

# REDAZIONE DEL PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO PER LA RIQUALIFICAZIONE DELLA DARSENA DI RAVENNA

## *Report Finale*

(Offerta 004115)



**Maggio 2012**

ALLEGATO al QUADRO CONOSCITIVO APPROVATO con Delibera di CC.16834/7 del 05/02/2015

**Redazione del piano economico-finanziario per la riqualificazione  
della Darsena di Ravenna (Offerta 004115)**

**Commissionato da:**

AGEN.DA srl  
Via Trieste, 90/a  
48122 Ravenna

**Redazione a cura di:**

NOMISMA - SOCIETÀ DI STUDI ECONOMICI S.p.A.  
Strada Maggiore, 44  
I-40125 Bologna (Italy)  
tel. +39 (051) 6483.301-111  
fax +39 (051) 223441  
email: nomosmi@nomisma.it  
web site: www.nomisma.it

STEFANO STORCHI - Architettura e urbanistica

Piazza Marconi 23  
42041 Brescello (RE)  
tel. +39 (0522) 687539  
email: stefanostorchi@interfree.it

**Gruppo di lavoro**

Vincenzo Amato  
Massimiliano Bondi  
Giampiero Cuppini  
Speranza Garippa  
Michele Molesini  
Elena Molignoni  
Mario Pelucchi  
Rosemarie Serrato  
Marianna Vallario  
Marco Zanchi

## Indice

### **EXECUTIVE SUMMARY - Verso la fattibilità della riqualificazione della Darsena di città: sintesi delle risultanze dell'analisi .....i**

<b>1. QUADRO CONOSCITIVO .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Sistema territoriale .....</b>	<b>5</b>
1.1.1 Struttura ed evoluzione demografica .....	5
1.1.2 Articolazione del tessuto economico .....	18
1.1.3 Analisi del mercato immobiliare .....	69
1.1.4 I fabbisogni espressi dal territorio .....	87
<b>1.2 Situazione urbanistica della Darsena di Città .....</b>	<b>106</b>
1.2.1 Inquadramento .....	106
1.2.2 I caratteri storici dell'ambito di riqualificazione .....	107
1.2.3 L'assetto urbanistico di Ravenna est.....	108
1.2.4 Le modalità insediative nella Darsena di città .....	111
1.2.5 Lo stato di attuazione della Darsena .....	114
1.2.6 La gestione dell'intervento di riqualificazione .....	116
<b>1.3 Quadro normativo generale di riferimento per un modello di governance .....</b>	<b>118</b>
1.3.1 Il caso "Darsena Città" .....	118
1.3.2 Modelli di gestione.....	122
<b>2. ELEMENTI CHE CONCORRONO ALLA ELABORAZIONE DEL MASTERPLAN DELLA DARSENA DI CITTA' .....</b>	<b>126</b>
<b>2.1 Scenari possibili: verso il 2019 .....</b>	<b>126</b>
2.1.1 L'industria della creatività e della cultura a Ravenna .....	129
<b>2.2 I fabbisogni espressi dal territorio.....</b>	<b>131</b>
2.2.1 La visione degli stakeholder .....	131
<b>2.3 Benchmark di riqualificazione di waterfront urbani .....</b>	<b>132</b>
2.3.1 L'arte nei processi di riqualificazione urbana .....	148
<b>2.4 Le linee guida per il progetto di riqualificazione .....</b>	<b>151</b>
<b>2.5 Il "volano" della trasformazione: le archeologie industriali .....</b>	<b>153</b>
2.5.1 Le opportunità di riqualificazione della "testata" della Darsena .....	153
2.5.2 Il meta progetto di recupero degli elementi di archeologia industriale .....	156

<b>3. FATTIBILITA' TECNICO-URBANISTICA.....</b>	<b>163</b>
<b>3.1 Le linee di impostazione del <i>Masterplan</i> .....</b>	<b>163</b>
3.1.1 L'immagine e la forma della città.....	164
3.1.2 Una città di città.....	168
3.1.3 Le relazioni fra i sistemi fisici.....	172
<b>3.2 <i>Masterplan</i> della Darsena.....</b>	<b>174</b>
3.2.1 Le quantità insediative .....	177
3.2.2 L'assetto funzionale del comparto.....	180
3.2.3 La traduzione del <i>masterplan</i> in termini gestionali .....	186
<b>4. FATTIBILITA' GIURIDICO-AMMINISTRATIVA .....</b>	<b>190</b>
<b>4.1 Premessa .....</b>	<b>190</b>
<b>4.2 Modelli di gestione e di valorizzazione .....</b>	<b>194</b>
4.2.1 Modelli procedurali che garantiscono l'accesso di finanze private al progetto di valorizzazione immobiliare.....	194
4.2.2 Gli strumenti a disposizione degli enti pubblici per la valorizzazione del loro patrimonio immobiliare.....	195
4.2.3 Un'ipotesi concreta: il ricorso al fondo immobiliare ad apporto per gestire la trasformazione .....	199
4.2.4 Un'ipotesi concreta: un project financing per promuovere il progetto di parcheggio multipiano in testata della Darsena .....	201
4.2.5 Un'ipotesi concreta: il ricorso alla Fondazione per sostenere il progetto di riqualificazione delle archeologie industriali .....	203
<b>5. FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA .....</b>	<b>204</b>
<b>5.1 Introduzione .....</b>	<b>204</b>
<b>5.2 Verifica della sostenibilità economica .....</b>	<b>205</b>
<b>5.3 Verifica della sostenibilità economico-finanziaria .....</b>	<b>211</b>
<b>5.4 Analisi di sensitività in merito ad alcune principali ipotesi economiche del progetto.....</b>	<b>214</b>

#### Allegato

- **Analisi di impatto economico dell'investimento complessivo (*in corso*)**
- **Analisi costi-benefici (*in corso*)**

## Executive Summary

# VERSO LA FATTIBILITÀ DELLA RIQUALIFICAZIONE DELLA DARSENA DI CITTÀ: SINTESI DELLE RISULTANZE DELL'ANALISI

**Le linee guida della trasformazione.** Il processo di valorizzazione dell'intero ambito della Darsena di città deve rispondere ai seguenti obiettivi:

- favorire una progettualità coerente e integrata;
- dare priorità ad investimenti nei settori ad alto potenziale di sviluppo e nei "motori di crescita e di occupazione".



Per il conseguimento di questi obiettivi si è convenuto che fossero decisive le seguenti azioni:

- la concentrazione delle risorse;
- la cooperazione fra i soggetti coinvolti nella trasformazione;
- la diversificazione dell'economia (es. cultura, turismo, tempo libero, commercio);
- la promozione di attrattori in grado di generare un effetto moltiplicatore sugli investimenti .

I temi *guida* che hanno ispirato la elaborazione del *Masterplan* della Darsena sono la sintesi delle analisi socioeconomiche che sono state sviluppate con riferimento al territorio ravennate e alle analisi di *benchmark* su casi italiani ed internazionali:

Tempo libero e offerta culturale destinata ad un ampio pubblico - Risorsa destinata al tempo libero delle persone che vivono e lavorano in città e dei turisti (nuovo *asset* dell'offerta turistica locale). Ridare il lungomare alle persone attribuendo al lungomare una destinazione *leisure*. Rimuovere gli ostacoli all'accesso e alla fruizione del luogo.

Nuove proposte da aggiungere al "mosaico" delle esperienze offerte dal centro della città - La combinazione di un ambiente connotato da una

certa architettura e la natura mista degli usi contribuiranno a creare un ambiente cosmopolita, in sinergia con il centro.

Creatività e cultura - Creare un ambiente che accoglie le risorse presenti in città e favorisce la nascita di nuove attività.

L'internazionalizzazione come tema che da un senso distintivo al luogo - Luogo di commerci internazionali (richiama il valore del vicino porto), di movimento di persone e di idee.

---

## Executive Summary

L'internazionalizzazione dovrà connotare la strategia, il disegno degli edifici, l'attività culturale e commerciale.

Salvaguardare la storia della Darsena così che ogni nuovo tassello rappresenta un elemento aggiuntivo al racconto - L'acqua anima e dà il senso del luogo. Gli elementi da preservare e da potenziare: la presenza di barche, di attività artigianali legate all'acqua, l'accessibilità all'acqua (La gente sarà in grado di scendere al livello dell'acqua in diverse punti), l'animazione delle banchine (giochi d'acqua in banchina).

**Il progetto di Masterplan.** Il progetto di *Masterplan* per la "Darsena di Città" tende ad introdurre criteri di sostenibilità formale e funzionale dell'intervento di riqualificazione che coinvolge un comparto direttamente relazionato al sistema ambientale del centro storico.

La specificità del contesto d'intervento richiede di porre grande attenzione all'esito qualitativo del nuovo quartiere, che dovrà basarsi sul dialogo architettonico affidato ad alcuni fattori emergenti in termini dimensionali e funzionali.

Si tratta di una riflessione che deve tuttavia necessariamente coinvolgere le parti del nuovo quartiere a configurazione più omogenea, quali possono essere l'area dell'ex Consorzio Agrario sulla sponda sinistra o i comparti posti tra la Pansac e l'ex tiro a segno sul lato destro del canale Candiano.

Se la fisicità costruttiva gioca un ruolo rilevante nel progetto della nuova Darsena, una parte non meno significativa è assegnata al sistema degli spazi aperti che il *Masterplan* introduce quali elementi connettivi del progetto urbanistico: un Parco delle Archeologie Industriali chiamato a caratterizzare il quartiere sul piano culturale (anche in rapporto al progetto "Ravenna Capitale Europea della Cultura 2019"), un Parco delle Arti che rappresenta uno spazio di frequentazione quotidiana caratterizzato dalla presenza di opere scultoree di grande scala che ne facciano una galleria espositiva all'aperto.

Che la cultura connoti e permei di sé l'intero quartiere non rappresenta un'ambizione astratta, ma l'esplicitarsi di una potenzialità che la Darsena possiede per assumere una propria forte identità e per innovare ed integrare, in un dialogo stretto con il centro storico, l'identità stessa della città di Ravenna.

Il progetto del *Masterplan* è stato redatto secondo un'ottica di flessibilità insediativa e organizzativa; peraltro i connotati del progetto debbono necessariamente rispondere all'esigenza di gestibilità in un tempo realizzativo decisamente superiore rispetto a quanto si suole sperimentare nella prassi ordinaria di attuazione dei piani urbanistici attuativi. In questo contesto risulta allora evidente come la necessità primaria risulti quella di definire non tanto la forma di un progetto, quanto invece i modi di gestione e di governo di un "processo" che inevitabilmente sarà lungo e complesso, ma dal quale dipende in buona parte il futuro della città.

**La sostenibilità giuridico-amministrativa.** In base alle linee progettuali che hanno guidato l'elaborazione del *Masterplan*, risulta evidente che il successo della riqualificazione del comparto Darsena è direttamente connesso alla capacità di svolgere un'azione di coordinamento degli interventi privati e pubblici che concorreranno alla trasformazione dell'area.

Tale funzione è stata affidata ad Agen.Da s.r.l., chiamata al delicato compito di promuovere l'attuazione degli interventi, portando a sintesi le istanze e le aspettative dei soggetti privati che a tutt'oggi si presentano in termini frammentati.

Tuttavia, seppure articolate in modo disorganico, le esigenze finora palesate dagli operatori non paiono tra loro in forte dissonanza di contenuti; anzi, proprio dal confronto con proprietari e progettisti sono emerse suggestioni e ipotesi di assetto del comparto stimolanti e propositive. Non

---

### Executive Summary

v'è dubbio tuttavia che talune ipotesi inserite nel *Masterplan* richiedano, per la loro attuazione, la capacità di un più forte coordinamento delle proprietà che risulta decisivo proprio per l'attuazione delle scelte di fondo legate al progetto della città pubblica, costituite dalle attrezzature di scala territoriale e di quartiere, dai sistemi del verde e degli spazi aperti.

L'attuazione delle scelte contenute nel *Masterplan* chiede necessariamente una traduzione normativa che ne espliciti gli elementi salienti, le invarianti di un processo attuativo di medio periodo, e che ponga saldamente nelle mani pubbliche la guida di un'operazione tanto impegnativa e complessa.

Il *Masterplan* non è la sede per la definizione di un articolato normativo di dettaglio; si può invece fissare un decalogo di principi e temi da tradurre in norme attuative per il POC che da questo progetto potrà prendere spunto.

Dal punto di vista procedurale, per favorire l'attuazione del progetto di riqualificazione della Darsena di città si sono proposti alcuni strumenti quali:

- il ricorso al fondo immobiliare ad apporto per gestire la trasformazione;
- un project financing per promuovere il progetto di parcheggio multipiano in testata della Darsena;
- il ricorso alla Fondazione per sostenere il progetto di riqualificazione delle archeologie industriali.

**La sostenibilità economico-finanziaria.** La sostenibilità economico-finanziaria del progetto di riqualificazione della "Darsena di Città" è stata valutata su un orizzonte temporale di 25 anni ed articolata in 4 fasi ciascuna composta dai seguenti step di attività: Step 1: "Opere di urbanizzazione generale ed impianti"; Step 2: "Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale"; Step 3: "Costi generali".

Tra le ipotesi di lavoro utilizzate per la quantificazione dei costi figurano principalmente: la sistemazione delle banchine pari a circa 12,8 €/mln, la bonifica del Candiano pari a 24,7 €/mln e le opere di regimazione idraulica pari circa a 10,8 €/mln. A fronte di tali voci di spese tra i principali proventi previsti figurano: il contributo aggiuntivo di sostenibilità pari a 100 €/mq, pari complessivamente a circa 37,8 €/mln e la valorizzazione delle aree comunali (11.646 mq) e demaniali (7.144 mq) quantificate rispettivamente 480,0 €/mq e 160,0 €/mq, che generano proventi pari a circa 6,7 €/mln.

Complessivamente il progetto genera costi pari a 87,1 €/mln e proventi pari a 87,8 €/mln, che conducono ad un saldo economico positivo pari a circa 0,7 €/mln. Da ciò ne consegue che risulta verificata la sostenibilità economica del progetto.

Tuttavia tale considerazione, non tenendo conto dell'orizzonte temporale dei proventi e dei costi associati e, quindi, di eventuali fabbisogni finanziari di periodo, non garantisce la sostenibilità economico-finanziaria del progetto. Si è reso, pertanto, necessario lo sviluppo di un prospetto fonti/impieghi pluriennale al quale ricondurre non solo i dati economici ma anche eventuali necessità/disponibilità finanziarie ed i relativi oneri/proventi finanziari.

Sulla base dei risultati ottenuti, risulta verificata la sostenibilità economico-finanziaria, in quanto il progetto lungo tutto la sua durata, genera un adeguato livello di fonti finanziarie tali da consentire la copertura degli impieghi associati alla realizzazione delle opere, chiudendo con un avanzo finanziario complessivo di 0,7 €/mln.

## 1. QUADRO CONOSCITIVO

### Sintesi del quadro conoscitivo e traiettorie future

*L'analisi congiunta dei mutamenti socio-economici, unitamente all'evoluzione storica del mercato immobiliare e alla programmazione urbana in discussione, fotografano un sistema locale ravennate aggrappato, da un lato, ad alcuni elementi di continuità capaci di conservare lo sviluppo attuato, ma intimidito, dall'altro lato, da quelle scelte di rottura, o forse di senso, verso quegli elementi di discontinuità capaci di rischiare uno sviluppo potenziale atteso.*

**Continuità**, dunque, nei confronti di una tradizionale traiettoria di crescita imperniata sulle attività materiali, legate soprattutto ai settori tradizionali del ravennate (chimica, costruzioni, metalmeccanica), e in una crescita demografica su tutto il territorio provinciale senza soluzioni di continuità, grazie soprattutto all'afflusso della presenza straniera quasi ininterrotto nell'ultimo decennio.

**Discontinuità**, invece, nel porre in essere quelle scelte strategiche capaci di accelerare nell'immediato la produzione di beni intangibili, legati all'indiscusso stock di patrimonio artistico e culturale accumulato, e di trasformare in un orizzonte temporale medio-lungo la città di Ravenna in capitale della cultura e della conoscenza.

Oggi, più di ieri, dovrebbe essere condiviso che l'evoluzione di una società non avviene seguendo traiettorie lineari e la crescita di un territorio, specie se consapevole, deve passare attraverso momenti di rottura. Da questa premessa, configurare una nuova traiettoria di sviluppo futuro, incerta ma ragionevole, non diventa solo un problema tecnico e tattico, di scelta di strumenti economici e disegno dei provvedimenti legislativi, quanto piuttosto una questione di **visione e strategia**, ovvero di quale futuro costruire insieme e attraverso quali azioni programmate dagli attori locali.

A tal proposito, viene qui proposta una sintesi socio-economica e territoriale del contesto ravennate nella consapevolezza che si tratti di una mera diagnosi a partire dall'evidenza statistica sulla quale, in primo luogo, costruire una visione condivisa e, in secondo luogo, ricercare quelle capacità amministrative locali diffuse, ma possibilmente non influenzate da deficit di pazienza ed eccessi di semplificazione.

### Gli elementi di continuità socio-economica

*Se nel passato Ravenna aveva saputo correre quanto le aree più forti della regione, facendo fronte alla crisi della grande industria, grazie ad un apparato economico articolato e solido, anche negli anni più recenti, a seguito delle difficoltà economiche che hanno colpito tutte le economie avanzate, Ravenna riesce a mostrare una buona capacità di tenuta dell'intero sistema.*

*Anche oggi l'economia ravennate risulta essere fortemente imperniata ai due macrosettori della **manifattura** e delle **costruzioni**.*

*Proprio in questi due comparti il sistema economico provinciale ha mostrato, nel decennio 2000-2008 un maggiore incremento del valore aggiunto prodotto, rispettivamente pari a 3,7% e 7,6%, rispetto a*

### Quadro conoscitivo

quelli fatti segnare dal contesto regionale (+2,3% per la manifattura e +8,5% per le costruzioni) e italiano (+2,0% e +6,3%).

Il comparto dell'edilizia nel 2009 ha generato il 7,7% del valore aggiunto provinciale, superiore al peso che riveste il settore a livello nazionale e regionale (6,3%). Tuttavia, rispetto al contesto emiliano romagnolo, si rilevano alcuni segnali di maggiore staticità del sistema dell'edilizia ravennate che, dal 2000 al 2008, ha maturato una crescita media annua del 7,6%, inferiore all'8,5% medio regionale e all'8,8% che lo stesso comparto aveva registrato nel periodo 1995-2000 (+6,7% la crescita media annua in regione). Negli ultimi anni, in tale settore, si rileva un crescente impiego di unità di lavoro, denotando quindi una crescita che è trainata da un crescente contributo del fattore lavoro, piuttosto che da recuperi di produttività come invece si verifica in regione<sup>1</sup>. Se si analizzano le unità di lavoro totali (dipendenti e indipendenti) impiegate nell'edilizia ravennate dal 1995 al 2007 si rileva come queste ultime crescano ad un tasso medio del 3,4%, superiore al 2,5% medio regionale.

Diversamente, il sistema industriale in senso stretto a Ravenna mostra di essere progredito più dell'industria emiliano-romagnola. Dal 2000 al 2008, il valore aggiunto del comparto, è cresciuto in media d'anno del 3,7%, superiore al 2,3% medio regionale e al 2,0% del Sistema Paese, grazie ad un maggior incremento non solo dei livelli di produttività, ma anche della manodopera impiegata.

Se si analizza infatti la dinamica relativa del valore aggiunto per unità di lavoro, dal 1995 al 2007, in provincia di Ravenna si registra una crescita del +4,0%, contro il +3,1% della regione e il +2,9% dell'Italia. E questo aumentando anche in maniera più marcata le unità di lavoro impiegate: rispettivamente +0,6% in provincia, +0,4% in regione -0,1% in Italia. Più impiego di manodopera e più produttività hanno, quindi, sostenuto un'evoluzione del valore aggiunto su livelli più elevati dei contesti di raffronto.

Il sistema economico provinciale appare inoltre permeato da una discreta diffusione di attività di servizio che generano, nel 2009, oltre il 68% della ricchezza provinciale (vs il 67% medio regionale), connotazione che contribuisce anch'essa a spiegare la buona crescita dell'economia, forte dell'effetto traino del terziario, ovvero del comparto più dinamico dalla seconda metà degli anni Novanta.

Se la domanda internazionale ha garantito la conservazione della manifattura locale, quella domestica invece ha saputo consolidare il sistema turistico ravennate – inteso nella suo pluralismo settoriale legato alla presenza di località balneari, mete vocate al *plén air* e alle città d'arte. Come dimostrano le statistiche sulle strutture recettive e le competenze maturate lungo la filiera delle arti, l'offerta culturale provinciale ha da sempre rappresentato la punta di un sistema invidiabile sia a livello regionale che locale, facendo segnare nel corso degli ultimi anni un incremento della domanda turistica, sia in termini di nuovi arrivi che di presenze. Un appeal culturale che però, alla stregua del settore industriale, dovrebbe maggiormente allargare il proprio bacino d'utenza all'estero, promuovendo un turismo internazionale specialmente proveniente dall'Est Europa, e sul quale bisognerebbe intervenire strategicamente per integrare maggiormente i servizi turistici, migliorare le vie infrastrutturali di accesso e riqualificare alcune aree urbane della città d'arte (come ad esempio la Darsena).

La sostanziale dinamicità del tessuto economico locale, a partire dagli anni '90, e la sostanziale tenuta del sistema in tutte le sue componenti nel corso degli ultimi anni ha determinato negli anni un progressivo afflusso di popolazione da altri territori, contribuendo a generare flussi migratori in entrata e a registrare un **aumento demografico** più elevato rispetto alla regione. Dal 2000 al 2011 la provincia di Ravenna ha guadagnato 41,8 mila residenti, segnando un tasso di crescita (+11,9%)

<sup>1</sup> Nomisma, Gennaio 2011, "Qualità, apertura, responsabilità", Conferenza Economica provinciale.

### Quadro conoscitivo

superiore alla media emiliano romagnola e inferiore solo a quello riminese, reggiano e modenese. Fino al 2008 la popolazione residente è cresciuta ad un tasso medio annuo pari a circa l'1,5%, mentre le famiglie sono cresciute attorno al 2,4%), mentre solo negli ultimi due anni le dinamiche espansive si sono attenuate, facendo attestare le variazioni attorno all'0,9% per la popolazione e all'1,3% per le famiglie.

Dalla raccolta dei dati demografici sono chiare due tendenze di fondo: da un lato, la sostanziale stabilità delle nascite insieme alla tendenza favorevole sulle mortalità, e, dall'altro lato, il costante aumento della presenza straniera in Italia, prescindendo da alcune variazioni annue di piccolo imputabili agli shock esogeni sul panorama internazionale. È grazie, dunque, alla presenza straniera non solo se la popolazione è risultata fortemente in crescita negli ultimi anni, ma anche se il sistema produttivo (ancorato ai lavori tradizionali) ha mostrato una straordinaria tenuta.

Ciò potrebbe costituire un primo segnale precursore, peraltro trasversale in tutta la società italiana, che la struttura produttiva locale sia più orientata ad attirare (e accogliere) la presenza straniera, funzionale a un mercato del lavoro scarsamente specializzato, e poco incline a trattenere quelle risorse autoctone, spesso giovani, che non vedono in questo territorio degli adeguati spazi di sviluppo e delle reali opportunità di valorizzazione delle proprie capacità professionali, legate soprattutto alla valorizzazione dei beni culturali e all'economia della conoscenza.

Da sottolineare infine che, se i flussi migratori, prevalentemente costituiti da persone adulte, si confermeranno anche nei prossimi anni ed i tassi di natalità non accelereranno rispetto ai valori attuali si andranno a creare notevoli tensioni nel contesto provinciale, influenzando inevitabilmente l'equilibrio demografico rispetto all'età di coloro che potranno rendersi disponibili sul mercato del lavoro.

Tali dinamiche demografiche, incrementando la presenza di nuclei familiari sul territorio, hanno avuto delle conseguenze rilevanti sul **mercato immobiliare locale** e sull'**evoluzione dell'economia urbana**. La produzione edilizia, in particolare, ha cercato di adeguarsi all'andamento demografico risultato sempre in crescita fino allo scorso anno. Se si considerano solo gli ultimi dieci anni si può osservare come dal 2000 al 2005 vi sia stato uno sviluppo residenziale crescente concomitante con un buon assorbimento della nuova offerta creata. Tale indicazione deriva dall'aumento, nel medesimo periodo di riferimento, dell'indice di mobilità del settore residenziale il quale, in media, si è attestato attorno al 4,3% annuo. Con l'avvento della crisi internazionale dei mercati finanziari e la conseguente contrazione dei mercati immobiliari, anche il mercato abitativo della città di Ravenna ha mostrato un rallentamento delle compravendite e, dunque, una minore capacità di assorbimento dell'edificato, che solo nell'ultimo anno pare essersi ripreso rispetto alla caduta precedente. In quest'ultimo periodo (2005-2010) l'indice di mobilità medio annuo si è aggirato attorno al 3,4%.

### Verso alcune “rotture” delle tradizionali traiettorie di crescita

Quelle sopra descritte sono tendenze socio-economiche che hanno caratterizzato il sistema ravennate nel segno di una sostanziale continuità pluridecennale. Altro, invece, è immaginare nuove traiettorie di sviluppo, incerte ma ragionevoli, sulle quali sarebbe utile avviare un confronto sulla visione futura, sulle risposte strategiche collettive e sui tempi delle azioni da mettere in campo.

Tra le tante, legate alle nuove economie in cerca di territori (cultura, ambiente, energia, conoscenza, etc), emerge l'ascesa del **settore culturale**, da sempre considerato uno dei motori principali dello sviluppo cittadino e territoriale, ma spesso lasciato a spontaneismi o ad azioni poco coraggiose, se confrontate alla dimensione intangibile del patrimonio accumulato nel ravennate.

