali e specifiche.



Lo schema di sintesi di seguito riportato evidenzia come possono emergere le strategie non solo a partire dagli effetti dello scenario zero ma direttamente dalle determinanti delle criticità ed il processo possa subire più fasi di affinamento delle strategie.



Il processo decisionale dovrà inoltre essere arricchito degli elementi che emergono dalle attività di partecipazione con il pubblico.

La schematizzazione ha lo scopo di supportare gli stakeholders nella consultazione preliminare ovvero nel fornire contributi in merito alla conoscenza del territorio, agli obiettivi di sostenibilità da raggiungere ed alle strategie da mettere in atto.

Su tale aspetto si ritiene utile soffermarsi al fine di fornire una chiave di lettura che permetta di valutare univocamente il piano sia in questa fase preliminare che nelle successive fasi meta progettuali e progettuali sino ad arrivare agli accordi operativi: le politiche e gli obiettivi di sostenibilità del PUG.

Ravenna si è dotata di una politica ambientale già nell'ambito della certificazione EMAS, considerando la strategia di adattamento locale ai cambiamenti climatici come prioritaria ed intendendo perseguirla ponendosi come obiettivo la riduzione ed il contenimento delle emissioni in atmosfera da traffico ed il miglioramento della qualità dell'aria attraverso la promozione di programmi ed interventi specifici. Per il raggiungimento dell'obiettivo prende in considerazione la realizzazione di percorsi ciclabili, parcheggi e percorsi pedonali oltre che la riqualificazione di alcune viabilità esistenti.

La politica ambientale affronta anche il tema della necessità di contrastare l'uso eccessivo del suolo agricolo, puntando sulla rigenerazione urbana e riqualificazione dei luoghi più compromessi, ed il tema della razionalizzazione dell'uso dell'energia favorendo l'efficientamento energetico delle strutture e dei servizi e la diffusione delle fonti rinnovabili per contribuire alla riduzione dell'effetto serra ed il raggiungimento degli obiettivi del protocollo di Kyoto.

Il PUG potrà integrarsi nell'ambito delle politiche ambientali comunali ed in particolare:

- Minimizzare il consumo della risorsa suolo, prediligendo gli interventi di recupero e riqualificazione del tessuto urbanizzato dismesso
- Migliorare la qualità della vita nei contesti urbani intesi come spazio fisico, relazionale, di movimento; promuovere la qualità urbana e garantire la qualità architettonica e paesaggistica degli interventi di trasformazione del territorio; tutelare la salute dei cittadini attraverso il miglioramento della qualità dell'ambiente e la strutturazione di aree verdi all'interno del tessuto edificato
- Al fine della tutela della salute dovrà attivare tutte quelle azioni finalizzate a garantire l'accessibilità dei servizi attraverso la mobilità lenta ed il trasporto pubblico, implementare la rete di percorsi ciclo-pedonali e prevedere centri di cambio modale in corrispondenza delle principali polarità urbane e di trasporto pubblico. Non meno importante sarà

garantire anche la fruibilità delle aree rurali per usi sociali e culturali compatibili

- Garantire la qualità delle risorse naturali e ambientali, attraverso la progettazione delle reti ecologiche, la riduzione delle emissioni climalteranti ed inquinanti, il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico e luminoso, la gestione idrica integrata
- Promuovere l'uso razionale e sostenibile delle risorse idriche
- Recuperare e salvaguardare le caratteristiche ambientali degli ambienti acquatici e delle fasce di pertinenza dei corpi idrici.

Andando a confrontare le strategie che il PUG si pone a seguito della lettura articolata dello scenario zero si può osservare che le stesse risultano pienamente coerenti con gli obiettivi ambientali, che pertanto verranno considerati ed eventualmente implementati nel processo al fine di affinare il metodo in progress. Ciò anche con lo scopo di individuare possibili indicatori in grado di supportare le decisioni da prendere per il raggiungimento degli obiettivi.

Le strategie proposte sono altamente innovative e puntano a far interagire la pianificazione urbanistica con la programmazione dei lavori pubblici, i programmi integrati di qualsiasi genere e la programmazione comunitaria dei fondi europei. Ciò significa superare la dimensione regolativa della pianificazione urbanistica per raccordarsi ad altri strumenti per garantire efficacia dell'azione pubblica. In questo senso gli Obiettivi Strategici (articolati in Lineamenti strategici e Azioni progettuali, cfr. precedente cap. 2.2) e i Progetti-guida (cfr. precedente cap. 2.3) costituiranno un riferimento fondamentale per il supporto alle decisioni. Sarà quindi necessario costruire un processo di consultazione e condivisione con gli enti e gli stakeholders scandito dalle fasi specifiche di avanzamento del processo di formazione e gestione del PUG.

Al fine di controllare l'interazione tra urbanistica, opere pubbliche e programmazione nell'ambito del monitoraggio di piano si intende proporre specifiche check list di controllo che permettano al comune di verificare periodicamente la sussistenza delle risorse necessarie per l'attuazione delle strategie di intervento e quindi l'attuazione delle strategie stesse.

L'analisi effettuata a partire dalle determinanti delle criticità ed emergenze per arrivare alle strategie evidenziano la sussistenza di macro ambiti di intervento, legati ai macro obiettivi definiti al paragrafo 2.2, per il raggiungimento dei quali si devono creare sinergie da parte di tutti i soggetti coinvolti. In questo senso si ritiene necessario agire per "settori" di monitoraggio legati ai macroambiti di intervento ed agli obiettivi di sostenibilità.