#### Quadro conoscitivo

*Allo stato attuale, nonostante molti territori italiani ne abbiano scoperto il potenziale economico, sociale e ambientale, il settore culturale potrà avere rilievo economico soltanto per un numero limitato di città italiane, tra cui si annovera Ravenna.*

*Il ritorno di un forte interesse per il settore culturale risulta legato ad alcuni fattori specifici, che nel contesto di Ravenna costituiscono premessa e al contempo risposta alla crisi vocazionale di una città che vorrebbe aspirare a diventare la capitale della cultura, ma che al momento risulta intrappolata in un modello di sviluppo ancorato ai settori industriali tradizionali.*

*Il primo concerne la ricerca di nuove economie, in questo caso legate alla produzione dei beni culturali sul territorio, per compensare il possibile ridimensionamento, occupazionale in primis, nel settore industriale in senso stretto e in quelli considerati tradizionali (costruzioni, agricoltura, terziario).*

*Il secondo ha a che fare con la caratteristica precipua del settore culturale di associare la propria attività generalmente a delle esternalità positive, fenomeno sovente non riscontrabile nella manifattura (es. inquinamento) e nell'edilizia (es. consumo e deturpazione del territorio).*

*Un ultimo fattore lega l'interesse verso il settore culturale alla necessità di assorbimento di figure professionali formati sul territorio – che al momento risulterebbero sottoutilizzate, non troverebbero un'adeguata collocazione locale e preferirebbero impegnarsi altrove –, nonché all'opportunità di migliorare il capitale umano e intellettuale in un territorio che fino ad oggi ha saputo accogliere una notevole presenza straniera ma è scarsamente riuscito ad attirare nuove risorse umane specializzate in quei campi considerati trainanti nella società post-industriale.*

*Più che la persistenza di un patrimonio monumentale prestigioso, inserito dall'Unesco nella World Heritage List, sono i motivi appena descritti a offrire le ragioni profonde per cui Ravenna, dopo essere stata per tre volte capitale del mondo antico, si candida Capitale Europea della Cultura per il 2019.*

*Il progetto di candidatura si configura come una scelta di metodo per lo sviluppo complessivo del territorio, una chiave di lettura per la futura crescita sociale ed economica. La cultura, germogliata nelle diverse epoche dalle antiche radici, ha caratterizzato la storia della città ed è stata posta al centro delle politiche di sviluppo, in una strategia di innovazione e di costruzione dei valori che guarda al futuro e alla crescita integrata di un sistema complesso. La volontà di progettare il futuro intorno ad un ambizioso progetto culturale costituisce una grande opportunità per rafforzare il carattere europeo di una comunità dove la cultura si configura come imprescindibile risorsa di sviluppo e una chiave di lettura per una crescita critica e consapevole. Ravenna, forte dell'unicità e della straordinarietà della propria storia che la consacra, in Europa, come uno dei più significativi punti d'incontro tra culture diverse, ponte tra Oriente e Occidente, luogo di elezione per il dialogo tra i popoli, intraprende questo percorso di candidatura come laboratorio dove la progettazione culturale si fa relazione e partecipazione, dove la ricerca di innovazione si fa integrazione e confronto tra le diverse componenti della società dove, soprattutto, si guarda al futuro in termini di miglioramento della qualità della vita di ciascuno e di progettazione condivisa per vivere come opportunità le sfide poste dal mondo contemporaneo.*

*Tuttavia, per aspirare a diventare una città della cultura non basta adagiarsi su quegli elementi di continuità socio-economica, che certamente hanno costruito la prosperità collettiva e le opportunità individuali nel passato. Diventa urgente sistematizzare alcuni elementi di discontinuità all'interno di una traiettoria di sviluppo alternativa, organizzata e non spontanea, affinché il settore culturale non diventi solo uno spot per il 2019 bensì un motore di crescita cittadino e provinciale.*

*Innanzitutto, è necessario un cambio di prospettiva. Serve a poco poter contare su un patrimonio artistico e culturale accumulato se non si possiede un adeguato numero di imprese attive nel*

## Quadro conoscitivo

*comparto della produzione dei beni culturali, se non di incentiva l'attrazione e l'accelerazione di un capitale territoriale coerente con i beni artistici e culturali che si intendono produrre, e se, infine, non si è in grado di elaborare un'efficace strategia di settore capace di produrre, nella sostenibilità economica e continuità temporale, degli apprezzabili flussi di ricchezza.*

*Da non sottovalutare, poi, il fattore tempo, perché in questo caso alle azioni immediate corrispondono dei ritorni solo nel medio-lungo termine: si può diventare una città della cultura in 10-15 anni, ma probabilmente il settore culturale può diventare il suo motore economico in un arco di tempo più lungo.*

*Fin qui la sostanza dell'ascesa settore culturale a nuovo motore di sviluppo, espresso in termini di strategie e orizzonte temporale, a cui però è necessario dare forma, coerentemente nei tempi e compatibilmente con le risorse finanziarie a disposizione, mediante una complessiva riqualificazione del territorio: dalla realizzazione di infrastrutture per migliorare le vie di accesso alle località balneari e città d'arte, alla ristrutturazione delle strutture ricettive e culturali.*

## Conclusioni

*Affidarsi alla logica interpretativa del ciclo economico serve a poco per affrontare una scelta di rottura, ma al contempo andare oltre il ciclo implica l'individuazione degli assi di progressione e di avanzamento del sistema economico ravennate. Per uno sviluppo che superi la fase di diagnosi attuale e di visione futura, necessarie per costruire una politica di azioni programmate nel tempo, non mancano i soggetti in grado di realizzarlo, quanto piuttosto una dimensione mentale (fino ad oggi individuale o comunque frammentaria), un coraggio e un rischio collettivo che diano delle risposte concrete a quelle nuove domande sociali emergenti dalle tante evidenze statistiche presentate in questo quadro conoscitivo economico, sociale e urbano.*

## 1.1 SISTEMA TERRITORIALE

### 1.1.1 Struttura ed evoluzione demografica

Per inquadrare le dinamiche di sviluppo dell'economia ravennate e le sue traiettorie di crescita, è importante analizzare anche la struttura ed i cambiamenti demografici avvenuti negli ultimi anni nella sua popolazione. La dinamicità del tessuto economico locale, in tutte le sue componenti, ha determinato negli anni un progressivo afflusso di popolazione da altri territori, contribuendo a generare flussi migratori in entrata, che hanno portato Ravenna a registrare un tasso di crescita demografica più elevato rispetto alla regione. Contestualmente ciò ha determinato un incremento del numero di famiglie ed una conseguente pressione sul mercato immobiliare locale.

In provincia di Ravenna si è assistito ad una crescita demografica diffusa, in particolare a partire da inizio Millennio, quando si è verificata una forte accelerazione della popolazione residente, trainata sia dalla componente straniera, ma anche da flussi migratori interni provenienti da altre zone di Italia.

### Quadro conoscitivo

I numeri indicano per la provincia un trend demografico in aumento che, dal 2000 al 2011, presenta un saldo positivo: si guadagnano 41,8 mila residenti (+11,9%), tasso superiore alla media emiliano romagnola e inferiore solo a quello riminese, reggiano e modenese (figg. 2.1 e 2.2).

Tuttavia, è da rilevare come tra il 2009 e il 2011 nel ravennate si sia verificato un rallentamento del tasso di crescita della popolazione rispetto al quinquennio precedente: se tra il 2003 e il 2007 i tassi di crescita medi annui si attestavano su valori dell'1,1%-1,3%, con punte di eccellenza tra il 2007-2008 (+1,6%) e tra il 2008-2009 (+1,7%), a partire da tale biennio l'espansione demografica ha iniziato a rallentare (+1,0% tra il 2009/2010 e +0,8% tra il 2010/2011).

È in particolare grazie ai flussi migratori se la popolazione ravennate aumenta, dal momento che il saldo naturale si mantiene ancora nel 2011 su valori negativi, seppur in deciso recupero rispetto alla fine degli anni Ottanta, in linea al trend medio regionale (tav. 2.1).

È a partire dal 2001 che il tasso migratorio totale<sup>2</sup> accelera in maniera consistente, superando il valore medio regionale, per raggiungere l'apice nel 2004<sup>3</sup> e tornare a decelerare bruscamente a partire dal 2009 a seguito della recessione economica (fig. 2.3). A causa del rallentamento del flusso di immigrazione verificatosi tra il 2004 e il 2006, ed il forte calo tra il 2009 e il 2010, questo ultimo torna sui livelli di inizio Millennio, seppur ancora superiore ai valori degli anni Ottanta e Novanta.

L'accelerazione del tasso migratorio, è determinata non solo dalla componente estera ma anche da quella interna, grazie alla capacità di attrazione esercitata da importanti gruppi industriali ravennati su lavoratori residenti in altre parti di Italia, in particolare del Sud: il tasso migratorio interno dal 1987 al 2003 aumenta di 5,11 punti in termini assoluti (dall'1,35 del 1987 al 6,46 del 2003) contro i 3 punti medi regionali. È a partire dal 2005 che a Ravenna si inverte la tendenza, verificandosi una brusca decelerazione di iscritti da altri comuni di Italia, mentre la componente estera dei flussi migratori torna ad aumentare in maniera considerevole sino al 2009, anche per un probabile processo di sostituzione lavorativa nelle aziende locali (fig. 2.4).

Tavola 1.1

#### Provincia di Ravenna: Saldo Naturale e Saldo Migratorio

Anno	Saldo Naturale	Saldo Migratorio	Anno	Saldo Naturale	Saldo Migratorio
1987	-1.491	935	1999	-1.678	2.101
1988	-1.475	826	2000	-1.620	3.199
1989	-1.481	841	2001	-1.364	2.844
1990	-1.495	1.783	2002	-1.227	4.571
1991	-1.557	753	2003	-1.449	5.651
1992	-1.514	1.569	2004	-903	10.877
1993	-1.726	1.971	2005	-942	5.000
1994	-1.609	1.328	2006	-655	4.677
1995	-1.663	1.409	2007	-713	6.732
1996	-1.720	1.635	2008	-641	6.902
1997	-1.744	1.856	2009	-726	4.506
1998	-1.668	1.872	2010	-594	3.543

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

<sup>2</sup> Rapporto tra la differenza fra iscritti e cancellati - saldo migratorio- per trasferimento di residenza e la popolazione media di quell'anno \* 1.000. È calcolato sia per la componente di movimento interna (Tasso migratorio interno) che dall'estero (Tasso migratorio estero).

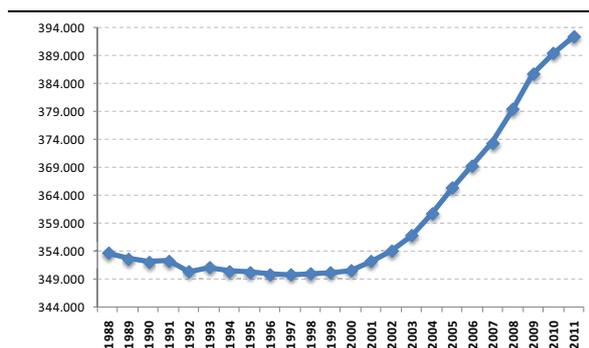
<sup>3</sup> L'accelerazione è anche determinata dall'effetto della sanatoria che ha portato alla regolarizzazione di molti stranieri già presenti sul territorio, prima non censiti.

Quadro conoscitivo

Al primo Gennaio 2011 gli stranieri residenti in provincia di Ravenna sono 43.610 unità pari al 11,1% della popolazione totale ed in crescita di 23.469 unità dal 2005 (+116,5%). Nel contesto regionale, solo la provincia di Ferrara nello stesso periodo ha mostrato un tasso di crescita superiore (+141,7%), ma l'incidenza dei cittadini stranieri sulla popolazione ferrarese totale resta comunque inferiore a quella ravennate (7,6%).

Figura 1.1

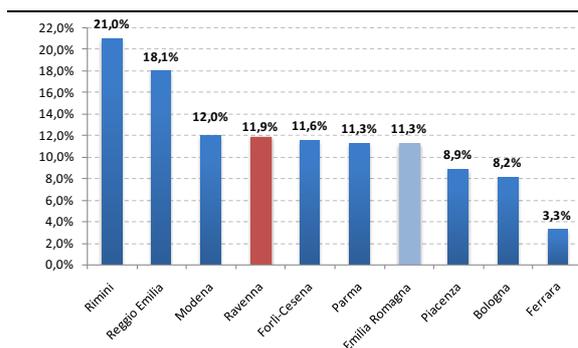
Provincia di Ravenna: Popolazione residente a Gennaio 2011



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

Figura 1.2

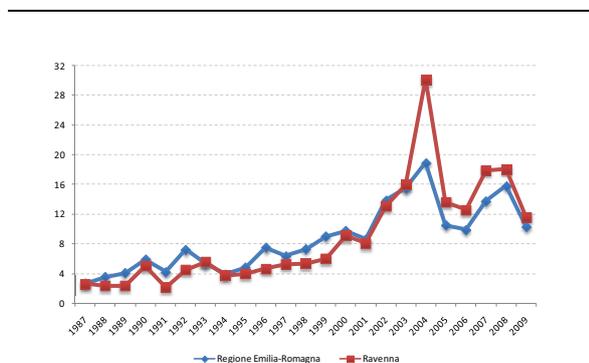
Tassi di crescita del numero di residenti 2011/2000



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

Figura 1.3

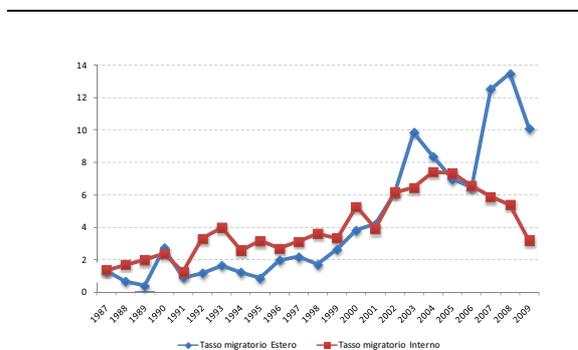
Emilia Romagna, Provincia di Ravenna: tasso migratorio \* 1.000 abitanti



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

Figura 1.4

Provincia di Ravenna: tasso migratorio interno ed estero \* 1.000 abitanti



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

Le peculiarità demografiche provinciali, derivano in misura rilevante dalle dinamiche verificatesi all'interno del comune capoluogo nello stesso arco temporale. Il Comune di Ravenna si contraddistingue infatti per un andamento demografico, sia relativamente alla popolazione interna sia a quella estera, del tutto simile, evidenziando una progressiva capacità di attrazione della popolazione: nel 1988 il comune concentrava il 38% della popolazione provinciale totale, quota salita ad oltre il 40% nel 2011. La crescita demografica è accelerata a partire da inizio millennio quando i residenti erano circa 138.410 unità, per arrivare alle 158.739 unità del 2011, mostrando un tasso di

Quadro conoscitivo

crescita ancor più marcato di quello della provincia (+14,7% vs. +11,9%). Tuttavia, è da rilevare come anche nel Comune di Ravenna, a partire dal 2009 si inizi a registrare un rallentamento della crescita del tasso di variazione medio annuo della popolazione (era +1,7% tra il 2008 e il 2009, scende a 0,9% tra il 2009 e il 2010 e arriva al +0,8% tra il 2010 e il 2011).

Tavola 1.2

Comune di Ravenna: popolazione residente  
al 1° Gennaio di ogni anno

Anno	Residenti	Var. %	Anno	Residenti	Var. %
1988	136.966		2000	138.418	0,2%
1989	136.852	-0,1%	2001	139.771	1,0%
1990	136.741	-0,1%	2002	140.933	0,8%
1991	137.239	0,4%	2003	142.516	1,1%
1992	135.844	-1,0%	2004	144.457	1,4%
1993	136.774	0,7%	2005	146.989	1,8%
1994	136.604	-0,1%	2006	149.084	1,4%
1995	136.987	0,3%	2007	151.055	1,3%
1996	137.216	0,2%	2008	153.388	1,5%
1997	137.337	0,1%	2009	155.997	1,7%
1998	137.721	0,3%	2010	157.459	0,9%
1999	138.122	0,3%	2011	158.739	0,8%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

Tavola 1.3

Comune di Ravenna: stranieri residenti  
al 1° Gennaio di ogni anno

Anno	Residenti
2005	9.159
2006	10.442
2007	11.658
2008	13.420
2009	15.703
2010	17.190
2011	18.238

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

Tavola 1.4

Comune di Ravenna: bilancio demografico 2002-2010

	Maschi	Femmine	Totale
Popolazione al 1°Gennaio 2002	64.767	69.858	134.625
Nati	6.337	5.881	12.218
Morti	6.776	6.930	13.706
Saldo Naturale	-439	-1.049	-1.488
Iscritti da altri comuni	13.468	12.458	25.926
Iscritti dall'estero	6.739	7.449	14.188
Altri iscritti	4.800	3.466	8.266
Cancellati per altri comuni	9.094	8.558	17.652
Cancellati per l'estero	743	602	1.345
Altri cancellati	2.418	1.363	3.781
Saldo Migratorio e per altri motivi	12.752	12.850	25.602
Popolazione al 1°Gennaio 2010	77.080	81.659	158.739
Var. % 02/10	19,0%	16,9%	17,9%

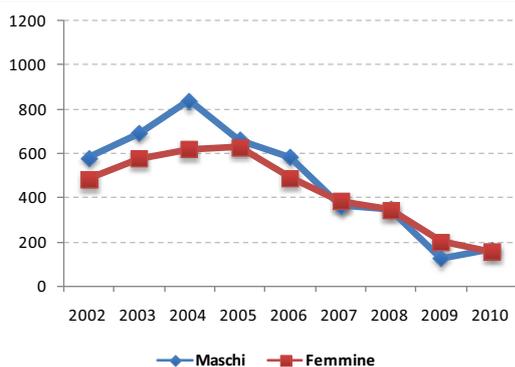
Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

### Quadro conoscitivo

Sono in particolare i flussi migratori a contribuire in maniera rilevante a questa crescita, dal momento che i tassi grezzi di natalità, pur in un quadro di miglioramento complessivo dei valori nell'ultimo ventennio, si mantengono ancora nel 2011 su livelli piuttosto bassi e inferiori alla media emiliano romagnola: i cittadini stranieri dal 2005 al 2011 passano dai 9.159 ai 18.238 residenti, con una crescita ancor più consistente dell'andamento medio regionale, pari al +99,1%. L'analisi dell'andamento dei saldi migratori, interno ed estero, dal 2002 al 2010 evidenzia come se a inizio Millennio i valori dei due indicatori si attestava su livelli simili, al 2010 la forbice si è decisamente allargata per una brusca decelerazione del saldo migratorio interno e un incremento del saldo migratorio estero, in particolare della componente femminile straniera. Tuttavia, anche nel Comune di Ravenna, a partire dal 2008 torna a ridursi il saldo migratorio estero. Ancor prima della crisi economica, a partire dal 2005, l'afflusso di iscritti da altri comuni nazionali iniziava a diminuire (-26% tra il 2005 e il 2010) probabilmente per un progressivo processo di stabilizzazione lavorativa di coloro che, migrando da altre parti di Italia, in particolare dal Sud, erano occupati nelle aziende ravennati.

Figura 1.5

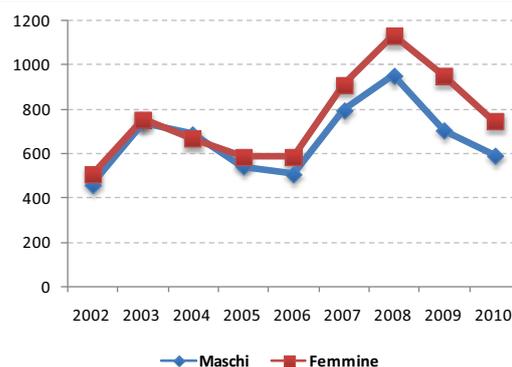
Comune di Ravenna: saldo migratorio interno  
2002-2010



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

Figura 1.6

Comune di Ravenna: saldo migratorio estero  
2002-2010



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

## Famiglie e convivenze

Dopo i comuni capoluogo di Bologna, Parma, Modena e Reggio Emilia, Ravenna è la quinta città emiliano romagnola per numero di famiglie, caratterizzate tuttavia da una dimensione media lievemente inferiore rispetto alla regione.

Nel 2005 le famiglie nella città di Ravenna erano 66.610, nel 2010 arrivano a 73.078 unità, segnando il tasso di crescita più elevato tra tutti i comuni capoluogo emiliano romagnoli negli ultimi cinque anni (+9,71%), processo che si associa tuttavia ad una progressiva frammentazione dei nuclei familiari stessi. A Ravenna nel 2010 vi sono in media 2,16 componenti per nucleo familiare (erano 2,3 nel 2004 e 2,2 nel 2005) contro i 2,29 di Forlì e Rimini e i 2,24 medi regionali.

Per numero di convivenze Ravenna resta invece l'ultima tra i comuni capoluogo, nonostante la decisa accelerazione verificatasi tra il 2005 e il 2010, pari al +14,6%, tasso tra i più elevati tra tutti i comuni capoluogo della regione.

**Quadro conoscitivo**

Negli ultimi anni si è quindi assistito ad un deciso incremento sia delle famiglie che delle convivenze, trend che sembrano non accennare a diminuire e che potrebbero determinare possibili influenze sul sistema abitativo locale.

Tavola 1.5

**Comuni capoluoghi Emilia Romagna: numero di famiglie**

Famiglie	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Var. % 10/05
Piacenza	44.772	45.131	45.735	46.330	46.802	47.275	5,6%
Parma	84.197	84.790	85.808	87.275	88.066	89.017	5,7%
Reggio Emilia	70.542	72.040	73.326	74.702	75.738	77.371	9,7%
Modena	79.745	80.377	80.781	82.183	82.935	83.898	5,2%
Bologna	191.929	193.555	194.708	197.808	200.058	202.684	5,6%
Ferrara	61.146	62.235	63.082	63.946	64.508	64.940	6,2%
Ravenna	66.610	68.026	69.584	71.150	72.084	73.078	9,7%
Forlì-Cesena	47.551	48.344	49.188	50.019	50.807	51.316	7,9%
Rimini	56.941	58.284	59.435	60.492	61.228	62.143	9,1%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

Tavola 1.6

**Comuni capoluoghi Emilia Romagna: numero di convivenze**

Convivenze	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Var. %10/05
Piacenza	57	57	57	57	57	57	0,0%
Parma	76	76	76	84	88	88	15,8%
Reggio Emilia	73	71	73	74	75	75	2,7%
Modena	88	87	86	82	85	86	-2,3%
Bologna	325	327	332	337	341	341	4,9%
Ferrara	97	94	90	82	75	71	-26,8%
Ravenna	41	45	47	48	50	47	14,6%
Forlì-Cesena	66	62	65	61	76	82	24,2%
Rimini	81	79	78	78	75	75	-7,4%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

**Patrimoni e redditi**

L'analisi del valore del patrimonio delle famiglie ravennati e dei redditi dei lavoratori consente di rilevare la ricchezza della popolazione. A Ravenna le famiglie detengono un patrimonio superiore alla media nazionale, concentrandolo in misura prevalente in attività finanziarie rispetto alle altre famiglie italiane, in particolare in attività mobiliari. Tali dati, unitamente alle considerazioni che emergono dalle analisi relative ai redditi dai lavoratori ravennati, delineano un contesto sociale ove esiste una ampia forbice tra soggetti con livelli patrimoniali e reddituali decisamente elevati e superiori alla media regionale e nazionale (sono i lavoratori autonomi, le imprese, i soci delle aziende, ecc.) e soggetti con redditi decisamente inferiori alla media (prevalentemente gli occupati dipendenti) che stanno registrando una evidente compressione dei salari che potrà limitarne la capacità di spesa e quindi di investimento nel medio periodo.

Il reddito pro capite nella provincia di Ravenna è pari, nel 2010, a 28.938 euro, valore superiore alla media nazionale, che porta Ravenna a collocarsi al 26° posto nella graduatoria delle province italiane, ma che risulta di circa il 5,3% inferiore alla media dell'Emilia Romagna, quarta regione italiana per livelli reddituali.

In termini patrimoniali, invece, nel 2009, in provincia di Ravenna in media ogni famiglia detiene 445.993, posizionandosi nella parte più elevata della graduatoria nazionale, al 19° posto. Anche in tal

**Quadro conoscitivo**

caso, tuttavia, rispetto agli altri territori dell'Emilia Romagna, Ravenna è superata da ben sei province, Rimini, Piacenza, Bologna, Modena, Parma e Reggio Emilia.

Tavola 1.7

**Province Emilia Romagna: PIL pro-capite nel 2010 e differenza di posizione con il 1995**

Province e Regioni	Posizione in graduatoria 2009	Pro-capite (€)	Differenza di posizione con il 1995
<b>EMILIA ROMAGNA</b>	<b>4</b>	<b>30.572</b>	<b>0</b>
Piacenza	23	29.439	4
Parma	17	30.359	-9
Reggio Emilia	29	28.727	-24
Modena	8	31.999	-5
Bologna	4	33.118	0
Ferrara	48	26.961	-9
<b>Ravenna</b>	<b>26</b>	<b>28.938</b>	<b>9</b>
Forlì-Cesena	7	32.306	15
Rimini	39	27.922	2
<b>Nord Est</b>	<b>2</b>	<b>30.240</b>	<b>0</b>
<b>ITALIA</b>	<b>-</b>	<b>25.615</b>	<b>-</b>

Fonte: Istituto Tagliacarne – elaborazioni Unioncamere

Tavola 1.8

**Graduatoria delle province in base al valore medio in euro del patrimonio per famiglia nel 2009, numeri indici e differenza di posizione con il 2008**

Posizione in graduatoria	Province	Per famiglia	Numero Indice ITA = 100	Differenza posizione 2008
1	Valle d'Aosta	519.963	137,8	0
2	Sondrio	514.121	136,3	0
3	Milano	505.913	134,1	0
4	Modena	483.449	128,2	0
5	Belluno	481.394	127,6	0
6	Parma	476.379	126,3	0
7	Piacenza	470.882	124,8	2
8	Bolzano	470.872	124,8	0
9	Mantova	469.891	124,6	1
10	Cuneo	467.670	124,0	-3
11	Venezia	466.367	123,6	0
12	Rimini	463.405	122,8	3
13	Bologna	463.022	122,7	-1
14	Biella	457.779	121,4	0
15	Reggio nell'Emilia	454.621	120,5	-2
16	Imperia	452.894	120,1	1
17	Como	452.282	119,9	-1
18	Verona	447.565	118,6	4
<b>19</b>	<b>Ravenna</b>	<b>445.993</b>	<b>118,2</b>	<b>0</b>
20	Vicenza	444.507	117,8	3
...	...	...	...	...
	<b>ITALIA</b>	<b>377.227</b>	<b>100,0</b>	<b>...</b>

Fonte: elaborazioni Unioncamere-Tagliacarne

**Quadro conoscitivo**

Il 62,0% della ricchezza complessiva delle famiglie ravennati è concentrata in attività reali (a fronte del 59,3% medio regionale), mentre il mercato finanziario assorbe a Ravenna circa il 38% del patrimonio familiare, ripartito tra depositi (6,8%), valori mobiliari (24,0%) e riserve (7,2%). L'elevata quota destinata ai valori mobiliari rispetto alla media nazionale (18,6%) da parte delle famiglie ravennati "più ricche", evidenzia consistenti patrimoni concentrati in attività di impresa ed un atteggiamento nella gestione del risparmio e degli investimenti meno "prudenziale" rispetto alla media della famiglie italiane; a conferma di ciò anche la minore quota di patrimonio investita in depositi e riserve (fondi pensione, TFR, assicurazioni ramo vita, ecc.), ossia strumenti più sicuri di tutela del risparmio.

Tavola 1.9

**Valore del patrimonio delle famiglie residenti per provincia, anno 2009**  
(valori assoluti in milioni € e %)

Province e Regioni	ATTIVITA' REALI			ATTIVITA' FINANZIARIE				TOTALE
	Abitazioni	Terreni	Totale	Depositi	Valori mobiliari	Riserve	Totale	
<b>Valori assoluti</b>								
<b>EMILIA ROMAGNA</b>	<b>490.892</b>	<b>39.795</b>	<b>530.687</b>	<b>78.633</b>	<b>213.706</b>	<b>71.564</b>	<b>363.903</b>	<b>894.590</b>
Piacenza	32.656	4.120	36.776	5.688	13.650	4.234	23.572	60.348
Parma	51.312	4.501	55.813	8.671	21.179	9.142	38.992	94.805
ReggioEmilia	51.310	3.786	55.096	11.152	24.952	9.137	45.241	100.337
Modena	78.014	4.695	82.709	12.235	34.470	12.667	59.372	142.081
Bologna	122.465	6.578	129.043	17.965	50.806	18.838	87.609	216.653
Ferrara	37.112	7.221	44.333	5.751	16.118	3.603	25.472	69.805
Ravenna	43.359	4.622	47.981	5.241	18.571	5.592	29.404	77.386
Forlì-Cesena	38.848	3.248	42.096	6.639	19.072	5.088	30.800	72.896
Rimini	35.814	1024	36.838	5.290	14.888	3.262	23.441	60.279
<b>NORD-EST</b>	<b>1.260.990</b>	<b>88.318</b>	<b>1.349.308</b>	<b>193.440</b>	<b>472.440</b>	<b>176.150</b>	<b>842.029</b>	<b>2.191.337</b>
<b>ITALIA</b>	<b>5.693.225</b>	<b>239.322</b>	<b>5.932.547</b>	<b>960.100</b>	<b>1.749.100</b>	<b>753.100</b>	<b>3.462.300</b>	<b>9.394.847</b>
<b>Valori %</b>								
<b>EMILIA ROMAGNA</b>	<b>54,9%</b>	<b>4,4%</b>	<b>59,3%</b>	<b>8,8%</b>	<b>23,9%</b>	<b>8,0%</b>	<b>40,7%</b>	<b>100%</b>
Piacenza	54,1%	6,8%	60,9%	9,4%	22,6%	7,0%	39,1%	100%
Parma	54,1%	4,7%	58,9%	9,1%	22,3%	9,6%	41,1%	100%
ReggioEmilia	51,1%	3,8%	54,9%	11,1%	24,9%	9,1%	45,1%	100%
Modena	54,9%	3,3%	58,2%	8,6%	24,3%	8,9%	41,8%	100%
Bologna	56,5%	3,0%	59,6%	8,3%	23,5%	8,7%	40,4%	100%
Ferrara	53,2%	10,3%	63,5%	8,2%	23,1%	5,2%	36,5%	100%
Ravenna	56,0%	6,0%	62,0%	6,8%	24,0%	7,2%	38,0%	100%
Forlì-Cesena	53,3%	4,5%	57,7%	9,1%	26,2%	7,0%	42,3%	100%
Rimini	59,4%	1,7%	61,1%	8,8%	24,7%	5,4%	38,9%	100%
<b>NORD-EST</b>	<b>57,5%</b>	<b>4,0%</b>	<b>61,6%</b>	<b>8,8%</b>	<b>21,6%</b>	<b>8,0%</b>	<b>38,4%</b>	<b>100%</b>
<b>ITALIA</b>	<b>60,6%</b>	<b>2,5%</b>	<b>63,1%</b>	<b>10,2%</b>	<b>18,6%</b>	<b>8,0%</b>	<b>36,9%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaborazioni Unioncamere - Istituto G. Tagliacarne su dati Istat

Di seguito si riportano alcune evidenze che emergono dall'analisi dei redditi dei lavoratori ravennati, da cui si evince come il tessuto economico provinciale remunererli relativamente meno l'occupazione dipendente.

I redditi da lavoro subordinato sono infatti stabilmente al di sotto della media regionale del 4-5% così come di quella nazionale (1-2%), mentre i redditi da altre fonti (lavoro autonomo, impresa, patrimonio, ecc.), tra il 2001 ed il 2007, hanno visto ampliare il divario con gli altri contesti di

### Quadro conoscitivo

raffronto in maniera decisamente considerevole, arrivando ad essere del 16% più elevati della media regionale e del 23% di quella nazionale (erano rispettivamente pari al +2% e +4% a inizio periodo). Ciò senza dubbio è attribuibile al più elevato contributo alla crescita fornito dal 'capitale'<sup>4</sup>, ovvero dagli investimenti, ma non va sottovalutato l'apporto che la riforma del lavoro nazionale (applicazione dei 'pacchetti Treu' e della legge 'Biagi') nonché il rilevante afflusso di manodopera immigrata da altre parti d'Italia e dall'estero hanno dato nel calmierare i livelli di remunerazione del lavoro dipendente.

### Indici di struttura della popolazione

I flussi migratori iniziano a dispiegare i propri effetti sull'evoluzione del quadro demografico della provincia di Ravenna, pur non invertendone il trend di lungo periodo. Rispetto all'Emilia Romagna, Ravenna presenta infatti ancora forti squilibri demografici e indici di vecchiaia costantemente superiori rispetto al panorama emiliano romagnolo.

Inoltre, se da un lato i flussi migratori hanno portato ad un rallentamento del processo di senilizzazione della popolazione a partire da inizio millennio, invertendo il trend di costante crescita che l'indice aveva avuto a partire dalla fine degli anni Ottanta, dall'altro lato, i livelli più elevati di tale indice rispetto alla media regionale e l'età adulta della popolazione immigrata, hanno determinato un marcato peggioramento dell'indice di struttura della popolazione attiva. Ciò determina un quadro demografico in cui la fascia in età lavorativa continua ad invecchiare in misura superiore alla media, per una progressiva erosione della forza lavoro più giovane al di sotto dei quaranta anni.

Tale considerazione trova conferma dall'analisi del trend dell'incidenza della popolazione attiva (15-64) ogni 100 residenti. Tale indicatore, se alla fine degli anni Ottanta si manteneva su valori simili a quelli regionali, a partire da metà anni Novanta nella provincia di Ravenna si assiste ad una progressiva erosione della popolazione tra i 15 e i 64 anni, in maniera molto più sensibile rispetto alla media regionale, in particolare per la contrazione di residenti nella fascia tra i 15 e i 39 anni (tav. 2.10).

Se i flussi migratori si confermeranno anche nei prossimi anni composti prevalentemente da persone adulte ed i tassi di natalità non accelereranno rispetto ai valori attuali si andranno a creare notevoli tensioni nel contesto provinciale e ciò influenzerà inevitabilmente l'equilibrio demografico rispetto all'età di coloro che potranno rendersi disponibili sul mercato del lavoro.

Di seguito si riportano i trend ed i valori assoluti della popolazione in età lavorativa e non, relativi al contesto demografico ravennate:

- grazie all'afflusso demografico di italiani e stranieri a partire dal 2000 si torna ad assistere ad un aumento della popolazione in età scolare (da 0 a 14 anni), che dalla fine degli anni Ottanta sino alla fine degli anni Novanta si era ridotta di oltre 9.000 unità (dai 45.385 del 1988 ai 36.328 del 2000). Dal 2000 al 2010 questa fascia di popolazione aumenta di 13.040 unità, per arrivare ai 49.368 giovani al di sotto dei quindici anni del 2010;
- la fascia di popolazione tra i 15 e i 39 anni è invece in costante declino dalla fine degli anni Ottanta. Se nel 1988 i giovani in età lavorativa erano 122.434, nel 2010 arrivano a 109.017, con una perdita di forza lavoro di circa 13.400 giovani al di sotto dei quarant'anni;
- gli adulti in età lavorativa tra i 40 e i 64 anni, invece, se dal 1988 al 2000 si mantenevano pressoché stazionari, da inizio millennio per il progressivo afflusso demografico sia interno che estero sono aumentati di 20.315 unità, per arrivare ai 138.620 residenti del 2010;

<sup>4</sup> Provincia di Ravenna, "La provincia di Ravenna – Popolazione, Offerta di lavoro e Sviluppo Economico" Giugno 2010.

**Quadro conoscitivo**

- la popolazione al di sopra dei 65 anni registra un costante aumento dal 1988 al 2010, mostrando una lieve decelerazione del tasso di crescita solo nell'ultimo quadriennio.

Tavola 1.10

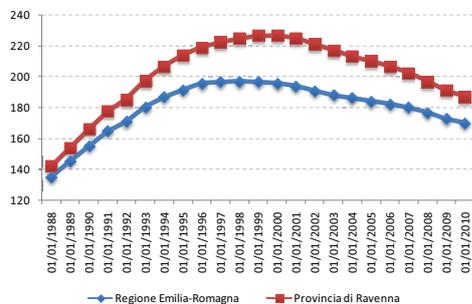
**Popolazione residente per classi di età lavorativa e non**

Anni	0-14 anni	15-39 anni	40-64 anni	65 anni e oltre	Anni	0-14 anni	15-39 anni	40-64 anni	65 anni e oltre
1988	45.385	122.434	121.393	64.518	2000	36.328	113.594	118.305	82.418
1989	43.122	121.947	121.315	66.385	2001	37.125	112.689	118.799	83.623
1990	41.019	121.934	121.069	68.140	2002	38.197	111.571	119.869	84.525
1991	39.297	122.514	120.641	69.887	2003	39.485	110.757	120.897	85.764
1992	38.141	121.875	119.709	70.729	2004	40.757	110.760	122.220	87.013
1993	36.920	121.697	119.498	73.030	2005	42.221	110.193	124.229	88.724
1994	36.020	121.167	118.761	74.526	2006	43.516	109.687	126.158	90.064
1995	35.467	120.341	118.544	75.973	2007	44.856	108.913	128.852	90.825
1996	35.365	119.015	118.058	77.544	2008	46.359	109.648	132.098	91.362
1997	35.381	117.588	118.161	78.777	2009	48.101	110.045	135.647	91.936
1998	35.468	116.349	118.412	79.793	2010	49.368	109.017	138.620	92.503
1999	35.755	114.988	118.422	81.058					

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

Figura 1.7

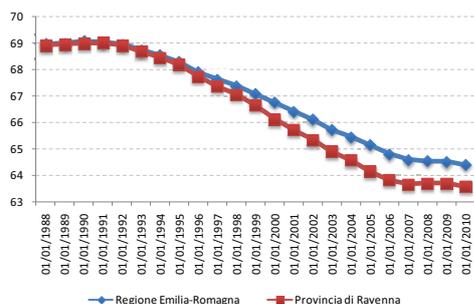
**Indice di Vecchiaia**



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

Figura 1.9

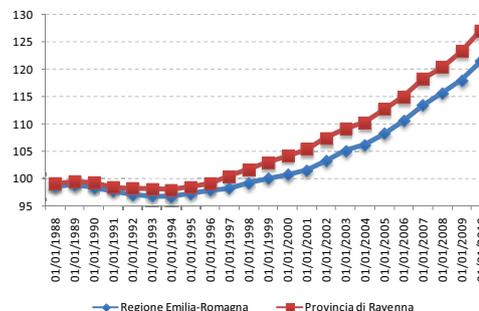
**Popolazione attiva (15-64) \* 100 residenti**



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

Figura 1.8

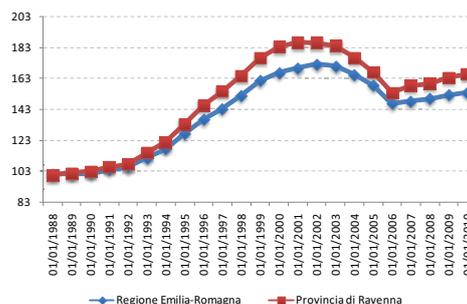
**Indice di struttura popolazione età attiva**



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

Figura 1.10

**Indice di ricambio**



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

**Quadro conoscitivo**

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

**Scenari demografici**

Analizzando le previsioni demografiche diffuse dalla Regione l'ipotesi più verosimile lascia presagire una prosecuzione del trend demografico di lungo periodo sin qui analizzato, con un probabile incremento di residenti (+33.045 il saldo tra il 2011 e il 2024), ma con una generale stabilizzazione dei flussi di migrazione in entrata (stabile il saldo migratorio estero tra il 2011 e il 2024). Quest'ultimo fenomeno determinerebbe un ritorno del processo invecchiamento della popolazione (l'indice di vecchiaia tornerebbe a crescere, seppur lievemente, 5 punti percentuali nello stesso periodo), ma frenerebbe anche l'erosione della popolazione in età lavorativa (15-64). In tale scenario, infatti, rallenterebbe il processo di incremento degli ultra quarantenni registratosi sino al 2010, mentre i giovani tra 0-14 anni - aumentati costantemente a partire da inizio millennio - andrebbero ad alimentare la classe di età successiva 15-39. La popolazione in età attiva (15-64 anni), tra il 2011 e il 2024 dovrebbe così mantenersi stabile su una percentuale di circa il 64% rispetto alla popolazione totale.

Tavola 1.11  
**Scenario centrale: Trend popolazione residente 2011-2024**

Anno	Residenti	Anno	Residenti
2011	379.275	2018	396.579
2012	381.764	2019	399.099
2013	384.231	2020	401.659
2014	386.692	2021	404.256
2015	389.148	2022	406.894
2016	391.610	2023	409.582
2017	394.083	2024	412.320

Fonte: Regione Emilia Romagna

Nello scenario più probabile si registrerebbero nei prossimi 5 anni +9.873 residenti, trend che nel quinquennio successivo aumenterebbe ulteriormente (+12.511 residenti tra il 2015 e il 2020), per poi tornare a registrare un tasso di crescita lievemente inferiore tra il 2020 e il 2024 (+10.661 residenti).

Tavola 1.12  
**Scenario basso: Trend popolazione residente 2011-2024**

Anno	Residenti	Anno	Residenti
2011	375.468	2018	384.285
2012	376.980	2019	385.331
2013	378.375	2020	386.347
2014	379.687	2021	387.353
2015	380.925	2022	388.342
2016	382.092	2023	389.340
2017	383.210	2024	390.346

Fonte: Regione Emilia Romagna

Nella peggiore delle ipotesi (scenario basso) si andrebbe comunque incontro ad una crescita di residenti (+14.878 unità nei prossimi tredici anni), ma di entità decisamente inferiore, determinata da un brusco rallentamento della migratorietà estera (-136 punti in valore assoluto il saldo migratorio estero) che porterebbe ad un

Tavola 1.13  
**Scenario alto: Trend popolazione residente 2011-2024**

Anno	Residenti	Anno	Residenti
2011	383.313	2018	409.475
2012	386.824	2019	413.554
2013	390.397	2020	417.719
2014	394.044	2021	421.970
2015	397.784	2022	426.337
2016	401.600	2023	430.803
2017	405.498	2024	435.370

Fonte: Regione Emilia Romagna

contestuale peggioramento del processo di senilizzazione: l'indice di vecchiaia dal 2011 al 2024 dovrebbe aumentare di 26 punti.

In tale scenario, tra il 2011 e il 2015, i residenti dovrebbero aumentare di +5.457 unità, incremento che dovrebbe restare il medesimo anche nel quinquennio successivo, per poi ridursi lievemente tra il 2020 e il 2024 (+3.999 residenti).

Infine, secondo l'ipotesi massima, si andrebbe verso una crescita della popolazione di 52.057 unità, un incremento di 119 punti del saldo migratorio estero ed un deciso abbassamento dell'indice di vecchiaia della popolazione (-10 punti).

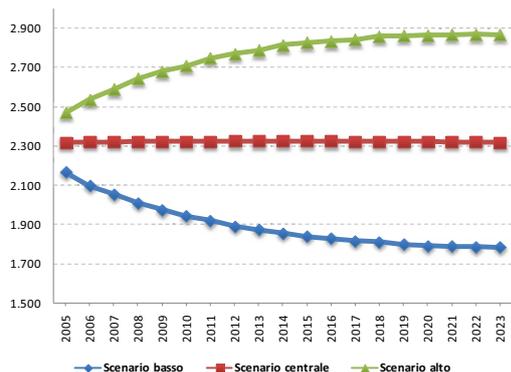
In particolare, nel scenario migliore si registrerebbero nei

**Quadro conoscitivo**

prossimi 5 anni +14.471 residenti, trend che nel quinquennio successivo aumenterebbe ulteriormente (+19.935 residenti tra il 2015 e il 2020), per poi tornare a registrare un tasso di crescita lievemente inferiore tra il 2020 e il 2024 (+17.651 residenti).

Figura 1.11

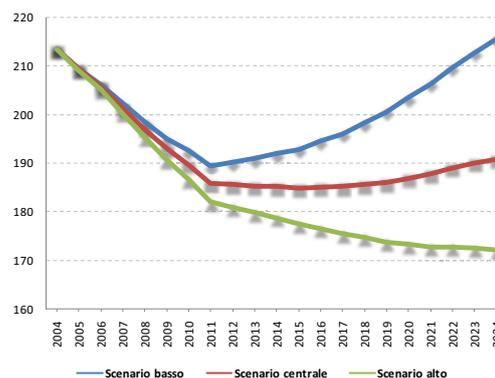
**Provincia di Ravenna: Scenari demografici, saldo migratorio estero (2004-2024)**



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

Figura 1.12

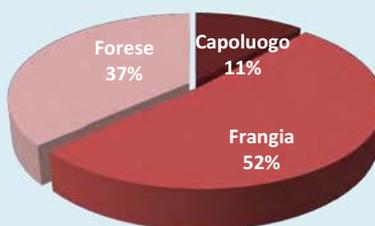
**Provincia di Ravenna: Scenari demografici, andamento dell'indice di vecchiaia (2004-2024)**



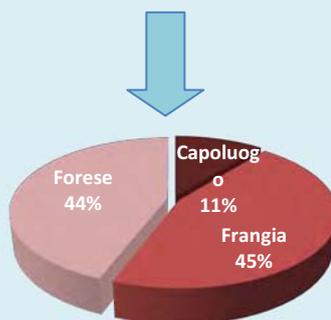
Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Regione Emilia Romagna

**DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE SUL TERRITORIO E POPOLAZIONE INSEDIABILE PREVISTA DAL PSC**

La popolazione residente a Ravenna al 2010 è distribuita sul territorio secondo le seguenti quote:

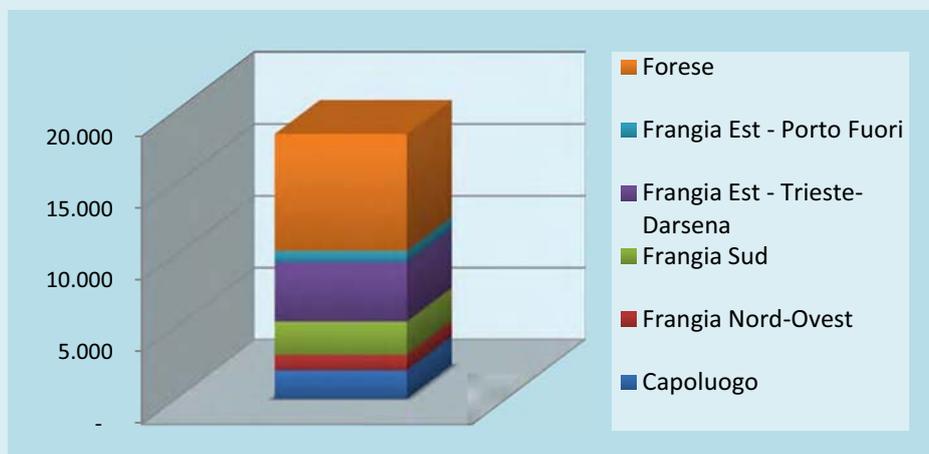


Il dimensionamento del PSC prevede un incremento di popolazione insediabile pari a 18.435 abitanti (+11,7% rispetto alla popolazione al 2010) che impatterà sulla distribuzione della popolazione sul territorio nel senso che, al contrario di quanto accade oggi, la popolazione tra la Frangia e il Forese si equidistribuiranno.

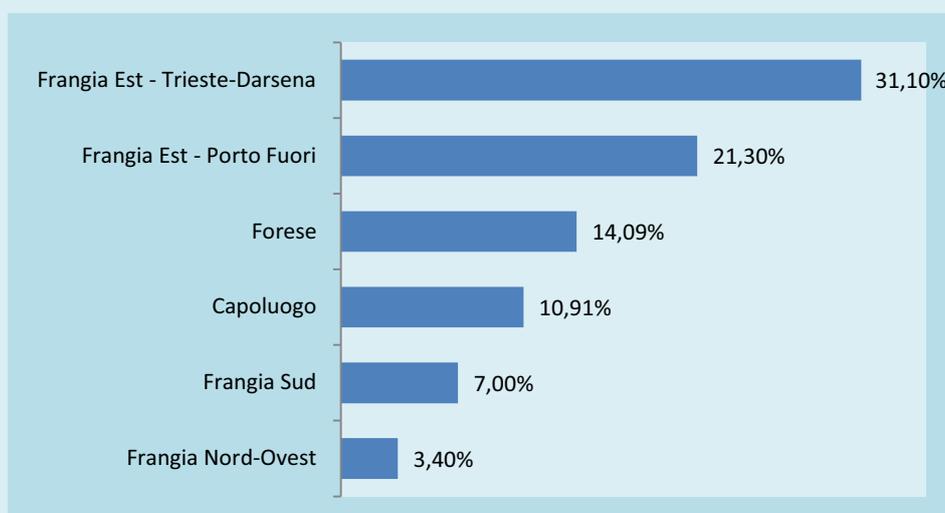


Quadro conoscitivo

In particolare i nuovi 18.435 abitanti saranno così distribuiti:



Rispetto alla popolazione residente al 2010 le previsioni del PSC generano un incremento di popolazione che risulta così distribuito:



In particolare, con riferimento all'ambito Darsena, l'incremento di popolazione prevista è di 4.125 nuovi abitanti su una popolazione di 13.265 residenti.

## Quadro conoscitivo

### 1.1.2 Articolazione del tessuto economico

#### Lo scenario economico di riferimento

Per inquadrare correttamente lo scenario che si sta delineando per l'economia ravennate occorre illustrare brevemente quella che è la realtà del Sistema italiano.

La crisi economico-finanziaria che ha coinvolto i Paesi a economia avanzata tra il 2008 e il 2010 e l'ulteriore inasprimento delle difficoltà manifestatasi nell'estate del 2011, in particolare per l'economia del nostro Paese, sta determinando una ridefinizione degli equilibri economici globali con una estesa riduzione delle previsioni di crescita che coinvolge i Paesi avanzati, così come quelli emergenti.

Tali revisioni penalizzano particolarmente gli Stati Uniti e l'Italia, due paesi (che per ragioni distinte) hanno sofferto particolarmente l'azione degli mercati finanziari determinata da questioni di finanza pubblica.

Le proiezioni di giugno 2011 del Fondo Monetario Internazionale indicavano che nel 2011 il PIL americano sarebbe cresciuto del 2,5% nel 2011 e del 2,7% nel 2012, neppure tre mesi dopo (a inizio settembre) le stime scendeva al +1,6% e + 2%.

Per l'Italia, complici anche le due manovre correttive estive, le già modeste previsioni di crescita del PIL, +1,1% per il 2011 e +1,3% per l'anno successivo, sono state ribassate a (rispettivamente) +0,8% e +0,5%, confermando il nostro Paese quale 'fanalino di coda' tra quelli avanzati.

Una revisione simile ha interessato tutta l'Area Euro e i principali competitors italiani, che tuttavia denotano ancora ritmi di crescita ben superiori ai nostri, che nel 2012 dovrebbe segnare anche il superamento da parte della Spagna.

Tali ipotesi confermano quindi la profonda debolezza del nostro Paese che (a prezzi costanti) dovrebbe vedere il nostro PIL ritornare ai livelli pre-crisi non prima del 2015, mentre per competitors come Francia e Germania nel corso del 2012.

Tavola 1.14

#### UE - Tassi di variazione del PIL, Proiezioni Giugno 2011

	2009	2010	2011	2012
<b>Area Euro</b>	<b>-4,1</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>	<b>1,3</b>
Germania	-4,7	3,5	2,8	1,5
Francia	-2,6	1,4	1,8	1,6
<b>Italia</b>	<b>-5,2</b>	<b>1,3</b>	<b>0,8</b>	<b>0,5</b>
Spagna	-3,7	-0,1	0,7	1,3

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati FMI, WEO Update, Settembre 2011

Data la realtà economica del Sistema Paese e la debolezza che caratterizza la crescita italiana rispetto ai nostri principali competitors, anche per la provincia di Ravenna sembrano moltiplicarsi gli ostacoli verso una rapida ripresa. In forza della maggiore competitività del sistema ravennate, tuttavia, il recupero dei valori pre-crisi dovrebbe avvenire con maggiore anticipo rispetto alla media del Paese.

### Quadro conoscitivo

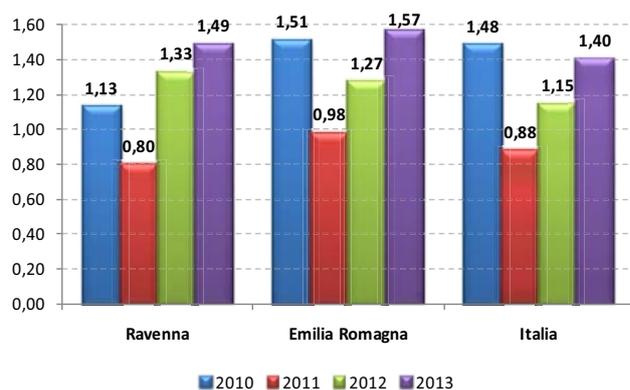
Stanti le previsioni più recenti (giugno 2011) il valore aggiunto totale a prezzi base della Provincia nel 2013 dovrebbe raggiungere gli 8,2 miliardi di euro, riportandosi su valori vicini a quelli del periodo pre crisi (8,3 miliardi), ma senza riuscire ancora a colmare completamente il divario. Tuttavia è lecito attendersi che riflessi negativi della congiuntura recente si propaghino anche all'interno dei territori, rallentandone le potenzialità di crescita.

Non va tuttavia sottovalutata la capacità intrinseca del sistema economico provinciale che negli anni ha mantenuto una dinamicità elevata e che con la crisi vede allinearsi ai tassi di crescita nazionali, sebbene restandone più spesso al di sopra.

In particolare, dopo un +1,1% ipotizzato in chiusura 2010 (inferiore ai tassi di crescita regionale e nazionale, +1,5% ciascuno), per l'anno in corso le prospettive per la provincia di Ravenna appaiono meno buone, così come per il sistema Paese e per l'Emilia Romagna, quando si dovrebbe registrare un sensibile rallentamento della crescita (+0,8%) con una accelerazione però nel biennio 2012-2013 (rispettivamente +1,3% e +1,5%) mantenendosi in linea al trend medio regionale.

Ravenna in particolare pare contraddistinguersi per il contributo positivo dell'agricoltura, oltre che della manifattura, diversamente da altrove in regione e in Italia, mostrando inoltre come i servizi forniscano un sostegno lievemente superiore agli altri territori di confronto. Se si analizza il contributo dei diversi macrosettori economici alla crescita stimata per il 2011 e il 2012 le performance ravennati sembrano infatti sostenute da un'accelerazione del settore agricolo (+6,7% nell'anno in corso e +3,2% nel 2012); fatta eccezione per il 2011, poi, si rileva il rilevante contributo della manifattura a cui si affiancherebbe una lenta espansione dei servizi.

Figura 1.13  
Tassi di variazione del valore aggiunto totale, anno 2000  
(prezzi base, valori concatenati)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Prometeia, Unioncamere Emilia Romagna, Maggio 2011

Tavola 1.15  
Tassi di variazione del valore aggiunto per  
macro settori, anno 2000  
(prezzi base, valori concatenati)

	2010	2011	2012	2013
<b>Ravenna</b>				
Agricoltura	-3,2	6,7	3,2	0,5
Manifattura	3,3	-0,3	1,6	2,2
Costruzioni	-1,3	-2,6	0,6	0,1
Servizi	1,0	1,1	1,2	1,4
<b>Emilia Romagna</b>				
Agricoltura	1,1	0,4	0,0	0,5
Manifattura	4,7	1,4	2,1	2,5
Costruzioni	-3,8	-0,8	0,5	0,8
Servizi	1,1	1,0	1,1	1,3
<b>Italia</b>				
Agricoltura	1,0	0,5	0,1	0,5
Manifattura	4,8	1,4	2,1	2,5
Costruzioni	-3,4	-0,6	0,1	0,6
Servizi	1,0	0,9	1,0	1,2

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Prometeia, Unioncamere Emilia Romagna, Maggio 2011

Quadro conoscitivo

## La dinamica dell'economia ravennate

Se nel passato Ravenna aveva saputo correre quanto le aree più forti della regione, facendo fronte alla crisi della grande industria, grazie ad un apparato economico articolato e solido, anche negli anni più recenti, a seguito delle difficoltà economiche che hanno colpito tutte le economie avanzate, Ravenna riesce a mostrare una buona capacità di tenuta dell'intero sistema.

Nel periodo precedente la recessione economica mondiale, la provincia di Ravenna era cresciuta in misura lievemente superiore rispetto a quanto non avevano fatto il resto della regione o l'Italia, evidenziando una evoluzione della crescita che tuttavia è andata decelerando negli anni: si passa infatti dal +5,6% annuale degli anni Novanta (+5,2% in regione, +4,7% in Italia), al +3,9% del periodo 2001 - 2008 (+3,3% in regione e 3,5% in Italia).

Nel pieno della crisi economica mondiale, tra il 2008 e il 2009 il Pil ravennate ha registrato invece una flessione lievemente superiore rispetto alla Regione Emilia Romagna e al Paese in generale (-3,8% in provincia, -3,7% in regione e -3,0% in Italia), a causa delle difficoltà che hanno investito uno dei settori che più caratterizzano l'economia provinciale, quello dell'industria, fortemente colpito dalla flessione della domanda internazionale.

Gli ultimi dati disponibili rilevano tuttavia come, a seguito della debole ripresa del ciclo economico, il sistema economico ravennate sia riuscito a riagganciare la crescita in maniera decisamente più rapida rispetto agli altri contesti territoriali di riferimento: tra il 2009 e il 2010 Ravenna cresce del 3,2% contro l'1,4% della regione e l'1,8% medio nazionale, il terzo miglior risultato conseguito a livello provinciale in Emilia Romagna.

Tavola 1.16

### Variazione annua del prodotto interno lordo a prezzi correnti, anni 2004-2010

	2004/2003	2005/2004	2006/2005	2007/2006	2008/2007	2009/2008	2010/2009
<b>EMILIA ROMAGNA</b>	<b>3,5</b>	<b>2,9</b>	<b>5,0</b>	<b>4,6</b>	<b>1,2</b>	<b>-3,7</b>	<b>1,4</b>
Piacenza	4,1	2,7	7,6	6,4	0,9	0,5	-0,9
Parma	3,7	1,5	3,9	4,3	1,0	-2,4	0,0
Reggio Emilia	3,0	4,2	3,8	4,0	0,6	-6,5	1,1
Modena	1,9	3,3	5,6	6,2	2,5	-6,4	0,9
Bologna	3,0	1,3	4,1	1,8	0,8	-2,8	0,8
Ferrara	3,3	4,2	4,7	8,0	-1,4	-5,7	4,4
<b>Ravenna</b>	<b>5,6</b>	<b>3,0</b>	<b>4,9</b>	<b>2,8</b>	<b>2,7</b>	<b>-3,8</b>	<b>3,2</b>
Forlì-Cesena	5,0	3,3	6,8	7,3	1,4	-2,1	5,6
Rimini	5,9	6,6	7,4	6,4	1,7	-0,5	-0,8
<b>NORD-EST</b>	<b>4,3</b>	<b>2,8</b>	<b>4,4</b>	<b>4,5</b>	<b>1,6</b>	<b>-3,5</b>	<b>2,3</b>
<b>ITALIA</b>	<b>4,2</b>	<b>2,7</b>	<b>3,9</b>	<b>4,1</b>	<b>1,4</b>	<b>-3,0</b>	<b>1,8</b>

Fonte: Istituto Tagliacarne - elaborazioni Unioncamere

Complessivamente nell'ultimo quinquennio il sistema economico ha saputo quindi avanzare più della regione e del Sistema Paese nel suo complesso: in media, dal 2005 al 2010, il Pil a prezzi correnti è cresciuto del 2,0%, lo 0,3% in più dell'Emilia Romagna e lo 0,4% in più dell'Italia.

A ciò hanno anche contribuito le migliori capacità operative del sistema delle imprese ravennati. Se si esclude il comparto primario dell'economia provinciale che negli ultimi anni è andando incontro ad

### Quadro conoscitivo

un processo di pesante assottigliamento della base imprenditoriale, di intensità non ravvisabile in Emilia Romagna e a livello nazionale (-2.900 imprese attive dal 2000 al 2009 e -232 solo nell'ultimo biennio), la crescita demografica verificatasi a Ravenna è superiore a quella segnata dal sistema imprenditoriale emiliano romagnolo nel suo complesso.

Dal 2000 al 2009 le imprese attive dei settori secondario e terziario dell'economia provinciale sono infatti cresciute ad un tasso del 13% (+3.352 unità), superiore al 12% medio regionale.

Anche dall'analisi dei tassi di nati-mortalità totali, al netto delle imprese del comparto primario, emerge la migliore tenuta del sistema di impresa ravennate. Il tasso di natalità, nell'ultimo quinquennio, pur riducendosi di circa 1,2 punti si mantiene ancora nel 2010 su valori più elevati di quelli della regione, tornando a segnare un incremento nell'ultimo biennio di analisi. Inoltre, i tassi di mortalità, dal 2005 al 2009, hanno mostrato un incremento inferiore al trend medio degli altri territori considerati, posizionandosi, negli anni della crisi economica, su livelli decisamente più bassi di quelli della regione e dell'Italia.

Tavola 1.17

### Tassi di nati-mortalità totali, al netto del comparto agricolo

	(ATECO 2002)					(ATECO 2007)	
	2005	2006	2007	2008	2009	2009	2010
<b>Tasso di natalità</b>							
Italia	7,6	7,6	7,8	7,3	6,9	6,9	7,3
Emilia Romagna	8,2	8,0	8,1	7,4	6,9	6,9	7,5
Ravenna	8,3	8,3	8,1	7,6	7,1	7,1	7,3
<b>Tasso di mortalità</b>							
Italia	5,8	6,2	7,4	7,3	6,8	6,8	6,5
Emilia Romagna	6,2	6,6	7,8	7,7	7,6	7,6	6,9
Ravenna	6,4	7,0	7,8	6,9	7,1	7,1	6,8
<b>Tasso di nati-mortalità</b>							
Italia	1,8	1,4	0,4	0,0	0,1	0,1	0,8
Emilia Romagna	1,9	1,4	0,3	-0,3	-0,7	-0,7	0,6
Ravenna	1,9	1,3	0,3	0,6	0,1	0,1	0,5

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Movimprese

## Il sistema artigiano

La congiuntura appare condizionare negativamente soprattutto il sistema artigiano, un tessuto che nell'arco del decennio era cresciuto in maniera continuativa, per poi regredire proprio con l'avvento della crisi.

Nel 2000 le imprese attive artigiane in provincia di Ravenna erano 10.767, e dopo avere toccato il massimo storico nel 2008 (12.127 imprese attive), il monte tende a flettere tanto che a giugno 2011 si contano 11.769 aziende artigiane. Le difficoltà della congiuntura 'cancellano' quindi 358 imprese, sebbene il saldo di lungo periodo resti positivo (1.002 imprese attive in più rispetto a inizio millennio, pari ad un +9,3% contro il +6,2% medio regionale).

A pesare è in particolare la maggiore mortalità d'azienda che dal 2006 è stabilmente sopra l'8%, con punte dell'oltre 9%, mentre la natalità appare accusare soprattutto nel biennio 2008-2009 pur restando elevata.

**Quadro conoscitivo**

Tuttavia, come dimostrano le recenti indagini della CCIIA di Ravenna, anche in condizioni critiche il sistema artigiano ravennate pare 'comportarsi' meglio rispetto al resto della regione o del paese, con performance lievemente migliori che ne testimoniano la maggiore solidità.

Tavola 1.18

**Provincia di Ravenna - Imprese Artigiane**

	Registrate	Attive	Iscritte	Cessate	Tasso natalità	Tasso mortalità	Tasso nati-mortalità
2000	10.772	10.767	1.065	896	9,9%	8,3%	1,6%
2001	10.965	10.960	1.014	821	9,2%	7,5%	1,8%
2002	11.197	11.190	1.045	813	9,3%	7,3%	2,1%
2003	11.400	11.395	1.070	867	9,4%	7,6%	1,8%
2004	11.658	11.652	1.122	864	9,6%	7,4%	2,2%
2005	11.909	11.897	1.162	911	9,8%	7,6%	2,1%
2006	12.092	12.082	1.221	1.038	10,1%	8,6%	1,5%
2007	12.104	12.093	1.173	1.161	9,7%	9,6%	0,1%
2008	12.144	12.127	1.124	1.084	9,3%	8,9%	0,3%
2009	11.964	11.942	928	1.108	7,8%	9,3%	-1,5%
2010	11.878	11.849	976	1.062	8,2%	8,9%	-0,7%
2006/2011	11.787	11.769	325	230	2,8%	2,0%	0,8%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Movimprese

**La performance dei principali settori economici provinciali**

L'economia provinciale, rispetto al panorama italiano, si caratterizza prevalentemente per una connotazione strutturale legata ai due macrosettori delle costruzioni e dell'industria in senso stretto.

Il primo comparto nel 2009 ha generato il 7,7% del valore aggiunto provinciale, superiore al peso che riveste il settore a livello nazionale e regionale (6,3%). Tuttavia, rispetto al contesto emiliano romagnolo, si rilevano alcuni segnali di maggiore staticità del sistema dell'edilizia ravennate che, dal 2000 al 2008, ha maturato una crescita media annua del 7,6%, inferiore all'8,5% medio regionale e all'8,8% che lo stesso comparto aveva registrato nel periodo 1995-2000 (+6,7% la crescita media annua in regione). Negli ultimi anni, in tale settore, si rileva un crescente impiego di unità di lavoro, denotando quindi una crescita che è trainata da un crescente contributo del fattore lavoro, piuttosto che da recuperi di produttività come invece si verifica in regione<sup>5</sup>. Se si analizzano le unità di lavoro totali (dipendenti e indipendenti) impiegate nell'edilizia ravennate dal 1995 al 2007 si rileva come queste ultime crescano ad un tasso medio del 3,4%, superiore al 2,5% medio regionale.

Diversamente, il sistema industriale in senso stretto a Ravenna mostra di essere progredito più dell'industria emiliano-romagnola. Dal 2000 al 2008, il valore aggiunto del comparto, è cresciuto in media d'anno del 3,7%, superiore al 2,3% medio regionale e al 2,0% del Sistema Paese, grazie ad un maggior incremento non solo dei livelli di produttività, ma anche della manodopera impiegata.

<sup>5</sup> Nomisma, Gennaio 2011, "Qualità, apertura, responsabilità", Conferenza Economica provinciale.

Quadro conoscitivo

Tavola 1.19

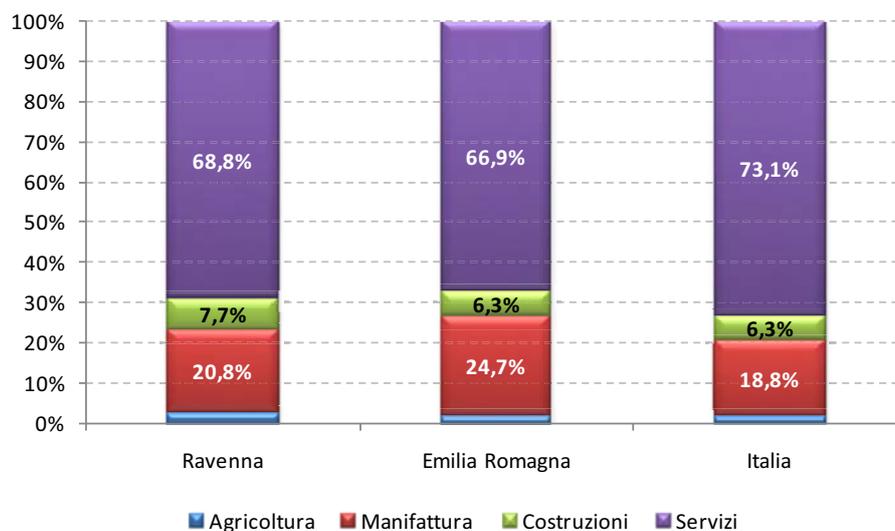
Valore Aggiunto a prezzi base, anni 2000-2009 (valori a prezzi correnti)

Livello territoriale	Anno	Agricoltura	Manifattura	Costruzioni	Servizi	Totale
Provincia di Ravenna	2000	385	1.662	377	5.072	7.496
	2008	362	2.222	677	7.012	10.273
	$\Delta\%$ media 2008/2000	<b>-0,8%</b>	<b>3,7%</b>	<b>7,6%</b>	<b>4,1%</b>	<b>4,0%</b>
Emilia Romagna	2000	3.343	27.546	4.101	59.982	94.973
	2008	2.894	33.135	7.885	80.585	124.500
	$\Delta\%$ media 2008/2000	<b>-1,8%</b>	<b>2,3%</b>	<b>8,5%</b>	<b>3,8%</b>	<b>3,4%</b>
Italia	2000	29.757	249.242	53.224	731.813	1.064.035
	2008	28.331	292.649	86.843	1.001.315	1.409.139
	$\Delta\%$ media 2008/2000	<b>-0,6%</b>	<b>2,0%</b>	<b>6,3%</b>	<b>4,0%</b>	<b>3,6%</b>

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat

Figura 1.14

Valore Aggiunto a prezzi base, anno 2009 (valori a prezzi correnti)



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Unioncamere - Istituto Guglielmo Tagliacarne

Se si analizza infatti la dinamica relativa del valore aggiunto per unità di lavoro, dal 1995 al 2007, in provincia di Ravenna si registra una crescita del +4,0%, contro il +3,1% della regione e il +2,9% dell'Italia. E questo aumentando anche in maniera più marcata le unità di lavoro impiegate: rispettivamente +0,6% in provincia, +0,4% in regione -0,1% in Italia. Più impiego di manodopera e più produttività hanno, quindi, sostenuto un'evoluzione del valore aggiunto su livelli più elevati dei contesti di raffronto.

Il sistema economico provinciale appare inoltre permeato da una discreta diffusione di attività di servizio che generano, nel 2009, oltre il 68% della ricchezza provinciale (vs il 67% medio regionale),

### Quadro conoscitivo

connotazione che contribuisce anch'essa a spiegare la buona crescita dell'economia, forte dell'effetto traino del terziario, ovvero del comparto più dinamico dalla seconda metà degli anni Novanta.

Relativamente alla dinamica imprenditoriale verificatasi all'interno di questi macrosettori economici del sistema ravennate, rispetto alle performance regionali e nazionali, nell'ultimo decennio si ravvisa un miglior andamento demografico delle imprese attive del settore dell'edilizia provinciale (+55,1% pari a +2.166 imprese attive, contro il +40% regionale e il +37% nazionale) ed una migliore capacità di tenuta del sistema manifatturiero (-0,1%, contro il -3,2% della regione e il -1,2% dell'Italia). Sull'evoluzione verificatasi nel settore delle costruzioni hanno verosimilmente inciso le riforme della normativa sul lavoro e la progressiva esternalizzazione di lavoratori, che hanno determinato una moltiplicazione di imprese attive che ha superato il trend occupazionale verificatosi nello stesso periodo<sup>6</sup>.

Questi due comparti che compongono il settore dell'industria ravennate si caratterizzano per profonde differenze sia in termini di evoluzione storica che di prospettive di crescita futura<sup>6</sup>. In termini di dimensione di impresa, sia le costruzioni che la manifattura in provincia di Ravenna appaiono caratterizzati da un lato, dalla presenza di un ristretto gruppo di imprese leader internazionalizzate e capaci di cogliere i primi sintomi della ripresa già in apertura del 2010<sup>7</sup>, a cui è attribuibile larga parte dei progressi maturati, e dall'altro lato, da un'ampia rete di fornitura (con una forte connotazione artigiana), caratterizzate da un mercato domestico prevalente e da una dinamica di crescita debole che inizia ancor prima della crisi ad evidenziare alcune difficoltà, amplificate dall'evoluzione dell'ultimo biennio<sup>8</sup>.

Il settore terziario nello stesso arco temporale, pur segnando un buon avanzamento (+7,3% pari a +1.286 unità), evidenzia invece una evoluzione inferiore a quella emiliano romagnola (+9,4%) e al sistema Paese (+17,4%). Tale performance deriva dal connubio di due fattori: una generale staticità del comparto del commercio ed una moltiplicazione di imprese attive nel settore degli altri servizi. Nel comparto del *commercio* che, al 2010, conta 8.164 imprese attive si registra infatti una generale staticità dovuta sia alla riforma del settore che ha determinato un processo di razionalizzazione delle strutture di vendita, nonché, nell'ultimo biennio di analisi (-10 imprese attive), ad una generale flessione dei consumi a livello nazionale. Negli altri servizi, sono in particolare le attività immobiliari (+846 imprese attive dal 2000 al 2009), correlate all'espansione del settore delle costruzioni provinciali, a diffondersi in maniera marcata sul territorio, insieme a tutti i servizi per le imprese, quali informatica (+107 unità), ricerca e attività professionali scientifiche e tecniche (+334), nonché alle attività di servizio correlate al sistema turistico provinciale, quali alberghi e ristoranti (+231), attività culturali, ricreative e sportive (+48), ecc..

<sup>6</sup> Nomisma, Gennaio 2011, op. cit.

<sup>7</sup> CCIAA di Ravenna, Indicatori congiunturali dell'economia ravennate, Marzo 2010.

<sup>8</sup> Ancora nel 2007 le aziende con meno di 4 milioni di euro erano appena 134 (fonte: Archivio Asia).

Quadro conoscitivo

Tavola 1.20

Imprese attive, anni 2000-2009 (ATECO 2002)

Settore		Ravenna	Emilia Romagna	Italia
	2009	8.979	71.112	882.578
	Var. %			
<b>Agricoltura</b>	09/00	-25,0%	-19,6%	-16,7%
	2009	3.859	56.711	631.866
	Var. %			
<b>Manifattura</b>	09/00	-0,1%	-3,2%	-1,2%
	2009	6.098	73.599	806.120
	Var. %			
<b>Costruzioni</b>	09/00	55,1%	40,4%	36,7%
	2009	8.364	97.385	1.441.834
	Var. %			
<b>Commercio</b>	09/00	0,0%	-1,2%	6,4%
	2009	10.605	127.696	1.485.692
	Var. %			
<b>Altri servizi</b>	09/00	13,8%	19,2%	30,5%
	2009	38.028	427.890	5.283.531
	Var. %			
<b>Totale</b>	09/00	0,9%	5,1%	9,2%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Movimprese

Tavola 1.21

Imprese attive, anni 2009-2010 (ATECO 2007)

Settore		Ravenna	Emilia Romagna	Italia
	2010	8.669	68.945	850.999
	Var. %			
<b>Agricoltura</b>	10/09	-2,6%	-1,6%	-2,0%
	2010	3.075	49.048	546.379
	Var. %			
<b>Manifattura</b>	10/09	-0,9%	-1,3%	-1,2%
	2010	6.204	75.231	830.253
	Var. %			
<b>Costruzioni</b>	10/09	-0,8%	-0,4%	0,3%
	2010	8.164	96.194	1.422.566
	Var. %			
<b>Commercio</b>	10/09	-0,1%	1,1%	0,3%
	2010	11.581	138.052	1.603.984
	Var. %			
<b>Altri servizi</b>	10/09	1,2%	1,8%	2,0%
	2010	37.808	428.867	5.281.934
	Var. %			
<b>Totale</b>	10/09	-0,6%	0,2%	0,0%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Movimprese

## Focus sugli ambiti economici e sulle funzioni di maggiore rilevanza urbana

L'analisi delle traiettorie di crescita e delle caratterizzazioni macroeconomiche del sistema ravennate, mostrano come il territorio abbia saputo conseguire livelli di ricchezza superiori rispetto a quanto non abbiano saputo fare il Paese o la stessa Regione Emilia Romagna e che, ancora oggi, l'economia provinciale si caratterizza per una marcata dualità tra il sistema industriale in senso stretto e quello delle costruzioni, nonché per punte di eccellenza nell'ambito terziario.

Date le finalità e gli obiettivi del lavoro, tesi a delineare un possibile scenario urbano, spaziale ed organizzativo, dell'area del Comune di Ravenna "Darsena di Città" di seguito verrà effettuato un approfondimento dei principali ambiti economici di maggiore rilevanza urbana, utili ad inquadrare quelle che possono rappresentare le principali "funzioni" di attrazione di rango sovracomunale da insediare nell'area. In particolare, si effettuerà una analisi e si valuterà il posizionamento di Ravenna rispetto agli altri capoluoghi di provincia e/o alle principali città Unesco relativamente ai seguenti ambiti:

- Turismo d'arte e d'affari;
- Turismo nautico e crocieristica;
- distribuzione commerciale e pubblici esercizi;
- servizi culturali;
- servizi sportivi;
- welfare;
- verde e mobilità sostenibile;
- Università.

## Quadro conoscitivo

### Turismo d'arte e d'affari

La crisi economica ha colpito anche il settore turistico del nostro Paese, sia a causa della crisi dei consumi, che per uno spostamento della domanda dei turisti stranieri verso altre mete ormai consolidate e sempre più accessibili a costi contenuti.

In tale contesto la provincia di Ravenna rappresenta una meta turistica primaria del Paese che riesce a mantenersi attrattiva anche nella fase di crisi internazionale, registrando un incremento della domanda turistica sia in termini di arrivi che di presenze.

In particolare, negli ultimi anni, la crescita della domanda turistica si è andata a concentrare nel comparto città d'arte. Tale osservazione non è certamente casuale, ma ascrivibile ad alcune connotazioni tipiche del capoluogo ravennate, come la varietà settoriale non rilevabile altrove in provincia ed in regione, nonché al risultato delle politiche attuate in passato. L'impegno e le competenze maturate dal sistema locale lungo la filiera delle arti (monumenti, culturale, espositivo, ecc.), infatti, assieme al consolidamento di strutture ed iniziative di fama internazionale, sono senza dubbio la punta di un sistema articolato, connotato da un grande *appeal*.

Tra il 2008 e il 2009 gli arrivi aumentano dell'1,7% raggiungendo gli 1,33 milioni (-0,8% in regione e -0,05% in Italia) e le presenze del +2,6% superando i 7,2 milioni (-0,5% in regione e -0,8% in Italia), per una permanenza media di 5,4 giorni.

Solo nel 2010, con il persistere della debolezza economica, si osserverebbe una flessione della domanda turistica, da cui il centro storico di Ravenna resta relativamente immune: crescono infatti i visitatori a fronte di una lieve contrazione delle notti vendute, determinata dagli effetti della crisi sui consumi delle famiglie italiane.

Al 31 dicembre 2010 le persone che hanno visitato una delle località della provincia di Ravenna sono state 1.295.231, oltre 37 mila in meno rispetto al 2009 (-2,8%), dovuto sostanzialmente al calo della domanda balneare osservabile nei dati relativi ai lidi ravennate e cervesi<sup>9</sup>; mentre a Ravenna Centro i visitatori sono saliti di 5.473 unità (+2,4%) per un totale di 233.629 arrivi (18% del totale).

La flessione dei visitatori si è accompagnata ad un marcato calo dei pernottamenti (-4%), dovuti ad un accorciamento della vacanza, ma anche ad un cambiamento del mix turistico. Il calo infatti si concentra nelle mete marine, soprattutto nei lidi ravennate, mentre avanzano le mete più connotate da turismo d'affari (Bassa Romagna, faentino), che superata la fase economica recessiva hanno segnato un recupero. Anche il Centro di Ravenna accusa un calo dei pernottamenti, seppure di modesta entità (-5.745 presenze, -1,2%), attestandosi su un totale di 486.722 notti vendute<sup>10</sup>. Il segmento business e quello dell'arte sono però forme di turismo connotate da una permanenza media inferiore a quella del turismo balneare, fatto che ha comportato un'erosione delle notti di sosta medie a 5,3.

Il turismo ravennate è composto in prevalenza da connazionali, che esprimono l'83,9% degli arrivi e l'81,3% delle presenze, che provengono sia dalla stessa regione, ma anche da Lombardia, Veneto e Toscana. È questa componente che a Ravenna provincia sostiene maggiormente la crescita del comparto turistico, in passato così come negli anni più recenti, visto che tra il 2004 ed il 2009 è aumentata in misura decisamente più elevata (+8,3% delle presenze e +26,4% degli arrivi), a fronte di flussi turistici stranieri che si sono invece mantenuti pressoché stazionari (+2,5% delle presenze e -3,1% degli arrivi).

<sup>9</sup> Dati Provincia di Ravenna Servizio Turismo Rapporto Mensile Movimento Turistico Dicembre 2010.

<sup>10</sup> Ibidem.

### Quadro conoscitivo

Solo nel 2010 si rilevano alcune modificazioni, determinate dalle più critiche condizioni economiche generali e dagli effetti trasmessi sui trend reddituali e di consumo delle famiglie italiane<sup>11</sup>. Così, l'anno passato, mentre gli arrivi di italiani sono scesi del 4% (-45 mila unità circa) quelli di stranieri sono saliti del 3,7% (+7.500 unità circa), a fronte di un calo della domanda molto più accentuato tra i connazionali più inclini a vacanze balneari (-4,4% e -2,3% rispettivamente).

Ravenna Centro continua comunque ad attrarre visitatori sia italiani (+2.793; +1,6%) e ancor più stranieri (+2.680; +5,1%), pur accusando la maggior parsimonia della componente nazionale che riduce i pernottamenti dell'1,9% (-6.708 presenze), a fronte di una domanda internazionale che diversamente dal resto della provincia non arretra (+0,7%).

In generale appare essenziale per la tenuta della domanda turistica di questi anni (a differenza del trend che si è registrato durante la crisi a livello di sistema Paese) la presenza nel ravennate di mete balneari, associate allo sviluppo del segmento città d'arte, nonché all'integrazione con tutti gli altri tipi di risorse turistiche offerte dall'intero territorio.

È però la crescita di Ravenna città l'elemento di novità più rilevante dell'ultimo decennio, dal momento che un'elevata percentuale della domanda turistica, in particolare straniera, si concentra nel centro storico. Si tratta in prevalenza di una domanda a lungo raggio (America, Asia e Oceania) che, pur generando poco più di 71 mila presenze (appena l'1-2% del totale), il 36% delle quali si concentrano nel solo centro storico di Ravenna<sup>12</sup>.

I dati relativi al 2010 non modificano sostanzialmente tale quadro, anche se emergono alcune preoccupazioni dovute ad una potenziale flessione della redditività delle imprese del settore, dovuta al contenimento dei prezzi e all'arretramento dell'indice di occupazione delle camere nelle strutture alberghiere. Oggi l'indice di occupazione netto si colloca ancora su buoni livelli (53,29% il dato annuale riferito al 2009), ben al di sopra della media nazionale (40%) e regionale (46,8%) e inferiore solo al dato del Trentino Alto Adige (57,6%); tuttavia mostra una progressiva erosione, complice in particolare il risultato di giugno che, nel 2008, registrava un valore pari al 70,84% e nei primi 10 mesi del 2010 non supera invece il 63,8%.

Tavola 1.22

#### Arrivi e Presenze 2003-2009

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Arrivi</b>							
Ravenna	1.087.053	1.089.215	1.144.390	1.239.838	1.302.781	1.292.325	1.313.823
Emilia Romagna	7.692.718	7.752.056	7.973.875	8.314.171	8.665.314	8.760.073	8.688.492
Italia	82.724.652	85.925.672	88.338.564	93.044.399	96.150.083	95.546.086	95.499.801
Inc. Ravenna/ER	14,1%	14,1%	14,4%	14,9%	15,0%	14,8%	15,1%
Inc. Ravenna/Italia	1,3%	1,3%	1,3%	1,3%	1,4%	1,4%	1,4%
<b>Presenze</b>							
Ravenna	6.241.735	6.073.886	6.080.547	6.365.500	6.619.839	6.519.893	6.690.516
Emilia Romagna	36.621.302	36.287.912	36.248.957	37.469.142	38.174.466	38.361.397	38.188.724
Italia	344.413.317	345.315.658	355.255.172	366.764.778	376.641.751	373.666.712	370.762.377
Inc. Ravenna/ER	17,0%	16,7%	16,8%	17,0%	17,3%	17,0%	17,5%
Inc. Ravenna/Italia	1,8%	1,8%	1,7%	1,7%	1,8%	1,7%	1,8%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat

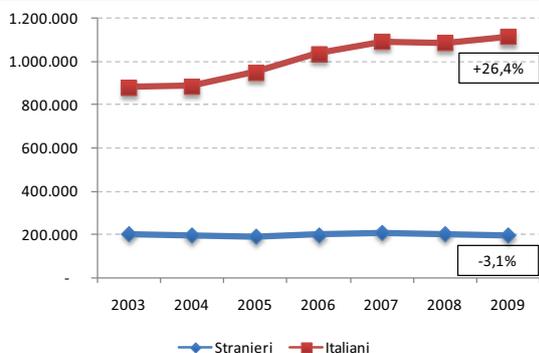
<sup>11</sup> Istat, Il reddito disponibile delle Famiglie nelle regioni italiane. Anni 2006-2009, 2 febbraio 2011; Istat, Reddito e risparmio delle famiglie e profitti delle società IV trimestre 2010, 8 aprile 2011; Istat, I consumi delle famiglie. Anno 2009, marzo 2011.

<sup>12</sup> Nomisma, Gennaio 2011, op. cit.

Quadro conoscitivo

Figura 1.15

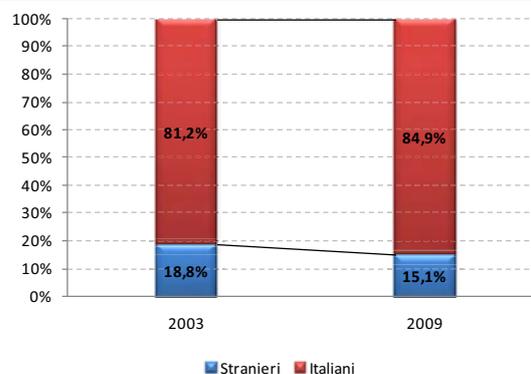
Provincia di Ravenna: arrivi italiani e stranieri



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat

Figura 1.16

Provincia di Ravenna: composizione degli arrivi per tipologia



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat

Dal punto di vista della capacità ricettiva, Ravenna provincia è in grado di offrire una offerta strutturata che, con 36 camere per albergo, si colloca al di sopra della media nazionale (32 camere) e di molte mete importanti del nostro Paese (in primis, Firenze, Rimini, Torino, Trento, Bolzano), al pari di Napoli e dietro solo a Milano, Roma e Venezia<sup>13</sup>.

Nel Comune capoluogo, in particolare, si concentrano strutture mediamente più grandi (43 camere), una dimensione prossima a quella media regionale (45) e a quella delle principali Città Unesco (41).

Il quadro dimensionale mostra inoltre un vantaggio rispetto ad altre realtà turistiche prossime come Ferrara e Rimini.

Rispetto a quest'ultima è inoltre accomunata dalla modesta incidenza di strutture di categoria superiore sul totale, che diverge in maniera sostanziale da tutte le altre mete regionali e Unesco (ad eccezione di Assisi). I 4 e 5 stelle rappresentano infatti il 6,4% delle strutture alberghiere di Ravenna città ed il 6% a Rimini, ed esprimono il 12% ed il 10,6% delle camere, evidenziando così un sistema ricettivo fortemente condizionato dalla forte vocazione balneare.

Negli altri centri regionali così come in quelli Unesco questo segmento di domanda è marginale o inesistente, prevalendo più spesso forme di turismo proprie delle città (arte, affari, ecc.), così che il peso dell'offerta di categoria superiore in questi centri si avvicina alla metà del totale.

In termini assoluti comunque Ravenna comune esprime uno dei sistemi alberghieri più ampi dopo Roma, Rimini, Venezia, Firenze Torino e Bologna, che come si vede (fatta eccezione per Rimini) sono tutte città capoluogo di regione e molto più popolate. Gli esercizi presenti sono nel complesso 125 con 5.350 camere disponibili e oltre 12 mila letti.

Più arretrata la posizione in termini di dotazione installata in strutture di categoria superiore, dove Ravenna è 16°, preceduta anche da molte realtà di dimensioni simili. Le 8 strutture presenti offrono nel complesso 640 camere, con una dotazione inferiore a quella di Modena e Parma, solo per rimanere in regione.

<sup>13</sup> Nomisma, Gennaio 2011, op. cit..

Quadro conoscitivo

Tavola 1.23

La struttura alberghiera nel 2009, comuni capoluogo Emilia Romagna e principali Città Unesco, anno 2009

	5 stelle e 5 stelle lusso			4 stelle			TOTALE				Incid. 4 e 5 stelle su totale		
	Esercizi	Letti	Camere	Esercizi	Letti	Camere	Esercizi	Letti	Camere	Camere per esercizio	Esercizi	Letti	Camere
<b>Comuni capoluogo</b>													
Ravenna	0	0	0	8	1.345	640	125	12.138	5.355	43	6,4%	11,1%	12,0%
Rimini	1	257	120	67	8.202	3.988	1.128	69.189	38.588	34	6,0%	12,2%	10,6%
Cesena	0	0	0	4	477	229	13	941	468	36	30,8%	50,7%	48,9%
Forlì	0	0	0	6	737	395	14	1.100	619	44	42,9%	67,0%	63,8%
Bologna	2	298	167	30	6.154	3.238	96	11.293	6.042	63	33,3%	57,1%	56,4%
Piacenza	0	0	0	4	570	300	12	1.267	665	55	33,3%	45,0%	45,1%
Reggio nell'Emilia	0	0	0	9	1.143	611	27	2.130	1.175	44	33,3%	53,7%	52,0%
<b>Città Unesco</b>													
Ferrara	1	53	27	9	685	356	34	2.006	1.063	31	29,4%	36,8%	36,0%
Modena	0	0	0	8	1.442	723	34	3.292	1.740	51	23,5%	43,8%	41,6%
Parma	1	222	111	10	1.457	771	34	2.956	1.554	46	32,4%	56,8%	56,8%
Torino	4	1.212	525	24	4.820	2.585	154	12.765	6.824	58	18,2%	47,3%	45,6%
Mantova	0	0	0	4	376	187	17	1.117	575	34	23,5%	33,7%	32,5%
Trieste	1	66	33	10	1.290	652	48	2.878	1.422	30	22,9%	47,1%	48,2%
Venezia	14	3.855	1.949	89	11.601	5.999	371	27.697	14.534	28	27,8%	55,8%	54,7%
Verona	2	221	118	15	2.402	1.207	63	5.473	2.822	45	27,0%	47,9%	47,0%
Vicenza	0	0	0	8	1.403	677	23	2.490	1.275	44	34,8%	56,3%	53,1%
Padova	0	0	0	18	3.606	1.825	52	5.699	3.027	50	34,6%	63,3%	60,3%
Genova	2	406	216	18	3.825	1.993	116	7.319	3.989	34	17,2%	57,8%	55,4%
Urbino	0	0	0	3	398	198	15	1.273	601	25	20,0%	31,3%	32,9%
Ascoli Piceno	0	0	0	3	146	91	10	604	246	39	30,0%	24,2%	37,0%
Firenze	12	2.403	885	82	14.114	6.516	382	31.646	14.036	49	24,6%	52,2%	52,7%
Pisa	1	40	21	12	2.716	1.264	69	5.929	2.661	37	18,8%	46,5%	48,3%
Siena	1	148	51	9	1.775	724	48	4.009	1.683	35	20,8%	48,0%	46,0%
Assisi	0	0	0	7	956	465	83	4.434	2.265	27	8,4%	21,6%	20,5%
Roma	27	8.224	3.864	252	51.722	25.422	1.043	105.375	51.464	39	26,7%	56,9%	56,9%
Tivoli	0	0	0	5	895	442	20	1.428	721	36	25,0%	62,7%	61,3%
Caserta	0	0	0	5	1.127	595	17	1.498	785	46	29,4%	75,2%	75,8%
Napoli	4	775	410	42	6.988	3.680	149	12.066	6.350	43	30,9%	64,3%	64,4%
Matera	1	42	20	10	817	368	22	1.437	614	55	50,0%	59,8%	63,2%
Agrigento	0	0	0	12	1.619	781	28	2.804	1.405	40	42,9%	57,7%	55,6%
Media										41	26,8%	48,1%	47,8%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat

Quest'ultima città vanta inoltre la presenza di una struttura a 5 stelle, come Ferrara, Rimini ed altre nove città, in prevalenza capoluogo di regione ma non solo (incluso tra esse Pisa e Siena). Ciò a testimoniare come nei circuiti del turismo internazionale esistano spazi di mercato per la presenza di strutture di lusso, che hanno una loro sostenibilità anche per 'piccoli numeri'. Spesso si tratta infatti di esercizi con una dotazione ridotta anche di sole 20 – 30 di camere (Matera, Pisa, Ferrara) che sale a 33 a Trieste e 51 a Siena.

**Quadro conoscitivo**

La presenza di strutture di categoria superiore ed in generale con una dotazione di camere non ridotta rappresentano fattori cruciali per aggredire il turismo internazionale, specie quello organizzato.

Le importanti occasioni che si profilano sembrano ambire anche questo segmento di domanda. Basti pensare alla realizzazione del Parco archeologico di Classe, che per estensione sarebbe il primo sito del Nord Italia, alla candidatura a Capitale Europea della Cultura (2019) e alla successiva ricorrenza della morte di Dante Alighieri (2021).

Alla stessa stregua va inteso il completamento del progetto del distretto nautico che farebbe di Ravenna un polo di rilievo almeno nazionale, favorendo anche una rinnovata valorizzazione della Marina.

Inoltre, per poter accrescere la domanda fuori dalla stagione strettamente balneare, un'opportunità concreta potrebbe venire da alcuni segmenti specifici, quali la crocieristica (che si è già concretizzata nei primi mesi del 2011) e il turismo congressuale.

Su questo segmento specifico la Regione Emilia Romagna da tempo sta investendo sforzi e risorse per un suo rafforzamento, che in stretta sinergia con il segmento fieristico rappresenta una delle principali componenti del turismo business. Per il giro d'affari che può generare, ma anche per gli effetti benefici sulla destagionalizzazione della domanda turistica il segmento congressuale rappresenta a tutti gli effetti una delle priorità di crescita del settore a livello regionale.

Si tratta tuttavia di un mercato che attraversa una fase di marcato cambiamento, condizionato negativamente dalla congiuntura economica nazionale ed internazionale. Tra il 2007 ed il 2009, con il progressivo deteriorarsi del quadro economico generale, l'attività e la partecipazione a manifestazioni congressuali si è notevolmente ridotta, tornando sui livelli del 2004<sup>14</sup>.

Le giornate di presenza sono scese sotto i 30 milioni nel 2009, quando erano oltre 34 milioni nel 2008 (-13,6%), e oltre 35 milioni nel 2007, l'anno di massimo dal 2004. Contestualmente i partecipanti sono diminuiti in maniera rilevante nel 2009 (-9,7%) e così gli eventi (-3,5%) per il secondo anno consecutivo.

In questo scenario i centri congressi sono quelli che mantengono una permanenza media maggiore (2,2 giorni), mentre le sale congressi si fermano a 1,4 giorni.

Il numero medio di partecipanti si ferma a 176, con elevati gradi di variabilità. Nei centri specializzati infatti la partecipazione si attesta sulle 700 persone (in strutture dotate tipicamente di 3 sale per almeno 300 posti l'una), mentre negli alberghi si ferma a 63 partecipanti.

Tavola 1.24

**L'attività congressuale in Italia, 2004-2009**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Incontri	109.792	106.224	102.519	112.617	111.139	107.232
Partecipanti	17.714.671	20.657.078	19.246.088	20.635.324	20.872.019	18.852.651
Presenze congressuali	30.291.972	33.581.680	32.182.722	35.222.224	34.540.048	29.850.373

Fonte: Osservatorio Congressuale Italiano

<sup>14</sup> Università di Bologna - Rimini Campus, "L'attività congressuale italiana 2008-2009", anno 2010.

### Quadro conoscitivo

In prospettiva l'attività congressuale potrebbe trovare nuove occasioni di crescita, grazie ad un migliore posizionamento del mercato nazionale determinato anche dagli investimenti che si stanno realizzando (pure con contributi pubblici), così come per effetto di una crescita del turismo business nel complesso.

Superata la fase congiunturale più critica che chiude un decennio (nel complesso) poco brillante per questo segmento, le spese turistiche del segmento affari dovrebbero infatti aumentare, sebbene il nostro Paese sembra vada accusando una minore prospettiva di crescita (vedi par. "Lo scenario economico di riferimento").

Il confronto col quadro europeo e mondiale vede tuttavia l'Italia in una posizione di maggiore staticità, soprattutto tra il 2016 ed il 2021, con una conseguente erosione delle quote di mercato italiane.

A prezzi costanti, la spesa dei turisti d'affari nel 2021 dovrebbe raggiungere i 40,2 miliardi di dollari, con un incremento del 28,3% rispetto al 2011, un'espansione che tocca però il 34,5% nei Paesi dell'UE27 e il 55,9% nel mondo.

Le spese per turismo d'affari dovrebbero così aumentare in media d'anno del 3,8% in Italia fino al 2016, per scendere al +1,3% fino al 2021.

Tavola 1.25

#### Spese per turismo d'affari (miliardi di USD 2011)

	2001	2006	2011	2016	2021	2011/2001	2021/2011
Italia	43,895	36,483	31,37	37,784	40,261	-28,5	28,3
UE27	271,732	237,501	208,733	250,857	280,843	-23,2	34,5
Mondo	832,325	931,013	898,973	1165,63	1401,68	8,0	55,9
		2006/01	2011/06	2016/11	2021/16		
Italia		-3,2	-2,8	3,8	1,3		
UE27		-2,3	-2,4	3,7	2,3		
Mondo		2,4	-0,5	5,3	3,8		

Fonte: elaborazioni su dati WTTC

### Turismo nautico e crocieristica

Il turismo legato al mare ha una straordinaria rilevanza per l'economia turistica del nostro Paese, che va oltre la dimensione strettamente balneare.

Analizzando in particolare il ruolo economico prodotto dal turismo nautico in Italia si rileva infatti come nel 2010 la spesa complessiva sostenuta dai diportisti stanziali nei marina, che coprono circa un quarto dei posti barca nazionali, è stata pari a 1,1 miliardi di euro<sup>15</sup>. E ciò nonostante il 2010, per effetto della crisi economica internazionale sia stato particolarmente critico, registrando una flessioni del 26% rispetto ai dodici mesi precedenti<sup>16</sup>.

Questo totale nazionale annuo è ripartito in 619,99 milioni spesi direttamente sul territorio per ristorazione (359,84 milioni), shopping (220,24 milioni), intrattenimento, cultura e spettacoli (14,89 milioni), trasporti (25,01 milioni) e 480 milioni spesi all'interno dei marina stessi per costi legati alla gestione della barca relativamente ai costi di ormeggio, accessori, per componenti, per carburante, ecc.

<sup>15</sup> Osservatorio Nautico Nazionale, 2010.

<sup>16</sup> Ibidem.

**Quadro conoscitivo**

All'interno del territorio nazionale emergono tuttavia forti differenziazioni sia per entità di spesa che per composizione della stessa.

Nell'Alto Adriatico, in particolare, per ogni posto barca stanziale si sono spesi nel complesso 22,4 mila euro, la cifra più bassa tra le varie ripartizioni, dove spiccano l'Alto Tirreno ed il Tirreno centrale con 33,7 mila euro, un terzo in più. Lo stesso Sud sembra attirare maggiori spese (28,6 mila euro).

Tale ritardo appare più marcato relativamente alle spese per la ristorazione, dove l'Alto Tirreno ed il Sud rappresentano i due punti di riferimento e nei servizi portuali particolarmente elevati nel Tirreno centrale. Nel primo caso la spesa per posto barca stanziale raggiunge i 7,1 mila euro nell'Alto Adriatico, oltre il 40% in meno rispetto all'Alto Tirreno ed al Sud. Nel caso dei servizi portuali la spesa media per posto stanziale in Alto Adriatico, pari a 9,5 mila euro, si ferma a poco più del 40% del dato del Tirreno centrale.

Tavola 1.26

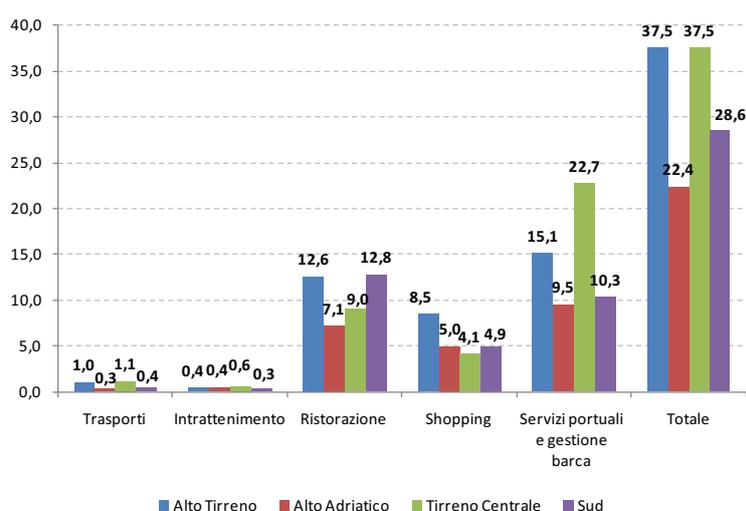
**Indotto in termini di spesa sul territorio nel diportismo stanziale nei marina e spesa per servizi portuali e gestione barca, anno 2010 (valori in migliaia di euro)**

Zone	Posti barca nei marina	Di cui stanziali	Totale annuo della spesa sul territorio (.000 €)				Spese servizi portuali e gestione barca (.000 €)	Totale (.000 €)	
			Trasporti	Ristorazione	Shopping	Intrattenimento			
Alto Tirreno	16.394	14.755	14.200	185.630	124.750	6.010	330.580	222.850	553.430
<b>Alto Adriatico</b>	<b>12.702</b>	<b>11.432</b>	<b>3.800</b>	<b>81.640</b>	<b>56.890</b>	<b>4.860</b>	<b>147.200</b>	<b>108.600</b>	<b>255.800</b>
Tirreno Centrale	5.337	4.803	5.510	43.190	19.640	3.020	71.360	108.900	180.260
Sud	4.298	3.868	1.500	49.380	18.960	1.000	70.850	39.700	110.550
<b>Totale</b>	<b>38.731</b>	<b>34.858</b>	<b>25.010</b>	<b>359.840</b>	<b>220.240</b>	<b>14.890</b>	<b>619.990</b>	<b>480.050</b>	<b>1.100.040</b>

Fonte: "Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n. 2, anno 2010, ([www.osservatorionautico.org](http://www.osservatorionautico.org))"

Figura 1.7

**Spesa totale per posto barca (valori in migliaia di euro)**

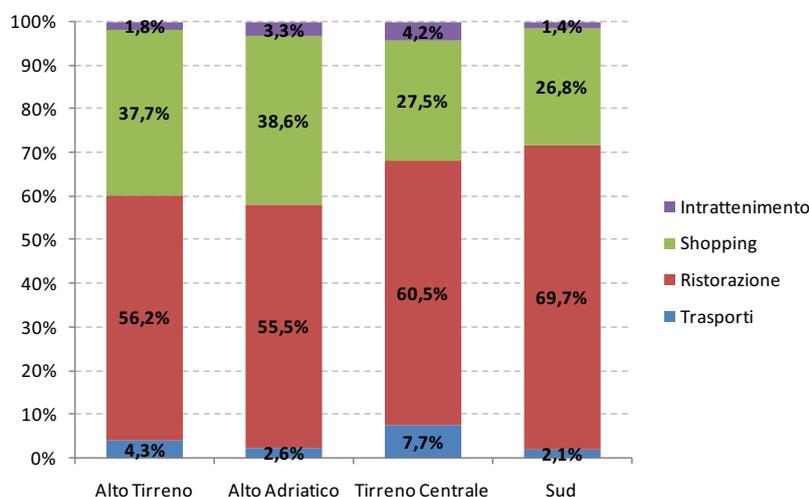


Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Osservatorio Nautico Nazionale

Quadro conoscitivo

Figura 1.18

Suddivisione della spesa sul territorio nel diportismo stanziale nei marina, anno 2010



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Osservatorio Nautico Nazionale

Nel 2010, in termini di ricettività, sono stati rilevati 534 porti attivi in Italia con 153.161 posti barca disponibili, di cui il 25,3% nei marina turistici, il 63,4% nei porti polifunzionali e l'11,3% nei punti di ormeggio.

Dal 2007 al 2010 le infrastrutture portuali sono cresciute di 32 unità, con oltre 13.580 nuovi posti barca concentrati prevalentemente nei porti turistici (+5.172 posti barca).

L'Emilia Romagna evidenzia una capacità ricettiva tra le più basse del Paese, dopo Basilicata, Calabria, Molise e Abruzzo. Complice anche la minore lunghezza di costa rispetto ad altre regioni costiere.

Nel 2010 in Emilia Romagna si contano comunque 23 infrastrutture portuali attive, una in più rispetto al 2007, per una dotazione di 5.354 posti barca (234 in più rispetto a tre anni prima).

In regione spicca la capacità installata all'interno dei marina (2.810 posti pari al 50% del totale), mentre è inferiore alla media italiana la presenza di posti barca nei porti polifunzionali (1.796 posti, pari al 26,2% del totale). Delle 23 infrastrutture portuali presenti in regione, solo 6 sono in grado di ospitare navi da diporto, di cui 5 sono infrastrutture portuali di tipo turistico.

La regione si caratterizza inoltre per un presidio territoriale più elevato della media nazionale sia in termini di infrastrutture portuali che di posti barca per km di costa (1 struttura ogni 5,7 Km in regione contro i 14,0 km medi nazionali), mentre appare maggiormente debole l'offerta di posti barca rispetto alle imbarcazioni totali. In particolare, questo ultimo rapporto (unità da diporto per posto barca) in Emilia Romagna è pari a 5,8 mentre la media nazionale è di 3,8 (in Spagna, Francia e Turchia tale rapporto arriva a 2,1), evidenziando quindi la possibilità di poter effettuare ancora nuovi interventi, seppur di dimensioni contenute, dato l'elevato livello di presidio territoriale che comunque caratterizza la regione in termini di posti barca per km di costa.

Quadro conoscitivo

Tavola 1.27

Variazione delle infrastrutture portuali 2007-2010

	N. Infrastrutture				Variazione 2007/2010 (valori assoluti)					
	2007	2008	2009	2010	Marina	Porto	Porto Canale	Darsena	Approdo	Spiaggia Attrezzata
Liguria	49	51	53	53	4	-	-	-	-	-
Toscana	41	12	43	43	1	-1	1	-	1	-
Lazio	28	29	29	29	-	-	-	1	-	-
Campania	46	46	45	46	-	-	-	-1	-	-
Basilicata	1	2	2	3	2	-	-	-	-	-
Calabria	14	15	15	15	-	-	-	-	-	1
Sicilia	79	82	85	86	-	2	-	-	5	-
Sardegna	74	77	77	78	2	-	-	-	2	-
Puglia	44	45	47	47	1	-	-	1	1	-
Molise	1	1	1	2	-	1	-	-	-	-
Abruzzo	6	6	7	8	-	2	-	-	-	-
Marche	11	11	11	12	-	-	-	1	-	-
Emilia Romagna	22	22	22	23	1	-	-	-	-	-
Veneto	43	44	46	47	-	1	-	-	3	-
Friuli Venezia Giulia	43	42	42	42	-	-	-	-	-1	-
<b>Totale</b>	<b>502</b>	<b>485</b>	<b>525</b>	<b>534</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>1</b>

Fonte: Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n. 2, anno 2010

Tavola 1.28

Variazione dei posti barca 2007-2010

	N. Infrastrutture				Variazione 2007/2010 (valori assoluti)						
	2007	2008	2009	2010	Marina	Porto	Porto Canale	Darsena	Approdo	Spiaggia Attrezzata	Radice
Liguria	19.385	20.417	20.923	21.850	2.532	67	-	-	-	-	-
Toscana	15.509	16.216	17.167	17.187	352	17	605	8	106	-	640
Lazio	7.884	8.099	8.099	8.999	150	15	750	200	-	-	-
Campania	10.675	10.935	10.449	11.327	428	442	-	160	58	-	-
Basilicata	600	860	835	1.285	685	-	-	-	-	-	-
Calabria	3.854	4.431	4.461	4.611	-	460	-	-	-	297	-
Sicilia	13.875	14.779	15.109	16.018	4	604	-	20	1.515	-	-
Sardegna	18.433	18.767	18.843	19.415	520	40	350	-	72	-	-
Puglia	9.464	9.554	10.073	10.073	310	90	-	203	6	-	-
Molise	40	40	40	290	-	250	-	-	-	-	-
Abruzzo	2.144	2.144	2.354	2.534	-	390	-	-	-	-	-
Marche	5.639	5.763	5.763	6.027	-	124	-	264	-	-	-
Emilia Romagna	5.120	5.154	5.154	5.354	200	-	34	-	-	-	-
Veneto	11.583	11.747	12.157	12.832	-	130	-	209	910	-	-
Friuli Venezia Giulia	15.368	15.368	15.359	15.359	9	-	-	130	130	-	-
<b>Totale</b>	<b>139.57</b>	<b>144.27</b>	<b>146.78</b>	<b>153.16</b>	<b>5.172</b>	<b>2.461</b>	<b>1.739</b>	<b>858</b>	<b>2.421</b>	<b>297</b>	<b>-</b>

Fonte: Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n. 2, anno 2010

Conferme dell'esistenza di opportunità di sviluppo e di crescita di una offerta qualitativamente elevata di servizi legati al turismo nautico provengono anche dalle ultime previsioni per l'incoming

**Quadro conoscitivo**

del turismo nautico sulle coste italiane del Mediterraneo<sup>17</sup>, da cui si evince come dovrebbe continuare ad aumentare la domanda di ormeggi stanziali per imbarcazioni di proprietà anche da parte di turisti internazionali, come quelli russi, che privilegiano a dispetto della spesa le mete culturali, l'enogastronomia e lo shopping del nostro Paese insieme all'opportunità di trovare dei marina "full service", diversamente dai servizi che possono invece offrire altre mete del Mediterraneo.

Dalle indagini più recenti si evidenzia oggi una tendenza del mercato, sia nazionale che internazionale, a dirigere i nuovi investimenti verso i centri o i porti minori, data la saturazione di quelli primari<sup>18</sup> ove vanno avanti solamente le grandi operazioni già finanziate quando ancora le banche potevano supportare operazioni di tali dimensioni. Secondo il database 2011 di Nomisma sulle riqualificazioni dei centri urbani si evince infatti come il mercato stia mostrando una differenziazione sempre più complessa nelle tipologie funzionali, maggiormente orientate verso il tempo libero ed il turismo e più concentrate nei centri urbani minori piuttosto che nei grandi centri metropolitani.

Tavola 1.29

**Indice di pressione e densità dei posti barca, Anno 2010**

Regioni	Pop. Bacino di Utente	Unità per posto barca	N. Km/ infrastrutture	N. P.barca/km
Molise	320.795	11,4	18,0	8,1
Liguria	13.041.567	6,1	6,6	62,4
Emilia Romagna	3.019.052	5,8	5,7	41,2
Campania	6.213.877	5,6	10,4	23,6
Puglia	4.925.132	5,0	18,4	11,6
Calabria	2.098.398	4,7	49,1	6,3
Lazio	4.043.535	4,6	10,0	31,0
Veneto	5.692.557	4,6	3,0	91,7
Marche	2.301.394	3,9	14,3	35,0
Abruzzo	956.837	3,9	15,6	20,3
Sicilia	5.349.633	3,4	18,9	9,9
Toscana	4.184.320	2,5	10,3	38,9
Sardegna	3.389.347	1,8	24,3	10,2
Friuli Venezia Giulia	1.638.253	1,1	2,6	138,4
Basilicata	100.402	0,8	22,7	18,9
<b>TOTALE</b>	<b>57.275.100</b>	<b>3,8</b>	<b>14,0</b>	<b>20,5</b>

Fonte: Osservatorio Nautico Nazionale, Rapporto sul Turismo Nautico n. 2, anno 2010 (www.osservatorionautico.org)

Per ciò che attiene al segmento crocieristico, un ulteriore segmento di potenziale sviluppo del ravennate, gli ultimi dati disponibili evidenziano come esso goda di una crescente domanda che non pare influenzata neppure dalla congiuntura economica negativa.

Nell'ultimo decennio questo segmento vive una continua crescita ed espansione<sup>19</sup>, che porta la domanda a duplicarsi, passando da 9,7 milioni di passeggeri a 18,9 milioni. Solo nell'ultimo anno si è

<sup>17</sup> Si veda: Dichiarazioni Assomarinas, 19° Moscow International Boat Show.

<sup>18</sup> Fonte: Nomisma.

<sup>19</sup> Anche in tale settore, tuttavia, i contraccolpi della crisi hanno iniziato a materializzarsi nel comparto più a monte, quello della cantieristica, con uno stallo degli ordinativi nell'ultimo biennio. Dopo anni di forte crescita, infatti, il settore della cantieristica registra un calo di ordinativi del 49% nel 2008 e del 64% nel 2009, mentre il preconsuntivo per il 2010 vedrebbe una ripresa del 144% rispetto all'anno scorso, ma che non consentirebbe ancora di ritornare sui livelli produttivi del passato (Assonave, Situazione del mercato mondiale al 31 dicembre 2010, Lettera, Notiziario n. 1, 2011).

**Quadro conoscitivo**

registrato un incremento di 1,3 milioni di passeggeri, pari ad una variazioni del 7,5%.

L'Europa appare una meta in crescente gradimento, e che conquista quote crescenti di mercato, al contrario delle più mature mete nord americane. Dal 2000 al 2010 i passeggeri europei sono infatti più che raddoppiati passando dai 2 milioni di inizio millennio agli oltre 5,5 milioni dell'ultimo anno (+167,6%) e nel solo 2010 il maggiore flusso è stato di mezzo milione di passeggeri (+10,8%). La prospettiva appare rafforzata anche dalla previsione che, al 2020, stima i crocieristi europei in continuo aumento ad un tasso medio di circa il 5,3% medio annuo, per arrivare agli oltre 7 milioni di passeggeri nel 2020<sup>20</sup>.

In termini di traffico a partire dal 2008 si è evidenziata infatti una progressiva perdita di quote da parte del mercato americano, a favore delle destinazioni europee. L'Europa oltre a diventare sempre più importante quale destinazione crocieristica favorita dai turisti di tutto il mondo, sta registrando incrementi sempre più consistenti anche in termini di cittadini europei che scelgono la crociera quale tipologia di vacanza, in particolare nel Mar Mediterraneo e nelle isole Atlantiche che, nel 2010, detengono il 57% della quota di mercato delle destinazioni dei crocieristi europei.

Tavola 1.30

**Andamento della domanda di crociere 2000-2010 (milioni di passeggeri)**

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Var. % 10/00
Nord America	6,88	9,96	10,38	10,45	10,29	10,4	11,11	61,5%
Europa	2,07	3,2	3,44	4,1	4,46	5,0	5,54	167,6%
Altri paesi	0,78	1,21	1,29	1,37	1,45	2,18	2,25	188,5%
<b>Totale</b>	<b>9,73</b>	<b>14,32</b>	<b>15,11</b>	<b>15,87</b>	<b>16,2</b>	<b>17,58</b>	<b>18,9</b>	<b>94,2%</b>

Fonte: European Cruise Council, "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe", 2011

Tavola 1.31  
**Destinazione dei crocieristi europei, 2010**

	Totale (x 1.000 passeggeri)	Quota di mercato
Mediterraneo e Isole Atlantiche	2.823	57,0%
Nord Europa	884	18,0%
Caraibi e Resto del Mondo	1.235	25,0%
<b>Totale</b>	<b>4.942</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: European Cruise Council, "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe", 2011

All'interno del contesto Euro-Mediterraneo, spicca il ruolo dell'Italia che rappresenta il leader di mercato europeo drenando il 30,8% della spesa riferibile al comparto, facendo imbarcare nei propri porti il 35,8% dei circa 5,28 milioni di passeggeri europei e facendone transitare il 21,4%.

In particolare per i transiti, l'Italia nel 2009 era ancora seconda dopo la Grecia, mentre nel 2010 ha guadagnato il primato delle destinazioni scelte dai turisti con un

incremento dei visitatori nei porti nazionali del 9,0% in un solo anno, principalmente transitati nelle marine di Napoli, Civitavecchia e Livorno<sup>21</sup>. I primi quattro porti dove si sono invece concentrati i circa 1,9 milioni di passeggeri imbarcati sulle navi da crociera nel 2010 in Italia sono Venezia, Civitavecchia, Genova e Savona<sup>21</sup>.

La crescente domanda di nuovi prodotti crocieristici che si accompagna a questa diversificazione geografica, rafforza la potenzialità di centri minori quali Ravenna di affermarsi come meta di viaggio.

<sup>20</sup> Ocean Shipping Consultants Ltd "The World Cruise Shipping Industry to 2020", Outlook.

<sup>21</sup> Fonte: European Cruise Council, "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe", 2011.

Quadro conoscitivo

Tavola 1.32

Passeggeri europei per paese di imbarco, 2010

Paesi di imbarco	Passeggeri	Val. %
Italia	1.888.000	35,8
Spagna	1.155.000	21,9
Regno Unito	837.000	15,9
Germania	361.000	6,8
Grecia	336.000	6,4
Danimarca	220.000	4,2
Francia	141.000	2,7
Olanda	80.000	1,5
Cipro	55.000	1,0
Portogallo	47.000	0,9
Norvegia	28.000	0,5
Svezia	20.000	0,4
Finlandia	18.000	0,3
Malta	14.000	0,3
Altri UE	12.000	0,2
Altro Europa	68.000	1,3
<b>Totale</b>	<b>5.280.000</b>	<b>100,0</b>

Fonte: European Cruise Council, "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe", 2011

Tavola 1.33

Passeggeri europei per paese di transito, 2010

Paesi di transito	Passeggeri	Val. %
Italia	5.403.000	21,4
spagna	4.911.000	19,5
Grecia	4.473.000	17,8
Francia	2.010.000	8,0
Norvegia	1.793.000	7,1
Portogallo	925.000	3,7
Danimarca	529.000	2,1
Svezia	517.000	2,1
Regno Unito	541.000	2,1
Estonia	391.000	1,6
Malta	462.000	1,8
Gibilterra	319.000	1,3
Finlandia	315.000	1,3
Germania	210.000	0,8
Cipro	271.000	1,1
Irlanda	177.000	0,7
Polonia	140.000	0,6
Islanda	147.000	0,6
Benelux	193.000	0,8
Altri UE	161.000	0,6
Altro Europa	1.312.000	5,2
<b>Totale</b>	<b>25.200.000</b>	<b>100,0</b>

Fonte: European Cruise Council, "Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe", 2011

## Distribuzione commerciale e pubblici esercizi

La provincia di Ravenna è sesta in regione per numero di esercizi, contando 7.034 esercizi nel 2008, in crescita a doppia cifra rispetto a dieci anni prima (+12,3%)<sup>22</sup>. Il ritmo di crescita è superiore a quello medio regionale (+10,1%), superato solo da quello delle province di Forlì-Cesena e Rimini, e trainato dal comparto non alimentare (+14%)<sup>23</sup>. Rispetto alle altre aree costiere, si segnala quindi una certa comunanza.

In relazione alle superfici di vendita la provincia è invece settima, con circa 598 mila mq, che nel lungo periodo mostrano un trend meno accelerato rispetto al contesto regionale. Pur col contributo positivo dell'ultimo anno monitorato (+1,5%), nell'arco del decennio la superficie espositiva aumenta del 17,5% quasi due punti meno del dato medio regionale, in linea col quadro forlivese, ma ben lontano dai ritmi di Parma e Piacenza, nonché di Ferrara e Rimini. Tale differenziale appare particolarmente marcato nel segmento alimentare (+14,5%) contro il +18,6% del non alimentare<sup>24</sup>.

<sup>22</sup> Regione Emilia Romagna, Osservatorio regionale del commercio: situazione della rete al 31.12.2008 e confronti 1998/2008, gennaio 2010.

<sup>23</sup> L'alimentare nello stesso periodo sale del 7,7%, risultando sempre terzo in regione, dove in molte province però si osserva un trend declinante (Osservatorio regionale del commercio; op. cit.).

<sup>24</sup> Osservatorio regionale del commercio; op. cit..

**Quadro conoscitivo**

Tavola 1.34

**Esercizi totali – Numerosità per provincia (valori assoluti e variazioni 2008-2007-1998)**

	2008	2007	1998	Var. % 08/07	Var. % 08/98
Bologna	13.976	13.865	13.278	0,80	5,26
Ferrara	6.459	6.280	6.308	2,85	2,39
Forlì-Cesena	7.040	6.962	5.950	1,12	18,32
Modena	10.786	10.430	9.658	3,41	11,68
Parma	7.623	7.513	6.847	1,46	11,33
Piacenza	4.868	4.851	4.542	0,35	7,18
Ravenna	7.034	6.987	6.264	0,67	12,29
Reggio Emilia	6.982	6.858	6.354	1,81	9,88
Rimini	7.504	7.427	6.423	1,04	16,83
Regione	72.272	71.173	65.624	1,54	10,13

Fonte: Osservatorio regionale del commercio

Tavola 1.35

**Superfici totali – Numerosità per provincia (mq e variazioni 2008-2007-1998)**

	2008	2007	1998	Var. % 08/07	Var. % 08/98
Bologna	1.401.278	1.406.064	1.208.110	-0,34	15,99
Ferrara	627.739	627.191	507.774	0,09	23,63
Forlì-Cesena	632.052	623.049	549.585	1,44	15,01
Modena	1.073.303	1.058.227	931.921	1,42	15,17
Parma	670.881	630.016	518.378	6,49	29,42
Piacenza	495.461	494.717	376.854	0,15	31,47
Ravenna	597.981	588.968	509.017	1,53	17,48
Reggio Emilia	709.778	690.198	621.505	2,84	14,20
Rimini	553.178	552.773	441.152	0,07	25,39
Regione	6.761.651	6.671.203	5.664.296	1,36	19,37

Fonte: Osservatorio regionale del commercio

Tale quadro, rapportato al bacino di riferimento, evidenzia come la provincia di Ravenna sia connotata da una dotazione commerciale inferiore a quella media emiliano-romagnola (410,8 mq ogni mille abitanti) con 405,6 mq ogni mille abitanti. Tale dotazione appare poi distante da realtà come Ferrara e Piacenza, ma anche Rimini e Forlì, tutte peraltro in crescita più marcate nel decennio.

Tavola 1.36

**Superfici di vendita di esercizi alimentari per 1.000 abitanti  
(mq e variazioni percentuali per provincia)**

	SV (per 1.000 abitanti)			Variaz. % 2008-'07	Variaz. % 2008-'98
	2008	2007	1998		
Bologna	348,94	348,94	335,49	0,00	4,01
Ferrara	575,65	576,44	519,99	-0,14	10,70
Forlì-Cesena	423,63	416,45	374,78	1,72	13,04
Modena	414,53	414,15	380,92	0,09	8,82
Parma	393,96	387,66	360,43	1,63	9,30
Piacenza	505,22	500,03	343,62	1,04	47,03
Ravenna	405,57	399,33	374,78	1,56	3,92
Reggio Emilia	356,93	348,14	381,47	2,53	-6,43
Rimini	424,95	426,48	391,60	-0,36	8,52
Regione	410,84	407,85	379,26	0,73	8,33

Fonte: Osservatorio regionale del commercio

La situazione appare invece in linea col quadro regionale nel comparto non alimentare, dove Ravenna si attesta sui 1.144,7 mq ogni mille abitanti (1.147,9 in regione), seppure nuovamente in

**Quadro conoscitivo**

ritardo rispetto alle realtà provinciali appena menzionate. Il trend, poi, favorisce un arretramento della dotazione relativa, anche per effetto della ridotta dimensione del 2008.

Tavola 1.37

**Superfici di vendita di esercizi non alimentari per 1.000 abitanti**  
(mq e variazioni percentuali per provincia)

	SV (per 1.000 abitanti)			Variaz. % 2008-'07	Variaz. % 2008-'98
	2008	2007	1998		
Bologna	1.086,54	1.109,53	987,57	-2,07	10,02
Ferrara	1.177,91	1.186,28	929,93	-0,71	26,67
Forlì-Cesena	1.205,29	1.210,11	1.184,43	-0,40	1,76
Modena	1.144,86	1.147,41	1.121,11	-0,22	2,12
Parma	1.155,08	1.092,33	952,21	5,74	21,31
Piacenza	1.227,54	1.256,70	1.074,48	-2,32	14,25
Ravenna	1.144,69	1.152,77	1.063,14	-0,70	7,67
Reggio Emilia	1.009,40	1.004,80	1.020,07	0,46	-1,05
Rimini	1.399,09	1.426,39	1.247,18	-1,91	12,18
Regione	1.147,87	1.152,36	1.051,20	-0,39	9,20

Fonte: Osservatorio regionale del commercio

Conclude il quadro di contesto la dotazione di grandi superfici (oltre 2.500 mq), che evidenzia uno specifico ritardo del ravennate negli ipermercati e soprattutto nelle grandi superfici specializzate non alimentari. Rispetto ai primi Ravenna offre 41,3 mq ogni mille abitanti, contro gli 80 mq medi, seguita solo dalle province di Reggio e Parma. Rispetto agli esercizi non alimentari il gap è ancora più ampio risultano Ravenna l'ultima provincia in regione con 32,4 mq (83 in regione).

Per contro l'offerta appare concentrarsi su medie strutture con superfici comprese inferiori ai 2.500 mq, dove è terza in regione per dotazione, come i supermercati (158,7 mq) e centri non alimentari (325,62).

Rispetto al quadro delineato non va tuttavia sottovalutata l'apertura nel 2009 del Centro commerciale Le Maioliche di Faenza, con circa 20 mila mq di superficie lorda.

Tavola 1.38

**La dotazione di grandi superfici per provincia, anno 2008 (mq/1.000 abitanti)**

Esercizi alimentari > 2.500 mq				Esercizi alimentari 401 -2.500 mq			
Ipermercati		Grandi distribuzione specializzata		Supermercati		Distribuzione non alimentare	
Ferrara	97,02	Bologna	141,95	Ferrara	213,98	Piacenza	348,67
Modena	80,89	Piacenza	109,82	Piacenza	195,15	Forlì-Cesena	332,22
Piacenza	75,76	Parma	101,24	Ravenna	158,65	Ravenna	325,62
Bologna	66,68	Forlì-Cesena	98,35	Reggio Emilia	158,15	Ferrara	304,03
Rimini	64,68	Ferrara	71,1	Forlì-Cesena	153,37	Modena	300,05
Forlì-Cesena	54,82	Rimini	56,49	Parma	143,29	Rimini	281,29
Ravenna	41,32	Reggio Emilia	55,88	Modena	139,8	Reggio Emilia	262,24
Reggio Emilia	28,43	Modena	34,86	Bologna	139,15	Parma	254,22
Parma	26,91	Ravenna	32,35	Rimini	100,6	Bologna	248,8
Regione	60,03	Regione	83,0	Regione	152,12	Regione	286,78

Fonte: Osservatorio regionale del commercio

Approfondendo il quadro del capoluogo, si osserva tuttavia come nel Comune di Ravenna (quale epicentro di una delle 15 aree di gravitazione commerciale) la dotazione del segmento alimentare sia

### Quadro conoscitivo

tra le più elevate in regione (4,9 esercizi per 1.000 abitanti e 458 mq), sebbene nuovamente superata da Ferrara, Rimini e Piacenza.

Il trend decennale vede inoltre un ristagno delle superfici (+0,35%), che altrove tendono a crescere anche in maniera sensibile (ad eccezione di poche realtà) ed una flessione degli esercizi (-1,2%).

Nel segmento non alimentare, poi, si rileva una situazione prossima a quella media (12,6 esercizi e 1.227 mq per mille abitanti), ma fortemente recessiva, con cali del 2,9% e del 7,9% in termini di capillarità e di dotazioni di vendita, un trend che solo a Reggio Emilia trova un medesimo riscontro in regione. A Ferrara, Faenza, Savignano sul Rubicone, ma anche a Rimini (per citare quelli più prossimi) i trend sono invece espansivi, l'eccezione forlivese è determinata solamente dai ritardi nell'apertura del Centro commerciale Punta di Ferro avvenuta solo nel 2011.

Ampliando il quadro ai comuni della cintura si rilevano invece incrementi sostanziali in termini di capillarità e superfici, particolarmente marcati nel segmento alimentare<sup>25</sup>. Ne emerge nel complesso una situazione di polarizzazione inversa, dove a fronte di una stabilità nel capoluogo, i sei comuni confinanti (tra i quali Forlì e Cervia) vedono passare le loro dotazioni dal valore indice di 87,1 (fatto 100 il valore di Ravenna) al valore di polarizzazione inversa di 103,9<sup>26</sup>.

Tavola 1.39

#### Numero esercizi alimentari e superficie di vendita per 1.000 abitanti nei comuni capoluogo delle aree di gravitazione, in totale (valori assoluti e variazioni percentuali)

	N. esercizi per 1.000 abit.		Variazione % 2008-98	S. V. per 1.000 abit. (mq)		Variazione % 2008-98
	2008	1998		2008	1998	
Bologna	4,00	4,38	-8,76	385,91	368,62	4,69
Ferrara	5,83	5,31	9,73	609,26	535,43	13,79
Forlì	4,27	4,08	4,54	341,63	332,26	2,82
Modena	3,33	3,01	10,39	447,8	375,43	19,28
Parma	4,63	4,44	4,46	391,61	350,24	11,81
Piacenza	5,56	5,23	6,41	585,4	270,85	116,13
<b>Ravenna</b>	<b>4,87</b>	<b>4,92</b>	<b>-1,17</b>	<b>458,14</b>	<b>456,52</b>	<b>0,35</b>
Reggio Emilia	2,35	2,64	-10,85	332,98	373,84	-10,93
Rimini	5,7	5,39	5,58	504,59	377,9	33,52
Carpi	4,03	3,56	13,29	473,83	341,66	38,69
Casalecchio	2,41	3,56	-32,4	580,44	517,02	12,27
Cesena	4,24	3,63	16,8	476,94	333,91	42,83
Imola	3,5	3,87	-9,53	428,78	430,94	-0,5
Faenza	3,83	4,03	-5,01	293,37	303,8	-3,43
Savignano	4,36	4,25	2,58	1.187,39	1.268,39	-6,39
Regione	4,1	4,47	-8,23	410,84	379,26	8,33

Fonte: Osservatorio regionale del commercio

Allo stesso modo nel segmento non alimentare il calo delle dotazioni nel capoluogo (-7,9% di superficie di vendita per 1.000 abitanti) si accompagna alla crescita nella cintura (+9,4%) e ancor di

<sup>25</sup> Regione Emilia Romagna, Osservatorio regionale del commercio: L'analisi delle gravitazioni per ambiti e polarizzazioni territoriali. Evoluzione 1998-2008, gennaio 2010.

<sup>26</sup> Ibidem.

**Quadro conoscitivo**

più nei comuni esterni (+27,2%), anche in questo caso producendo un fenomeno di polarizzazione inversa per i comuni della cintura (l'indice è passato nei dieci anni da 86,1 a 102,2)<sup>27</sup>.

Infine, disarticolando il sistema distributivo per struttura dimensionale, si vede come a Ravenna sia presente una sola grande struttura non alimentare (una in meno rispetto al 1998) e quindi una sola insegna<sup>28</sup>; mentre nell'alimentare sono 2 (+1 rispetto al '98).

Per entrambe le merceologie si osserva inoltre una proliferazione di medie strutture (500-1500 mq) e di piccole (meno di 250 mq), mentre diminuiscono sensibilmente quelle con 250-800 mq.

Tavola 1.40

**Numero esercizi non alimentari e superficie di vendita per 1.000 abitanti nei comuni capoluogo delle aree di gravitazione, in totale (valori assoluti e variazioni percentuali)**

	N. esercizi per 1.000 abit.		Variazione % 2008-98	S.V. per 1.000 abit. (mq)		Variazione % 2008-98
	2008	1998		2008	1998	
Bologna	13,73	12,81	7,13	1.229,28	1.010,18	21,69
Ferrara	14,75	11,68	26,24	1.489,32	865,83	72,01
Forlì	11,37	10,25	10,86	1.085,94	1.108,94	-2,07
Modena	12,06	11,37	6,00	1.372,88	1.199,53	14,45
Parma	14,81	14,08	5,21	1.369,38	1.152,06	18,86
Piacenza	16,10	14,14	13,89	1.685,34	1.392,44	21,04
<b>Ravenna</b>	<b>12,60</b>	<b>12,97</b>	<b>-2,86</b>	<b>1.227,32</b>	<b>1.332,10</b>	<b>-7,87</b>
Reggio Emilia	11,96	12,88	-7,15	1.088,05	1.125,91	-3,36
Rimini	19,23	17,92	7,32	1.354,58	1.182,97	14,51
Carpi	13,33	11,37	17,25	1.184,68	996,32	18,90
Casalecchio	12,19	9,63	26,49	1.717,29	1.373,54	25,03
Cesena	15,07	13,17	14,48	1.343,49	1.225,45	9,63
Imola	12,08	11,14	8,53	1.181,52	1.059,57	11,51
Faenza	15,48	13,39	15,59	1.178,81	774,42	52,22
Savignano	19,80	15,13	30,86	3.629,52	2.808,27	29,24
Regione	12,56	12,11	3,76	1.147,87	1.051,20	9,20

Fonte: Osservatorio regionale del commercio

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> Regione Emilia Romagna, Osservatorio regionale del commercio: analisi della concentrazione distributiva per raggruppamenti strategici di impresa in Emilia-Romagna; settore non alimentare. Analisi su dati 2008-2007-2006. Gennaio 2010.

Quadro conoscitivo

Tavola 1.41

**Numero esercizi non alimentari e superficie di vendita per 1.000 abitanti delle aree di gravitazione, anni 2008-98 (variazioni percentuali)**

	Alimentare			Non alimentare		
	Capoluogo	Cintura	Comuni esterni	Capoluogo	Cintura	Comuni esterni
Piacenza	+116,1	+32,7	+16,1	+21	-2,7	+13,7
Parma	+11,8	+10,4	+6,8	+18,9	+9,8	+31,2
Reggio Emilia	-10,9	-6,4	-2,4	-3,4	-3,3	+3,8
Modena	+19,3	+9,3	+5,1	+14,5	-7,4	+0,7
Carpi	+38,7	+0,7	+6,6	+18,9	-13,1	+2
Bologna	+4,7	+6,4	+3,8	+21,7	+5,9	+1,4
Casalecchio	+12,3	+6,0	+2,4	+28,3	+24,6	+1,3
Imola	-0,5	+9,5	+4,6	+11,5	+9,9	+9,5
Ferrara	+13,8	+5,1	+9,3	+78,4	-8,7	+10,8
<b>Ravenna</b>	<b>+0,4</b>	<b>+19,7</b>	<b>-1,0</b>	<b>-7,9</b>	<b>+9,4</b>	<b>+27,2</b>
Faenza	-3,4	+0,6	+5,9	+52,2	+2,57	-0,04
Forlì	+2,8	+3,9	+13,8	-2,07	+4,8	+3,6
Cesena	+42,8	-0,5	+8,8	+9,6	-9,7	+4,3
Savignano	-6,4	+6,6	+14,4	+29,2	+1,4	-0,9
Rimini	+33,5	-7,6	-10,3	+14,5	+8,2	+12,9

Fonte: Osservatorio regionale del commercio

Tavola 1.42

**Numero esercizi alimentari e non alimentari per struttura dimensionale**

	Capoluogo			Comuni cintura			Comuni esterni		
	2008	1998	Var. %	2008	1998	Var. %	2008	1998	Var. %
<b>Alimentari</b>									
0-250	724	641	12,9	1.571	1.349	16,5	617	651	-5,2
250-800	22	32	-31,3	66	79	-16,5	38	32	18,8
800-1500	7	5	40,0	27	15	80,0	5	6	-16,7
1500-2500	4	1	300,0	3	2	50,0	1	0	n.c.
>2500	2	1	100,0	3	1	200,0	1	1	0,0
Totale	759	680	11,6	1.670	1.446	15,5	662	690	-4,1
<b>Non Alimentari</b>									
0-250	1.852	1.666	11,2	4.713	4.027	17,0	1.971	1.731	13,9
250-800	78	87	-10,3	150	144	4,2	60	35	71,4
800-1500	28	33	-15,2	44	46	-4,4	15	9	66,7
1500-2500	7	4	75,0	9	6	50,0	5	2	150,0
>2500	1	2	-50,0	3	2	50,0	0	0	n.c.
Totale	1.966	1.792	9,7	4.919	4.225	16,4	2.051	1.777	15,4

Fonte: Osservatorio regionale del commercio

Spostando l'attenzione sui pubblici esercizi la provincia di Ravenna si connota per una dotazione contenuta, pur con un'eccellenza nell'intrattenimento stagionale.

### Quadro conoscitivo

Relativamente alle attività soggette a programmazione regionale la provincia di Ravenna è settima in regione con 1.731 esercizi, di cui 178 stagionali<sup>29</sup>. Tale componente risulta più elevata della media, in linea con le altre province romagnole.

La dotazione ravennate spicca invece tra le attività non soggette a regolamentazione, 896 in tutto, che la posizionano solo dietro Bologna. Tra queste primeggiano quelle stagionali, 445 in tutto, che danno il primato a Ravenna in regione, grazie verosimilmente al fatto che le attività di molti stabilimenti balneari altrove sono registrate in maniera distinta.

In rapporto alla popolazione residente, dotazioni migliori a quella di Ravenna (1 esercizio regolamentato ogni 223 abitanti) si osservano in tutte le province della costa ed a Piacenza, pur essendo in linea con la media regionale.

Di tutta eccellenza invece la dotazione di esercizi non regolamentati, che sostenuta dal comparto intrattenimento vede la provincia in vetta alla graduatoria regionale (1 esercizio ogni 431 abitanti) seguita da quella di Forlì-Cesena (505).

Tavola 1.43

#### Publici esercizi soggetti a programmazione suddivisi per provincia, anno 2008

	Annuali	Stagionali	Non alcoliche annuali	Non alcoliche stagionali	Totale
Piacenza	1.491	11	2	1	1.505
Parma	1.908	7	16	1	1.932
Reggio Emilia	1.805	17	7	14	1.843
Modena	2.582	19	10	2	2.613
Bologna	4.014	107	8	6	4.135
Ferrara	1.620	44	3	0	1.667
Ravenna	1.549	178	4	0	1.731
Forlì-Cesena	1.696	138	13	2	1.849
Rimini	1.637	418	2	0	2.057
<b>Totali</b>	<b>18.302</b>	<b>939</b>	<b>65</b>	<b>26</b>	<b>19.332</b>

Fonte: Osservatorio regionale del commercio

Tavola 1.44

#### Publici esercizi NON soggetti a programmazione suddivise per provincia, anno 2008

	Intrattenimento e svago annuali	Intrattenimento e svago stagionali	Altre attività	Circoli	Totale
Piacenza	93	47	80	153	373
Parma	108	24	153	282	567
Reggio Emilia	100	26	57	292	475
Modena	200	26	144	299	669
Bologna	230	19	416	359	1.024
Ferrara	119	150	37	206	512
Ravenna	124	445	43	284	896
Forlì-Cesena	198	163	139	268	768
Rimini	134	41	14	93	282

Fonte: Osservatorio regionale del commercio

<sup>29</sup> Regione Emilia Romagna, Osservatorio regionale del commercio: i pubblici esercizi di somministrazione di alimenti e bevande in Emilia-Romagna al 31/12/2008, gennaio 2010. Per categorie regolamentate il riferimento è alla LR n. 14 del 2003. In particolare non è più possibile fare riferimento agli esercizi di Bar, Bar analcolici, e Ristoranti come a tipologie distinte, in quanto la nuova legge prevede un'unica tipologia autorizzativa.

## Quadro conoscitivo

Tavola 1.45

## Dotazioni pro capite di pubblici esercizi suddivise per provincia, anno 2008

	Soggette a programmazione	NON soggette a programmazione
Piacenza	190	767
Parma	224	764
Reggio	282	1.094
Modena	263	1.029
Bologna	236	953
Ferrara	215	699
Ravenna	223	431
Forlì-Cesena	210	505
Rimini	147	1.075
Totale	224	779

Fonte: Osservatorio regionale del commercio

## Servizi culturali

Il ruolo di meta turistica di Ravenna provincia è avallato da un denso calendario di eventi culturali ed enogastronomici che pone la provincia al quarto posto per numero di spettacoli in rapporto alla popolazione (dopo Forlì-Cesena, Trieste e Pescara)<sup>30</sup>.

Sempre nell'anno 2007 risultano attive in Regione 334 imprese di spettacolo dal vivo, di queste 90 nella sola provincia di Bologna; Ravenna è seconda con 46 imprese, seguono Forlì-Cesena e Rimini, rispettivamente con 43 e 39 imprese, mentre all'ultimo posto si trovano Ferrara (16 imprese) e Piacenza (12)<sup>31</sup>. A Ravenna in particolare (assieme a Parma e Piacenza) primeggiano le attività musicali, diversamente da Bologna, Forlì-Cesena, Reggio Emilia e Rimini dove prevalgono quelle teatrali. Sotto questo quest'ultimo ambito, al di là dei valori assoluti, va tuttavia segnalato come Ravenna (in particolare nel suo capoluogo) si connota per la vocazione nel teatro d'innovazione.

Ravenna inoltre è la seconda provincia per numero imprese di produzione cinematografica, assieme a Parma (7), dopo Bologna (49) su un totale di 79 aziende. Grazie al crescente numero di produzioni in regione il numero delle imprese attive nel settore cresce progressivamente dal 2003, quando erano 52 (di cui 39 a Bologna e 3 a Ravenna).

Relativamente alla dotazione di strutture si rileva, inoltre, la buona presenza di sale cinematografiche, 25 nel capoluogo e 27 nei restanti comuni della provincia nel 2008, per una capillarità totale di 13,5 schermi ogni 100 mila abitanti, la più alta in regione dopo quella della provincia di Forlì-Cesena (13,7)<sup>32</sup>.

Gli impianti presenti, 6 nei capoluogo e 20 nei restanti comuni della provincia, garantiscono inoltre una capillarità che non ha equivalenti in regione (6,7 esercizi ogni 100 mila abitanti) contro una media di 5,4 e a fronte della seconda provincia (Reggio Emilia) che si ferma a 5,9<sup>33</sup>.

Ravenna città si caratterizza per la più elevata dotazione di arene estive della regione (3) e da un'offerta connotata da multisale e multiplex (2) visto che è attivo un solo esercizio monosala.

<sup>30</sup> Istat, Statistiche culturali, Anno 2007.

<sup>31</sup> Regione Emilia Romagna, Osservatorio regionale dello spettacolo: monitoraggio delle imprese di spettacolo, anno 2008.

<sup>32</sup> Regione Emilia Romagna, Osservatorio regionale dello spettacolo: monitoraggio delle sedi di spettacolo, anno 2009.

<sup>33</sup> Ibidem.

**Quadro conoscitivo**

Si segnala infine come agli inizi del 2008 l'Amministrazione provinciale abbia invitato tutti i Comuni ad avanzare candidature in preparazione della Conferenza dei Servizi, dai quali non è giunta nessuna proposta di localizzazione di nuove aree per insediamenti di esercizi di interesse sovracomunale<sup>33</sup>.

Tavola 1.46

**Distribuzione territoriale delle sale cinematografiche per capoluoghi, anno 2008**

(valori assoluti e per 100.000 abitanti)

	Capoluogo	Altri comuni	Totale	N. sale per 100.000 ab.
Bologna	41	49	90	9,2
Ferrara	20	20	40	11,2
Forlì-Cesena	26	27	53	13,7
Modena	28	36	64	9,3
Parma	28	10	38	8,8
Piacenza	20	6	26	9,1
Ravenna	25	27	52	13,5
Reggio-Emilia	17	35	52	10,0
Rimini	18	14	32	10,6
Emilia Romagna	223	224	447	10,3

Fonte: AGIS, Regione Emilia Romagna, Istat 2008

Tavola 1.47

**Distribuzione territoriale dell'esercizio cinematografico per tipologia, anno 2008**

	Monosale			Aree estive			Multisale e Multiplex			Totale
	Capoluogo	Altri comuni	Totale	Capoluogo	Altri comuni	Totale	Capoluogo	Altri comuni	Totale	
Bologna	18	20	38	2	4	6	5	5	10	54
Ferrara	5	3	8	1	1	2	2	4	6	16
Forlì-Cesena	4	8	12	1	2	3	2	6	8	23
Modena	3	24	27	2	2	4	5	4	9	40
Parma	4	9	13	2	1	3	3	0	3	19
Piacenza	1	4	5	1	2	3	4	0	4	12
Ravenna	1	13	14	3	6	9	2	1	3	26
Reggio-Emilia	5	17	22	1	4	5	1	3	4	31
Rimini	4	4	8	1	0	1	1	3	4	13
Emilia Romagna	45	102	147	14	22	36	25	26	51	234

Fonte: AGIS, Regione Emilia Romagna, Istat 2008

In tema di strutture museali, inoltre, il territorio ravennate conta nel complesso 50 spazi, di questi 37 fanno parte del Sistema Museale Provinciale e 7 sono localizzati in ambito comunale<sup>34</sup>.

Includendo anche le strutture non appartenenti al sistema provinciale, la dotazione dovrebbe raggiungere le 12 unità, di cui 6 statali<sup>35</sup> e 6 non statali, a cui si aggiungono un'area archeologica e due complessi monumentali.

Si tratta di una dotazione che, quantitativamente, si colloca dietro le città più attrezzate della regione (Bologna, Parma e Ferrara, Reggio Emilia), ma ben superiore alle restanti realtà.

<sup>34</sup> Si tratta in particolare della Domus dei Tappeti di Pietra, del Planetario, della Casa delle Marionette, del Museo d'Arte della Città, del Museo del Risorgimento, del Museo Nazionale e del Piccolo Museo di Bambole e altri Balocchi (fonte: <http://www.sistemamusei.ra.it/>).

<sup>35</sup> Specificatamente: l'Impianto Portuale Tardo-Romano e Basilica di San Severo (Classe), la Basilica di Sant'Apollinare in Classe, il Battistero degli Ariani, il Palazzo di Teodorico, il Mausoleo di Teodorico ed il Museo Nazionale.

Quadro conoscitivo

Tavola 1.48

**Musei e di istituti similari non statali per tipologia prevalente e statali per comune,  
anni 2006 e 2010**

	Tipologia prevalente			Totale musei e istituti similari (Non statali)	Musei, Monumenti e Aree Archeologiche (Statali)	Totale
	Museo	Area o parco archeologico	Monumento, complesso monumentale o altro			
Ravenna	6	1	2	9	6	15
Piacenza	6	-	-	6	-	6
Parma	13	-	1	14	6	20
Reggio-Emilia	6	-	1	7	-	7
Modena	13	-	3	16	2	18
Bologna	40	-	8	48	1	49
Ferrara	14	-	3	17	3	20
Forlì	7	-	1	8	-	8
Cesena	5	-	1	6	-	6
Rimini	7	-	-	7	-	7

Fonte Istat e MIBAC

L'offerta teatrale si compone a sua volta di 7 strutture, di cui 6 al momento attive, per almeno 1.275 posti<sup>36</sup>.

Se si aggiunge la capienza del Pala De André (900 posti a sedere, 3.320 persone di capienza<sup>37</sup>), la struttura più grande a Ravenna, la dotazione ravennate sale in maniera sensibile, sebbene possa risultare non del tutto adeguata a competere, per tipologia di funzioni, con le strutture presenti nei centri adiacenti, come il Nuovo Teatro Carisport di Cesena (3.800 posti) o il Velvet di Rimini (2.500 posti) o il Palafiera Forlì (6.500 posti).

Tavola 1.49

**Distribuzione territoriale dei teatri, anno 2011**

	Teatri		Posti dichiarati
	Totale	di cui attivi	
Ravenna	7	6	1.275
Piacenza	7	7	1.480
Parma	19	12	4.928
Reggio-Emilia	9	6	3.158
Modena	13	10	3.598
Bologna	63	50	15.325
Ferrara	8	6	2.680
Forlì	2	2	n.d.
Cesena	9	9	5.069
Rimini	7	4	4.280

Fonte: Osservatorio regionale dello spettacolo

La densità di spettacoli evidenziata in precedenza sembra soffrire delle recenti difficoltà economiche del Paese. Solo 2007 infatti Ravenna era 17° a livello nazionale, ancora 22° per numero di spettacoli realizzati nel 2008, ma due anni dopo la provincia si attesta al 41° (29.264 nel 2010) e tre anni dopo è

<sup>36</sup> Nello specifico si tratta delle seguenti realtà: Teatro Sociale, Artificerie Almagia, Bronson, Casa dell'Arte, Palazzo Mauro De André, Teatro "Luigi Rasi", Teatro Comunale "Dante Alighieri". Le disponibilità accertate sono relative solo agli ultimi due teatri, per gli altri la capacità non è certificata (<http://www.cartellone.emr.it/cartellone/bancadati/>).

<sup>37</sup> Si veda: <http://www.paladeandre.it/>

### Quadro conoscitivo

preceduta da Bologna (7° a livello nazionale), da Rimini (19°), da Modena (25°), da Parma (28°), da Forlì-Cesena (33°) e da Ferrara e Reggio Emilia (39° e 40°)<sup>38</sup>.

Ravenna si contraddistingue così negli ultimi anni per un deterioramento sia nell'offerta che nel consumo di eventi culturali che non si osserva altrove in regione.

In coincidenza con la crisi economica, in particolare, la provincia di Ravenna è l'unica in cui si osserva un calo delle rappresentazioni (-7,3% tra il 2008 ed il 2010). Negli altri contesti il cartellone tende invece ad ampliarsi, anche in maniera sensibile a Parma, Piacenza, Modena e Rimini.

Pur crescendo i biglietti venduti (+20%) si riducono le presenze (-23,1%), così che le spese dei partecipanti restano sostanzialmente invariate, ma si riduce sensibilmente il volume d'affare degli operatori culturali (-10%).

Nonostante la crisi e la minor offerta, il territorio ravennate rappresenta la terza realtà regionale per spesa culturale (50 milioni di euro), dopo Bologna e Rimini; con un identico posizionamento per volume d'affari (oltre 104 milioni).

Che Ravenna ospiti manifestazioni di elevata qualità e quindi attrattive per un pubblico ampio e maggiormente disposto a pagare lo confermano alcuni 'numeri'. In primo luogo Ravenna è al 9° posto nazionale per numero di biglietti venduti (Bologna è 7° Rimini è 11°), è sempre 9° come spesa al botteghino (preceduta Rimini e Bologna) ed è 12° come giro d'affari.

Tavola 1.50

### Numero spettacoli, ingressi, presenze, spesa al botteghino, spesa del pubblico e volume d'affari per provincia, anno 2010 e variazioni 2008-2010

Provincia	Numero spettacoli	Ingressi	Presenze	Spesa al botteghino (€)	Spesa del pubblico (€)	Volume d'affari (€)
Bologna	77.732	6.502.928	2.192.781	63.620.279,39	81.680.222,35	112.666.564,54
Ferrara	29.615	1.901.052	409.582	15.228.523,40	22.462.564,54	33.342.161,28
Forlì-Cesena	35.124	2.712.374	576.951	21.368.193,67	32.754.728,56	66.094.658,78
Modena	40.762	3.569.952	570.648	30.290.688,80	55.915.509,17	97.950.746,67
Parma	38.037	2.385.445	432.233	21.286.855,92	32.653.523,49	64.130.825,71
Piacenza	22.106	1.341.978	619.171	10.137.189,77	21.776.888,27	30.278.541,16
Ravenna	29.264	5.034.440	758.708	49.943.130,03	90.884.142,16	104.339.482,56
Reggio Emilia	29.334	2.176.762	456.995	17.051.096,57	28.650.763,79	41.774.977,45
Rimini	45.913	4.640.350	1.655.436	52.434.020,35	123.739.654,99	136.777.625,73
<b>Totale</b>	<b>347.887</b>	<b>30.265.281</b>	<b>7.672.505</b>	<b>281.359.977,90</b>	<b>490.517.997,32</b>	<b>687.355.583,88</b>
<b>Var. % 2010-08</b>						
Bologna	11,2	9,7	62,1	-3,8	-4,8	-4,9
Ferrara	25,8	5,8	-19,3	6,7	6,7	-3,3
Forlì-Cesena	15,7	13,6	-19,5	43,3	10,8	42,9
Modena	34,5	6,6	-8,0	7,9	26,7	23,4
Parma	96,3	3,2	-14,5	7,7	14,5	-4,4
Piacenza	40,4	-8,7	16,8	-9,0	19,2	23,2
<b>Ravenna</b>	<b>-7,3</b>	<b>20,0</b>	<b>-23,1</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,8</b>	<b>-5,5</b>
Reggio Emilia	16,0	-6,3	-10,3	-5,8	1,3	0,3
Rimini	31,9	-7,5	-11,3	-3,8	29,6	-10,9
<b>Totale</b>	<b>23,8</b>	<b>5,2</b>	<b>1,0</b>	<b>1,6</b>	<b>10,8</b>	<b>1,7</b>

Fonte: elaborazioni su dati SIAE

<sup>38</sup> Istat, Statistiche culturali, anno 2007.

### Quadro conoscitivo

Ospita manifestazioni con il maggior numero di paganti in regione, con 172 ingressi medi per rappresentazione, oltre il doppio della media emilano-romagnola (87), seguita da Rimini con 101. Dopo Rimini, inoltre, ospita le manifestazione più costose 9,9 euro a biglietto contro gli 11,3, ed i 9,3 in media a livello regionale. Inoltre il giro d'affari medio 3.565 euro è il più elevato in regione, dove si attesta in media su 1.976 (1.474 in Italia<sup>39</sup>).

Il dato del giro d'affari medio in particolare segna un'espansione (+2%), in contro tendenza rispetto al quadro complessivo, dove solo la provincia di Forlì-Cesena registra un segno identico. Ciò rappresenta un elemento distintivo del comparto culturale ravennate che in un momento critico per le famiglie, sposta i ricavi dalla bigliettazione (-17% il prezzo medio) alle entrate diverse (servizi, raccolta pubblicitaria, ecc.).

Tavola 1.51

### La struttura delle manifestazioni

Provincia	Ingressi medi per rappresentazione	Var. % 2010-08	Costo medio d'ingresso (€)	Var. % 2010-08	Volume d'affari medio per rappresentazione (€)	Var. % 2010-08
Bologna	84	-6,5	9,8	-12,2	1.449	-14,5
Ferrara	64	-4,9	8,0	0,9	1.126	-23,1
Forlì-Cesena	77	40,5	7,9	26,2	1.882	23,5
Modena	88	21,3	8,5	1,2	2.403	-8,2
Parma	63	-6,0	8,9	4,4	1.686	-51,3
Piacenza	61	21,1	7,6	-0,4	1.370	-12,3
<b>Ravenna</b>	<b>172</b>	<b>-7,1</b>	<b>9,9</b>	<b>-17,0</b>	<b>3.565</b>	<b>2,0</b>
Reggio Emilia	74	-1,4	7,8	0,5	1.424	-13,5
Rimini	101	-12,4	11,3	4,0	2.979	-32,5
Totale	87	0,0	9,3	-3,4	1.976	-17,9

Fonte: elaborazioni su dati SIAE

Integrando l'analisi della domanda culturale con quella generata dai musei nazionali, l'unica confrontabile con altri contesti, si conferma il ruolo di primo piano di Ravenna, che grazie ai beni presenti nel capoluogo attira quasi 350 mila visitatori nel 2010, per oltre 321 milioni di euro di introiti.

Il solo centro ravennate genera il 44% dei visitatori diretti a beni statali presenti in regione. Particolarmente attrattiva risulta la Basilica di Sant' Apollinare in Classe, visitata da quasi 203 mila persone.

Anche in questo segmento tuttavia Ravenna denota una flessione nell'ultimo biennio, che coinvolge i visitatori (-4,8%), in particolare quelli paganti (-10,4%), e di conseguenza gli introiti (-10,6%).

La rilevanza dei beni ravennati influisce sulla dinamica regionale, dove però non si osservano flessioni dei visitatori, né dei ricavi (con la sola eccezione di Bologna).

In termini assoluti pesa soprattutto il calo del 'polo di Classe' (Basilica e Impianto portuale tardo romano), mentre cresce il consenso verso il Museo nazionale.

<sup>39</sup> Siae, Annuario dello Spettacolo 2010.

Quadro conoscitivo

Tavola 1.52

Visitatori ed introiti - musei, monumenti e aree archeologiche statali, anno 2010

Comune	Paganti	Non paganti	Totale	Introiti Lordi (€) (*)
Ravenna	103.524	244.568	348.092	321.254
Bologna	15.368	17.393	32.761	55.770
Ferrara	14.889	28.633	43.522	47.877
Modena	5.103	11.463	16.566	19.335
Parma	54.209	93.711	147.920	146.695
Emilia Romagna	259.989	527.740	787.729	824.354,30
<b>Italia</b>	<b>15.516.452</b>	<b>21.820.509</b>	<b>37.336.961</b>	<b>104.484.315,14</b>
Impianto Portuale Tardo-Romano e Basilica di San Severo (Classe)	328	1.601	1.929	454,00
Basilica di Sant' Apollinare in Classe	69.112	133.841	202.953	197.532,50
Battistero degli Ariani	0	39.995	39.995	0,00
Palazzo di Teodorico	0	7.226	7.226	0,00
Mausoleo di Teodorico	20.357	40.252	60.609	57.013,00
Museo Nazionale	9.767	21.653	31.420	37.689,00
Circuito Museale "Museo Nazionale - Mausoleo di Teodorico - Basilica di Sant'Apollinare in Classe"	3.512	0	3.512	26.060,80
Circuito Museale "Museo Nazionale - Mausoleo di Teodorico"	448	0	448	2.505,00
<b>Var. % 2010/08</b>				
Ravenna	-10,4%	-2,2%	-4,8%	-10,6%
Bologna	64,3%	-52,8%	-29,1%	57,9%
Ferrara	18,2%	-6,3%	0,8%	25,5%
Modena	12,2%	-1,9%	2,0%	16,3%
Parma	18,1%	12,2%	14,3%	19,0%
Emilia Romagna	-4,7%	-7,6%	-6,7%	-5,5%
<b>Italia</b>	<b>-0,6%</b>	<b>24,7%</b>	<b>12,8%</b>	<b>0,5%</b>
Impianto Portuale Tardo-Romano e Basilica di San Severo (Classe)	-33,3%	1,8%	-6,6%	-42,2%
Basilica di Sant' Apollinare in Classe	-15,6%	-14,0%	-14,5%	-16,9%
Battistero degli Ariani	n.c	20,1%	20,1%	n.c
Palazzo di Teodorico	n.c	n.c	n.c	n.c
Mausoleo di Teodorico	-0,6%	-0,7%	-0,7%	-3,3%
Museo Nazionale	11,6%	13,1%	12,7%	11,6%
Circuito Museale "Museo Nazionale - Mausoleo di Teodorico - Basilica di Sant'Apollinare in Classe"	-0,2%	n.c	-0,2%	-0,1%
Circuito Museale "Museo Nazionale - Mausoleo di Teodorico"	11,4%	n.c	11,4%	14,7%

(\*) Al lordo dell'eventuale aggio spettante al Concessionario del servizio di biglietteria, ove presente.

Fonte: elaborazioni su dati MIBAC

## Servizi sportivi

Il Comune di Ravenna presenta una buona dotazione di infrastrutture sportive, collocandosi oltretutto all'interno di un territorio tra i più attrezzati della regione.

Al suo interno si registra la presenza di 3,03 spazi ogni mille abitanti, che in provincia sale a 3,11. Il confronto con il resto della regione evidenzia inoltre come tale dotazione sia superiore a quella degli altri contesti, con la sola eccezione di Reggio Emilia (3,87) e Modena (3,7).

All'interno della provincia di Ravenna si segnala inoltre l'elevata infrastrutturazione di Cervia (5,2 spazi ogni mille abitanti), ma anche di Solarolo, Riolo Terme, Brisighella, Fusignano e Lugo.

Quadro conoscitivo

Tavola 1.53

Indici di dotazione e affollamento degli impianti sportivi in regione, anno 2007

Comuni	Indice di dotazione (n. impianti x 1.000 abitanti)	Indice di affollamento (abitanti per impianto sportivo)
Alfonsine	2,62	382,38
Bagnacavallo	2,38	419,33
Bagnara di Romagna	2,97	336,83
Brisighella	4,13	242,16
Casola Valsenio	2,17	461,00
Castel Bolognese	1,63	612,40
Cervia	5,2	192,17
Conselice	2,29	436,73
Cotignola	2,64	379,00
Faenza	2,71	369,28
Fusignano	3,88	257,88
Lugo	3,4	294,27
Massa Lombarda	1,79	559,78
<b>Ravenna</b>	<b>3,03</b>	<b>330,58</b>
Riolo Terme	4,23	236,33
Russi	3,32	301,21
Sant'Agata sul Santerno	2,33	428,33
Solarolo	4,79	208,76
Totale Provincia Ravenna	3,11	321,04
<b>ALTRE CITTA' CAPOLUOGO</b>		
Piacenza	2,07	482,14
Parma	1,82	548,21
Reggio nell'Emilia	3,87	258,42
Modena	3,7	270,58
Bologna	1,12	890,56
Ferrara	1,83	547,50
Forlì	2,08	479,85
Cesena	2,54	393,79
Rimini	1,86	536,71
<b>ALTRE PROVINCE</b>		
Piacenza	2,72	367,16
Parma	2,93	341,65
Reggio Emilia	3,37	296,43
Modena	2,96	338,33
Bologna	2,06	485,68
Ferrara	2,18	457,93
Forlì-Cesena	2,49	401,94
Rimini	2,07	481,96
<b>EMILIA ROMAGNA</b>	<b>2,63</b>	<b>379,97</b>

Fonte: Osservatorio del Sistema Sportivo Regionale

Per contro l'indice di affollamento, misurato rapportando la popolazione al numero di spazi, a Ravenna presenta un bacino medio di 330,58 utenti potenziali per singolo spazio sportivo, poco più di 9 utenti in più rispetto alla media provinciale, ma 11 in meno a quella regionale.

Ravenna in particolare concentra 245 complessi sportivi, 243 impianti e 464 spazi, pari a circa il 40% della dotazione provinciale, seguita da Faenza e Cervia.

Il raffronto con le altre città capoluogo vede Ravenna in assoluto vantaggio rispetto a centri come Piacenza, dove la dotazione è meno della metà di quella ravennate, Cesena, ma anche Forlì, Rimini, Ferrara e Parma. Significativo il fatto che, ad eccezione che per il numero di impianti, la dotazione in valore assoluto a Ravenna superi anche quella del capoluogo di regione del 10% in termini di spazi e del 19% in termini di complessi, pur avendo Bologna una popolazione più che doppia.

**Quadro conoscitivo**

Il confronto con Modena e Reggio Emilia, inoltre, evidenzia come Ravenna paghi soprattutto la minore dotazione di spazi, inferiore a quella delle due città emiliane del 43% e del 35%, rispettivamente. Relativamente agli impianti la situazione appare sostanzialmente in linea con Reggio e migliore rispetto a quella modenese, mentre in termini di complessi Ravenna risulta il capoluogo maggiormente dotato.

Tavola 1.54

**Complessi, impianti e spazi sportivi<sup>(\*)</sup>, anno 2007**

COMUNI	Complessi sportivi	Impianti sportivi	Spazi sportivi	Popolazione residente	Distribuzione territoriale		
					Complessi sportivi	Impianti sportivi	Spazi sportivi
			(Numero)				
Alfonsine	10	11	32	12.236	1,6%	1,7%	2,7%
Bagnacavallo	25	25	39	16.354	4,0%	3,9%	3,3%
Bagnara di Romagna	4	5	6	2.021	0,6%	0,8%	0,5%
Brisighella	13	14	32	7.749	2,1%	2,2%	2,7%
Casola Valsenio	4	4	6	2.766	0,6%	0,6%	0,5%
Castel Bolognese	6	8	15	9.186	1,0%	1,2%	1,3%
Cervia	64	64	146	28.057	10,2%	9,9%	12,4%
Conselice	12	15	22	9.608	1,9%	2,3%	1,9%
Cotignola	12	12	19	7.201	1,9%	1,9%	1,6%
Faenza	101	105	152	56.131	16,1%	16,2%	12,9%
Fusignano	13	14	32	8.252	2,1%	2,2%	2,7%
Lugo	64	67	110	32.370	10,2%	10,4%	9,3%
Massa Lombarda	7	8	18	10.076	1,1%	1,2%	1,5%
<b>Ravenna</b>	<b>245</b>	<b>243</b>	<b>464</b>	<b>153.388</b>	<b>39,0%</b>	<b>37,6%</b>	<b>39,3%</b>
Riolo Terme	16	17	24	5.672	2,5%	2,6%	2,0%
Russi	21	22	38	11.446	3,3%	3,4%	3,2%
Sant'Agata sul Santerno	3	3	6	2.570	0,5%	0,5%	0,5%
Solarolo	8	10	21	4.384	1,3%	1,5%	1,8%
Totale Provincia Ravenna	628	647	1.182	379.467	100,0%	100,0%	100,0%
			(Numero)		Confronto territoriale (Ravenna = 100)		
<b>Altre città capoluogo</b>							
Piacenza	88	109	208	100.286	36%	45%	45%
Parma	145	158	326	178.718	59%	65%	70%
Reggio nell'Emilia	215	255	628	162.290	88%	105%	135%
Modena	184	203	665	179.937	75%	84%	143%
Bologna	199	260	418	372.255	81%	107%	90%
Ferrara	239	238	244	133.591	98%	98%	53%
Forlì	93	142	239	114.683	38%	58%	52%
Cesena	115	138	241	94.904	47%	57%	52%
Rimini	130	146	258	138.472	53%	60%	56%

(\*) Per **spazio sportivo** si intende uno spazio fisico che consente la pratica di una attività sportiva (spazio monovalente) o più attività sportive (spazio polivalente); per **impianto sportivo** si intende uno o più spazi sportivi dello stesso tipo (non uguali) compresi i relativi spazi accessori e/o servizi; con **complesso sportivo** si fa riferimento a uno o più impianti sportivi contigui aventi in comune elementi costitutivi, spazi accessori e/o servizi.

Fonte: Osservatorio del Sistema Sportivo Regionale

Ciò deriva in particolare dal minore dimensionamento delle strutture sportive a Ravenna comune. All'interno del comune si osserva ad esempio come (in media) ogni complesso sia composto da 0,99 impianti (1,03 in provincia, 1,16 in regione) e da 1,89 spazi (1,88 in provincia, 2,08 in regione). Negli altri capoluoghi solo Ferrara denota strutture più parcellizzate (1 impianto e 1,02 spazi).

Forlì, Bologna e Piacenza spiccano per la strutturazione dei complessi in termini di impianti, mentre Modena, Reggio e ancora Forlì si caratterizzano per l'elevato numero di spazi presenti.

Ogni impianto poi è costituito a Ravenna da 1,89 spazi (1,83 in provincia e 1,79 in regione), un valore che dà al comune il primato tra le città capoluogo della Romagna oltre che rispetto a Bologna, ma

**Quadro conoscitivo**

dietro alle città dell'Emilia in cui il valore medio oscilla tra gli 1,91 spazi di Piacenza ed i 3,28 di Modena.

Ne emerge così un quadro in cui Ravenna appare maggiormente connotata da un'offerta composta da complessi sportivi, ma che aggregano pochi impianti e pochi spazi.

Gli impianti presenti, dal canto loro, sono rilevanti ma connotati da una presenza di spazi lontani dalle principali città emiliane, fatta eccezione per Bologna.

Tavola 1.55

**Indicatori di struttura, anno 2007**

Città capoluogo	Numero di impianti per complesso	Numero di spazi per complesso	Numero di spazi per impianto
<b>Ravenna</b>	<b>0,99</b>	<b>1,89</b>	<b>1,91</b>
Piacenza	1,24	2,36	1,91
Parma	1,09	2,25	2,06
Reggio nell'Emilia	1,19	2,92	2,46
Modena	1,10	3,61	3,28
Bologna	1,31	2,10	1,61
Ferrara	1,00	1,02	1,03
Forlì	1,53	2,57	1,68
Cesena	1,20	2,10	1,75
Rimini	1,12	1,98	1,77
Totale Provincia Ravenna	1,03	1,88	1,83
EMILIA ROMAGNA	1,16	2,08	1,79

Fonte: Osservatorio del Sistema Sportivo Regionale

Tale quadro si spiega con la presenza preponderante di complessi sportivi dotati di 1 solo spazio, che a Ravenna comune è di 151, pari al 63,4% del totale, la percentuale più alta dopo Ferrara (87,6%) e Bologna (65,7%). Si spiega inoltre attraverso la modesta presenza di complessi con più di 2 spazi, 41 in totale pari al 17,2% della dotazione comunale: la percentuale più bassa tra i capoluoghi di provincia dopo Ferrara (2,9%).

Meno marcato appare invece il ritardo degli impianti sportivi, dove quelli con 1 spazio sono 158 ben il 65% del totale, ma per il quale Ravenna risulta preceduta oltre che da Ferrara (97%), da Piacenza, Bologna e Forlì. Osservando il quadro degli impianti più strutturati (più di 2 spazi) Ravenna appare nuovamente carente, contando 40 impianti (16,5% del totale), ma sempre preceduta dalle quattro città appena citate, nonché da Rimini.

Spicca nel complesso il Comune di Modena, dove i complessi sportivi e gli impianti con più di 2 spazi rappresentano quasi la metà della dotazione, un caso unico in regione.

Un'ulteriore considerazione meritano inoltre le possibili attività realizzabili negli spazi sportivi presente. Se Ravenna denota una dotazione complessivamente di livello, pur con qualche limite dimensionale, un ulteriore fattore limitante può derivare dal numero di attività che ogni spazio può ospitare. In questo caso infatti Ravenna, assieme a Ferrara, si connota per la limitata versatilità degli spazi che in media consentono solo 1,3 attività. Diversa la situazione in altri contesti, dove la minore dotazione si compensa con la polivalenza degli spazi, massima a Rimini (2,2 attività per spazio).

Disarticolando gli spazi per numero di attività possibili si vede infatti come a Ravenna in ben 368 spazi sia possibile praticare un solo sport (82,3% del totale), risultando il comune dove questa tipologia di strutture è più diffusa (segue Ferrara con l'80,8%).

Quadro conoscitivo

Tavola 1.56

Complessi sportivi per presenza di spazi, anno 2007

Città capoluogo	Numero				Distribuzione			
	1 spazio	2 spazi	più di 2 spazi	Totale	1 spazio	2 spazi	più di 2 spazi	Totale
Ravenna	151	46	41	238	63,4%	19,3%	17,2%	100%
Piacenza	52	16	19	87	59,8%	18,4%	21,8%	100%
Parma	89	23	30	142	62,7%	16,2%	21,1%	100%
Reggio nell'Emilia	87	55	73	215	40,5%	25,6%	34,0%	100%
Modena	52	36	85	173	30,1%	20,8%	49,1%	100%
Bologna	130	26	42	198	65,7%	13,1%	21,2%	100%
Ferrara	184	20	6	210	87,6%	9,5%	2,9%	100%
Cesena	57	24	29	110	51,8%	21,8%	26,4%	100%
Forlì	42	17	31	90	46,7%	18,9%	34,4%	100%
Rimini	70	34	26	130	53,8%	26,2%	20,0%	100%
Totale Provincia Ravenna	378	126	106	610	62,0%	20,7%	17,4%	100%
EMILIA ROMAGNA	3.043	947	1.197	5.187	58,7%	18,3%	23,1%	100%

Fonte: Osservatorio del Sistema Sportivo Regionale

Tavola 1.57

Impianti sportivi per presenza di spazi, anno 2007

Città capoluogo	Numero				Distribuzione			
	1 spazio	2 spazi	più di 2 spazi	Totale	1 spazio	2 spazi	più di 2 spazi	Totale
Ravenna	158	45	40	243	65,0%	18,5%	16,5%	100%
Piacenza	76	19	13	108	70,4%	17,6%	12,0%	100%
Parma	94	25	38	157	59,9%	15,9%	24,2%	100%
Reggio nell'Emilia	113	80	62	255	44,3%	31,4%	24,3%	100%
Modena	64	47	92	203	31,5%	23,2%	45,3%	100%
Bologna	178	41	40	259	68,7%	15,8%	15,4%	100%
Ferrara	232	6	0	238	97,5%	2,5%	0,0%	100%
Cesena	85	27	26	138	61,6%	19,6%	18,8%	100%
Forlì	94	26	22	142	66,2%	18,3%	15,5%	100%
Rimini	86	39	21	146	58,9%	26,7%	14,4%	100%
Totale Provincia Ravenna	416	124	106	646	64,4%	19,2%	16,4%	100%
EMILIA ROMAGNA	4.133	1.066	1.066	6.265	66,0%	17,0%	17,0%	100%

Fonte: Osservatorio del Sistema Sportivo Regionale

Tavola 1.58

Spazi sportivi per attività sportive praticate, anno 2007

	Numero attività				Distribuzione				N. medio attività
	1	2-3	più di 3	Totale	1	2-3	più di 3	Totale	
Ravenna	368	70	9	447	82,3%	15,7%	2,0%	100%	1,3
Piacenza	134	41	28	203	66,0%	20,2%	13,8%	100%	1,9
Parma	227	61	38	326	69,6%	18,7%	11,7%	100%	1,7
Reggio nell'Emilia	452	144	30	626	72,2%	23,0%	4,8%	100%	1,5
Modena	450	173	41	664	67,8%	26,1%	6,2%	100%	1,6
Bologna	244	139	32	415	58,8%	33,5%	7,7%	100%	1,8
Ferrara	172	39	2	213	80,8%	18,3%	0,9%	100%	1,3
Cesena	180	53	5	238	75,6%	22,3%	2,1%	100%	1,4
Forlì	162	66	2	230	70,4%	28,7%	0,9%	100%	1,4
Rimini	150	58	50	258	58,1%	22,5%	19,4%	100%	2,2
Totale Provincia Ravenna	878	223	59	1.160	75,7%	19,2%	5,1%	100%	1,4
EMILIA ROMAGNA	7.984	2.372	767	11.123	71,8%	21,3%	6,9%	100%	1,6

### Quadro conoscitivo

Fonte: Osservatorio del Sistema Sportivo Regionale

Nonostante la maggiore 'specializzazione' delle strutture presenti a Ravenna, margini di miglioramento dell'offerta sono rinvenibili sul fronte della validazione dei complessi sportivi per ospitare manifestazioni e gare. Ravenna infatti denota una modestissima presenza di complessi validati, 54 non complesso, appena il 22% del totale. In provincia tale quota sale al 59,2%, oltre dieci punti sotto la media regionale (69,4%).

Il ritardo di Ravenna appare evidente anche rispetto agli altri capoluoghi regionali, dove ad eccezione di Piacenza (unica città senza complessi validati) la quota di complessi validati oscilla dal 41,8% di Ferrara al 96-98% di Reggio e Forlì.

Tavola 1.59

### Complessi sportivi validati e non validati

	Numero			Distribuzione %		
	Validato	Non validato	Totale	Validato	Non validato	Totale
Ravenna	54	191	245	22,0%	78,0%	100%
Piacenza	0	88	88	0,0%	100,0%	100%
Parma	69	76	145	47,6%	52,4%	100%
Reggio Emilia	207	8	215	96,3%	3,7%	100%
Modena	124	60	184	67,4%	32,6%	100%
Bologna	114	85	199	57,3%	42,7%	100%
Ferrara	100	139	239	41,8%	58,2%	100%
Cesena	107	8	115	93,0%	7,0%	100%
Forlì	91	2	93	97,8%	2,2%	100%
Rimini	130	130	260	50,0%	50,0%	100%
Totale Provincia Ravenna	372	256	628	59,2%	40,8%	100%
EMILIA ROMAGNA	3.760	1.656	5.416	69,4%	30,6%	100%

Fonte: Osservatorio del Sistema Sportivo Regionale

Tale connotazione non trova una spiegazione nell'ubicazione dei complessi che sono prevalentemente a sé stanti (66,1%), in linea con la media provinciale (67,8%) e regionale (65,2%).

In confronto con le altre città spicca poi la minore incidenza dei complessi inseriti in contesti scolastici (15,1%), in linea col dato di Cesena, ma lontano da quello di comuni come Bologna (32,7%), Piacenza e Forlì.

È tuttavia interessante notare come a Ravenna si concentri la maggiore presenza di complessi collocati in alberghi, ad evidenziare l'interesse dello sport anche a fini di attività turistica. Sono 13 i complessi presenti, pari al 5,3% dell'offerta comunale, che da soli generano oltre il 20% dei complessi di questo tipo presenti in regione (60 nel complesso).

Entrando più nel merito degli sport praticabili a Ravenna, si rileva come il comune denoti alcune eccellenze come nella disponibilità (per abitante) di campi da tennis (0,48 ogni mille residenti), di spazi per sport acquatici (0,14), per sport equestri (0,11) e per sport diversi (0,18) tra i quali spicca il golf.

Di buon livello anche la dotazione di spazi per calcio, calcetto e atletica (0,85), dove l'indice si avvicina alle eccellenze regionali (Reggio Emilia e Cesena), lo stesso vale per le bocce e i campi all'aperto (0,46) per i quali il primato va a Modena e Cesena, al pattinaggio a rotelle (0,07) dove è preceduta solo da Piacenza.

Quadro conoscitivo

Tavola 1.60

Complessi sportivi suddivisi per ubicazione

	Complesso sportivo a sè stante	Complesso inserito in contesto scolastico	Complesso inserito in contesto alberghiero	Complesso inserito in altro contesto	Non indicato	TOTALE	Complesso sportivo a sè stante	Complesso inserito in contesto scolastico	Complesso inserito in contesto alberghiero	Complesso inserito in altro contesto	Non indicato	TOTALE
Ravenna	162	37	13	26	7	245	66,1%	15,1%	5,3%	10,6%	2,9%	100%
Piacenza	64	24	0	0	0	88	72,7%	27,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
Parma	105	28	0	12	0	145	72,4%	19,3%	0,0%	8,3%	0,0%	100%
Reggio Emilia	108	51	1	54	1	215	50,2%	23,7%	0,5%	25,1%	0,5%	100%
Modena	113	41	0	19	11	184	61,4%	22,3%	0,0%	10,3%	6,0%	100%
Bologna	61	65	0	5	68	199	30,7%	32,7%	0,0%	2,5%	34,2%	100%
Ferrara	94	4	0	8	133	239	39,3%	1,7%	0,0%	3,3%	55,6%	100%
Cesena	56	20	0	39	0	115	48,7%	17,4%	0,0%	33,9%	0,0%	100%
Forlì	38	23	0	32	0	93	40,9%	24,7%	0,0%	34,4%	0,0%	100%
Rimini	70	30	1	29	0	130	53,8%	23,1%	0,8%	22,3%	0,0%	100%
Totale Provincia Ravenna	426	97	17	72	16	628	67,8%	15,4%	2,7%	11,5%	2,5%	100%
EMILIA ROMAGNA	3.532	860	60	642	322	5.416	65,2%	15,9%	1,1%	11,9%	5,9%	100%

Fonte: Osservatorio del Sistema Sportivo Regionale

Tavola 1.61

Indice di dotazione per tipologia di spazio, anno 2007

	Indice di dotazione												
	Calcio calcetto atletica	Palestre	Bocce e campi all'aperto	Pattinaggio a rotelle	Piscine	Sport diversi	Sport equestri	Sport in acqua	Sport invernali	Sport non nazionali	Sport su ruote	Tennis	Tiro
Ravenna	0,85	0,57	0,46	0,07	0,07	0,18	0,11	0,14	-	0,06	0,02	0,48	0,02
Piacenza	0,33	0,78	0,20	0,08	0,21	0,03	0,02	0,02	-	0,09	-	0,31	0,01
Parma	0,60	0,61	0,16	0,02	0,08	0,01	0,03	0,02	-	0,11	0,01	0,17	0,01
Reggio Emilia	0,91	0,89	0,80	0,01	0,14	0,03	0,07	0,06	-	0,15	0,01	0,28	0,52
Modena	0,77	1,33	0,67	0,04	0,11	0,02	0,07	0,09	-	0,18	0,01	0,35	0,06
Bologna	0,23	0,44	0,19	0,02	0,05	0,03	-	0	0	0,04	0,01	0,11	0
Ferrara	0,37	0,64	0,31	0,01	0,06	0,05	0,05	0,10	0,01	-	0,01	0,19	0,01
Cesena	0,90	0,53	0,52	0,01	0,12	0,02	0,06	-	-	0,05	0,01	0,32	0,01
Forlì	0,72	0,46	0,42	0,05	0,08	0,04	-	-	-	0,02	0,01	0,28	0,01
Rimini	0,56	0,61	0,31	0,02	0,05	0,01	-	0,03	-	0,06	0,01	0,19	0,01
Totale Provincia Ravenna	0,87	0,64	0,54	0,04	0,1	0,13	0,09	0,10	0	0,07	0,03	0,47	0,04
EMILIA ROMAGNA	0,76	0,58	0,50	0,04	0,13	0,05	0,04	0,05	0,02	0,07	0,03	0,31	0,06

Fonte: Osservatorio del Sistema Sportivo Regionale

### Quadro conoscitivo

Relativamente carente appare invece l'offerta di palestre (0,57), dove un'offerta inferiore si riscontra solo a Forlì, Cesena, e Bologna; di piscine (0,07), rispetto alle quali Piacenza ha una dotazione tripla e Reggio doppia, e dove solo Ferrara, Bologna e Rimini mostrano ritardi maggiori. Relativamente limitata anche l'offerta di spazi per sport non nazionali (0,06), limitata alla presenza di attrezzature per il baseball, dove le eccellenze sono costituite da Modena, Reggio e Parma.

Entrando maggiormente nel dettaglio degli sport praticabili troviamo:

- l'atletica leggera, con 31 spazi, funzionali a discipline quali l'atletica leggera, le corse su pista, il salto in alto, i salti in estensione, il salto con l'asta, il lancio del disco, il lancio del peso, il lancio del martello e il lancio del giavellotto;
- il calcio, con 124 spazi, funzionali al calcio, calcio di serie C, di serie D e altri livelli e al calcetto (calcio a 5);
- la ginnastica, yoga e danza, con 109 spazi;
- le bocce, con 12 spazi;
- il ciclismo, con 1 spazio per ciclocross;
- il golf, con 7 spazi di cui 6 per minigolf;
- le arti marziali, con 9 spazi; la pesistica e il culturismo;
- il nuoto e le attività nell'acqua, con 34 spazi, compresa la canoa, il kayak, la motonautica, il modellismo nautica, il nuoto (9), lo sci nautico;
- la pallacanestro, con 26 spazi;
- la pallavolo, con 40 campi, di cui 3 di beach volley;
- la pesca sportiva, con 19 campi,
- gli sport invernali, con tre pareti per l'arrampicata/free climbing;
- il tennis e gli sport con palla e racchetta, con 89 spazi, limitatamente al tennis ed al beach tennis;
- il tiro di precisione, con tre poligoni, 2 per il tiro a segno ed 1 per il tiro con l'arco;
- sport non nazionali, con due campi da baseball.

Inoltre si segnalano altri 56 spazi destinati a ippica, equitazione e sport equestri (14), motociclismo e motocross (3), pattinaggio e rotelle, velocità con pattini a rotelle e skateboard (26), volo a motore, con ultraleggeri, paracadutismo e aeromodellismo (5).

Relativamente invece agli sport non praticabili per l'assenza di strutture, si registrano:

- l'atletica leggera, limitatamente al podismo;
- il bowling;
- il ciclismo su pista;
- gli sport acquatici legati al surf/windsurf, ai tuffi, alla canoa (velocità, fluviale, polo);
- gli sport invernali relativamente al pattinaggio su ghiaccio;
- il tennis e gli sport con palla e racchetta, limitatamente allo squash ed al tennis tavolo, al padule ed alla pallatamburello;
- il tiro di precisione, relativamente al tiro al volo ed al tiro al piattello;
- sport non nazionali (softball, rugby, hockey a rotelle, karting - go kart- , biliardo sportivo).

**Quadro conoscitivo**

**Welfare**

La coesione sociale è uno dei fattori di forza del ravennate, più volte richiamati nei documenti programmatici e perseguita assiduamente dai diversi attori istituzionali con il coinvolgimento attivo della società civile<sup>40</sup>.

Tuttavia gli interventi sul welfare appaiono seriamente compromessi dalle manovre di contenimento di spesa che proprio sulle politiche assistenziali avranno pesanti contraccolpi, pregiudicando la sostenibilità nel tempo degli attuali standard di servizio<sup>41</sup>.

Ad oggi, relativamente all'assistenza a disabili e anziani, nel Comune di Ravenna si contano 42 strutture di queste solo 4 sono pubbliche (9,5%), le rimanenti sono gestite da privati, prevalentemente enti no profit (25; 59,5%), ma anche profit (13; 31%).

Tavola 1.62

**Strutture assistenziali per anziani e disabili, per comune capoluogo e tipologia gestionale**  
(aggiornato al 13 luglio 2011)

	Valori assoluti				Distribuzione			
	Pubbliche	No profit	Private	Totale	Pubbliche	No profit	Private	Totale
Ravenna	4	25	13	42	9,5%	59,5%	31,0%	100,0%
Piacenza	12	13	0	25	48,0%	52,0%	0,0%	100,0%
Parma	24	29	2	55	43,6%	52,7%	3,6%	100,0%
Reggio Emilia	22	9	1	32	68,8%	28,1%	3,1%	100,0%
Modena	9	11	16	36	25,0%	30,6%	44,4%	100,0%
Bologna	22	44	23	89	24,7%	49,4%	25,8%	100,0%
Ferrara	2	5	7	14	14,3%	35,7%	50,0%	100,0%
Forlì	3	33	5	40	7,5%	82,5%	12,5%	100,0%
Cesena	4	22	5	31	12,9%	71,0%	16,1%	100,0%
Rimini	12	15	3	30	40,0%	50,0%	10,0%	100,0%

Fonte: elaborazioni su dati Banca Dati Regionale FAR

Tavola 1.63

**Strutture assistenziali per destinatari e comune capoluogo**  
(aggiornato al 13 luglio 2011)

	Valori assoluti			Distribuzione		
	Anziani	Disabili	Totale	Anziani	Disabili	Totale
Ravenna	14	28	42	33,3%	66,7%	100,0%
Piacenza	9	16	25	36,0%	64,0%	100,0%
Parma	26	29	55	47,3%	52,7%	100,0%
Reggio Emilia	18	14	32	56,3%	43,8%	100,0%
Modena	23	13	36	63,9%	36,1%	100,0%
Bologna	46	43	89	51,7%	48,3%	100,0%
Ferrara	8	6	14	57,1%	42,9%	100,0%
Forlì	10	30	40	25,0%	75,0%	100,0%
Cesena	10	21	31	32,3%	67,7%	100,0%
Rimini	11	19	30	36,7%	63,3%	100,0%

Fonte: elaborazioni su dati Banca Dati Regionale FAR

<sup>40</sup> I più recenti interventi sono riferibili al Programma di Legislatura del Candidato Sindaco eletto nella versione del 12 aprile 2011 e ed alla Conferenza economica provinciale 2010.

<sup>41</sup> Le riduzioni di spesa previste dalle manovre straordinarie del giugno 2008 e del giugno 2010 si stima porteranno ad una decurtazione delle spese sociali erogate dai comuni del 20% circa tra il 2008 ed il 2013 (fonte: Corte di Conti).

### Quadro conoscitivo

Dopo Bologna e Parma, quindi, Ravenna è il comune con la maggiore dotazione, connotandosi per un minore coinvolgimento diretto del pubblico. Il modello ravennate si caratterizza infatti per il maggiore coinvolgimento del no profit, dopo Forlì e Cesena, e del profit, dopo Ferrara e Modena.

Le 14 strutture dedicate all'assistenza anziani rappresentano un terzo del totale, avvicinando il modello ravennate a quello di Piacenza, Cesena e Rimini, ma risultando distante dal modello emiliano dove almeno metà delle strutture è destinato a questa categoria.

Infine emerge come Ravenna, unico caso tra i capoluoghi regionali, veda primeggiare le strutture semiresidenziali (22; 52,4%), componente sostenuta dalla presenza di 15 centri socio-riabilitativi diurni per persone con disabilità e da 6 centri diurni per anziani. Nelle altre città prevale invece la componente residenziale, con punte del 70% a Rimini e Ferrara.

Tavola 1.64

### Strutture assistenziali per tipo di struttura e comune capoluogo (aggiornato al 13 luglio 2011)

	Valori assoluti			Distribuzione		
	Residenziale	Semiresidenziale	Totale	Residenziale	Semiresidenziale	Totale
Ravenna	20	22	42	47,6%	52,4%	100,0%
Piacenza	16	9	25	64,0%	36,0%	100,0%
Parma	29	26	55	52,7%	47,3%	100,0%
Reggio Emilia	17	15	32	53,1%	46,9%	100,0%
Modena	19	17	36	52,8%	47,2%	100,0%
Bologna	49	40	89	55,1%	44,9%	100,0%
Ferrara	10	4	14	71,4%	28,6%	100,0%
Forlì	24	16	40	60,0%	40,0%	100,0%
Cesena	19	12	31	61,3%	38,7%	100,0%
Rimini	21	9	30	70,0%	30,0%	100,0%

Fonte: elaborazioni su dati Banca Dati Regionale FAR

Nonostante la minore dotazione relativa di strutture residenziali, Ravenna sembra offrire ancora un buon livello di servizio.

Osservando il tasso di copertura del servizio residenziale, si vede come in rapporto alla popolazione di riferimento il numero di ricoveri (8,32 ogni 1.000 abitanti) sia il più elevato in regione, dopo Reggio Emilia (9,66).

Sul fronte opposto, quello dei servizi educativi alla prima infanzia, il territorio ravennate si connota per una dotazione significativa, caratterizzata da una diffusa offerta di servizi sperimentali anche di carattere stagionale<sup>42</sup>. Come nelle altre province costiere la quota di nidi con servizio estivo raggiunge il 72% contro il 21% delle restanti province<sup>43</sup>.

L'indice di copertura del sistema ravennate (32,3%), ovvero i posti in rapporto al potenziale bacino, risulta il più elevato in regione dopo Bologna e Ferrara, superando l'obiettivo del 30% posto dalla programmazione regionale.

Tuttavia il dato potrebbe soffrire di una certa sovrastima delle disponibilità, tanto che risulterebbero posti liberi, pur in presenza di domande disattese.

<sup>42</sup> Regione Emilia Romagna, I Servizi educativi per la prima infanzia in Emilia-Romagna Anno educativo 2009-2010 e serie storiche, aprile 2011.

<sup>43</sup> Ibidem.

Quadro conoscitivo

Tavola 1.65

Tassi specifici e standardizzati per età, per ASL di residenza (per 1.000 abitanti)

	Tasso specifico per età (per 1.000 abitanti)						Totale	Tasso Standard (per 1.000 abitanti)
	Fino a 64 anni	Tra 65 e 74	Tra 75 e 79	Tra 80 e 84	Tra 85 e 89	Ultra 90enni		
Piacenza	0,16	6,56	19,57	36,66	79,79	175,27	7,14	6,66
Parma	0,23	6,34	20,85	47,39	91,2	195,25	7,85	7,61
Reggio Emilia	0,23	9,07	28,34	58,97	119,95	226,93	8,54	9,66
Modena	0,29	6,99	20,61	40,1	83,07	171,41	6,48	7,03
Bologna	0,22	5,98	17,33	37,31	78,68	159,82	6,87	6,4
Imola	0,21	7,37	20,36	43,31	81,48	217,39	7,59	7,52
Ferrara	0,18	6,47	20,05	50,66	95,49	193,15	8,4	7,75
Ravenna	0,23	6,77	22,16	50,11	103,12	217,24	9,03	8,32
Forlì	0,15	4,87	15,99	40,23	88,22	183,59	7,32	6,72
Cesena	0,13	5,55	17,97	37,97	77,72	208,41	5,9	6,78
Rimini	0,18	5,75	19,19	39,85	74,71	163,5	5,67	6,46
Totale Regione	0,22	6,61	20,37	43,93	89,2	186,92	7,35	7,35

Fonte: elaborazioni su dati Banca Dati Regionale FAR

In provincia le domande in lista d'attesa sarebbero 1.847, un numero rilevante, ma tra i più bassi in regione (dopo Forlì, Rimini e Piacenza), ovvero il 3,1% rispetto alla popolazione con 0-2 anni. Si tratta di un dato positivo se raffrontato alla media emiliano-romagnola, ma distante dai benchmark che sono Forlì e Reggio Emilia.

Positivo inoltre il trend che vede ridursi le liste d'attesa in tutta la regione, sebbene con minore tonicità nel ravennate.

Tavola 1.66

Riepilogo numero servizi e numero posti con Indice di copertura

	TOTALE NIDI D'INFANZIA (Nidi - Micro nidi -Sezioni di nido)		TOTALE SERVIZI INTEGRATIVI (Spazio bambini e Centri bambini e genitori)		TOTALE SERVIZI SPERIMENTALI (Ed. domiciliare - familiare)		TOTALE SERVIZI EDUCATIVI		Popol. residente 0-2 anni al 31.12.09	Indice di copertura Posti in %. (Tot. Bambini / Pop.) (*)
	n. servizi	posti	n. servizi	posti	n. servizi	posti	n. servizi	posti		
Piacenza	54	1.501	8	92	2	10	64	1.603	7.594	21,1
Parma	75	3.100	28	407	15	73	118	3.580	12.423	28,8
Reggio Emilia	124	4.845	23	323	1	5	148	5.173	17.362	29,8
Modena	160	6.048	23	348	6	30	189	6.426	21.255	30,2
Bologna	234	9.224	42	602	22	104	298	9.930	27.039	36,7
Ferrara	76	2.462	14	243	1	5	91	2.710	8.362	32,4
Ravenna	91	3.089	28	354	12	58	131	3.501	10.846	32,3
Forlì-Cesena	95	2.885	14	164	12	60	121	3.109	11.092	28,0
Rimini	49	1.824	7	117	4	20	60	1.961	9.564	20,5
REGIONE	958	34.978	187	2.650	75	365	1.220	37.993	125.537	30,3

Fonte: Osservatorio regionale per l'infanzia e l'adolescenza

### Quadro conoscitivo

Ciò anche in ragione dell'apertura di nuove strutture. Nel Comune di Ravenna in particolare si segnala l'attivazione di una nuova realtà ed una in previsione per il 2011 (una materna con sezione primavera nel quartiere San Giuseppe). Ciò andrebbe a rafforzare il sistema comunale, che nel 2007 contava 38 nidi, 1.178 posti disponibili, con 1.155 bambini iscritti ma ben 325 in lista d'attesa, il numero più altro dopo Bologna.

Infine da segnalare come per i servizi per anziani e disabili, anche in quelli per la prima infanzia, il sistema privato svolga a Ravenna un ruolo più incisivo che altrove, evidenziando come la rete dell'associazionismo sia attiva e solida nel territorio. I bambini assistiti presenti in strutture pubbliche (dirette o indirette) sono infatti il 65,8% del totale, di cui solo il 41% in strutture a diretta gestione pubblica, quota che la pone ai livelli più bassi in regione dopo Forlì (65,2%).

Tavola 1.67

### Bambini in lista di attesa e indici per provincia al 31.12.2009

	Domande Lista attesa al 31.03.10 presentate per l'anno 2009-2010	Lista attesa al 31.12.2009		Lista attesa al 31.03.2010		Differenza assoluta 31.03 - 31.12	Differenza percentuale 31.03 - 31.12	Popolazione Residente 0-2 anni al 31.12.09	% lista attesa al 31.12 sulla popolazione
		n.	% sul tot. domande	n.	% sul tot. domande				
Piacenza	1.179	357	30,3	320	27,1	-37	-10,4	7.594	4,7
Parma	2.485	561	22,6	541	21,8	-20	-3,6	12.423	4,5
Reggio nell'Emilia	2.996	407	13,6	317	10,6	-90	-22,1	17.362	2,3
Modena	3.368	907	26,9	472	14,0	-435	-48,0	21.255	4,3
Bologna	6.097	1.032	16,9	855	14,0	-177	-17,2	27.039	3,8
Ferrara	2.166	799	36,9	695	32,1	-104	-13,0	8.362	9,6
Ravenna	1.847	339	18,4	291	15,8	-48	-14,2	10.846	3,1
Forlì Cesena	1.491	147	9,9	116	7,8	-31	-21,1	11.092	1,3
Rimini	1.456	516	35,4	504	34,6	-12	-2,3	9.564	5,4
REGIONE	23.085	5.065	21,9	4.111	17,8	-954	-18,8	125.537	4,0

Fonte: Osservatorio regionale per l'infanzia e l'adolescenza

Tavola 1.68

### Bambini nei nidi d'infanzia per natura giuridica dei servizi e provincia

	Totali pubblico e privato	Pubblico		Pubblico indiretto		Privato con posti convenzionati		Privato senza posti convenzionati	
		Bambini	%	Bambini	%	Bambini	%	Bambini	%
Piacenza	1.429	722	50,5	222	15,5	427	29,9	58	4,1
Parma	2.996	1.576	52,6	1.002	33,4	254	8,5	164	5,5
Reggio Emilia	4.480	2.504	55,9	1.141	25,5	227	5,1	608	13,6
Modena	5.801	3.196	55,1	1.505	25,9	739	12,7	361	6,2
Bologna	8.939	5.829	65,2	1.442	16,1	1.319	14,8	349	3,9
Ferrara	2.282	1.438	63,0	110	4,8	355	15,6	379	16,6
Ravenna	2.942	1.221	41,5	716	24,3	719	24,4	286	9,7
Forlì- Cesena	2.704	1.215	44,9	548	20,3	794	29,4	147	5,4
Rimini	1.813	1.159	63,9	359	19,8	67	3,7	228	12,6
REGIONE	33.386	18.860	56,5	7.045	21,1	4.901	14,7	2.580	7,7

Fonte: Osservatorio regionale per l'infanzia e l'adolescenza

Quadro conoscitivo

## Verde e mobilità sostenibile

Ravenna rappresenta una delle città più 'verdi' d'Italia. Tra quelle monitorate dall'Istat si colloca infatti al primo posto con il 29,9% della superficie territoriale classificata come verde urbano.

Ravenna, in particolare, supera ampiamente le dotazioni presenti nei capoluoghi regionali tra i quali la seconda città monitorata, Bologna, non va oltre il 9,9%.

L'ampia superficie territoriale di Ravenna influisce su questo risultato, comprendendo parchi urbani, ma anche pinete ed aree verdi presenti nelle tante località che appartengono al territorio. È questa caratteristica non peculiare di Ravenna, visto che Palermo (seconda città per dotazione) vede contabilizzata l'intera Riserva naturale di Capo Gallo e Brescia (terza) conta sul vicino Monte Maddalena.

Nonostante il largo vantaggio, l'ultimo decennio vede Ravenna mantenere una dotazione stazionaria, mentre la tendenza generale è in crescita, passando da una media dell'8,7% nel 2000 ad una del 9,6% nel 2009.

Tavola 1.69

### Densità di verde urbano, anni 2000-2009 (percentuale sulla superficie comunale)

Città	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bari	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	4,0
Bologna	8,9	9,0	9,0	9,1	9,2	9,2	9,5	9,6	9,7	9,9
Brescia	28,6	28,6	28,6	28,6	28,6	28,6	28,6	28,6	28,7	29,1
Cagliari	11,6	11,6	11,9	12,0	12,1	12,5	12,4	12,4	12,4	12,4
Catania	11,7	11,7	11,5	11,6	11,6	11,7	11,9	11,9	11,9	11,9
Ferrara	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2
Firenze	7,2	7,2	7,2	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,4	7,5
Foggia	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2
Genova	10,1	10,1	10,1	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	10,3
Livorno	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Messina	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0
Milano	9,8	10,3	10,3	10,6	10,8	11,0	11,4	11,5	11,6	11,7
Modena	2,9	3,0	3,1	3,2	3,6	3,8	4,2	4,6	4,8	5,0
Napoli	23,6	23,8	23,8	23,8	23,8	23,8	24,0	24,0	24,0	24,2
Padova	5,4	5,7	5,8	5,8	5,9	6,0	6,1	6,3	6,5	6,6
Palermo	27,3	31,0	31,0	31,0	31,1	31,1	31,4	31,6	31,6	31,9
Parma	1,4	1,5	1,5	1,6	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	2,0
Perugia	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Prato	6,8	6,8	6,8	6,8	7,0	7,0	7,0	7,0	7,8	7,9
<b>Ravenna</b>	<b>29,8</b>	<b>29,9</b>								
Reggio Calabria	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Reggio Emilia	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Rimini	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1
Roma	27,3	27,4	27,3	27,1	27,2	27,2	27,2	27,3	27,4	27,5
Salerno	3,4	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,6	3,7	3,8
Torino	11,0	11,9	12,6	13,2	13,4	13,5	13,8	14,2	14,3	14,4
Trieste	3,1	3,1	3,2	3,2	3,2	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9
Venezia	1,9	1,9	1,9	1,8	2,0	2,0	2,2	2,4	2,4	2,5
Verona	5,8	5,8	5,8	5,8	6,6	7,4	7,5	8,1	8,2	8,2
<b>MEDIA</b>	<b>8,7</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>9,1</b>	<b>9,2</b>	<b>9,3</b>	<b>9,4</b>	<b>9,5</b>	<b>9,6</b>

Fonte: Istat, Dati ambientali nelle città

**Quadro conoscitivo**

La vasta estensione territoriale del comune, pur all'interno di una condizione demografica da città, condiziona sensibilmente i dati sulle dotazioni e sui sistemi di mobilità sostenibile.

Così la densità di piste ciclabili, pari a 14,4 km ogni 100 kmq, risulta pari al 40% circa della dotazione media presente nelle città monitorate dall'Istat (36,3 km), dove Padova e Brescia guidano la classifica con oltre 130 km, e dove Ravenna è superata anche dagli altri capoluoghi emiliano-romagnoli mappati.

Il trend, inoltre, pur risultando espansivo nel corso del decennio (+60% circa), appare meno dinamico della media (+136%), allargando così il divario rispetto ai territori di confronto.

Tavola 1.70

**Densità di piste ciclabili, anni 2000-2008 (km per 100 kmq di superficie comunale)**

Città	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bari	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	6,5
Bologna	22,0	24,9	27,7	34,1	43,3	45,5	49,4	52,6	55,4
Brescia	27,6	33,1	55,1	55,1	107,0	107,0	107,0	107,0	130,3
Cagliari	-	-	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Catania	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ferrara	8,2	12,4	15,0	15,0	15,0	15,3	17,0	21,3	21,9
Firenze	17,6	22,9	25,4	31,2	33,2	35,2	36,6	59,6	64,6
Foggia	0,4	0,4	0,4	0,4	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
Genova	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Livorno	6,7	6,7	7,9	7,9	7,9	7,9	9,6	11,2	11,2
Messina	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Milano	21,9	23,1	33,0	36,2	42,8	40,9	26,5	36,8	41,1
Modena	41,0	56,9	56,8	60,0	60,0	60,0	60,0	66,0	71,2
Napoli	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Padova	35,5	35,5	70,0	72,2	74,9	81,9	94,8	114,2	133,2
Palermo	-	-	2,1	2,1	3,8	3,8	3,9	5,0	11,7
Parma	20,1	20,1	20,1	20,3	20,3	27,4	27,4	31,6	33,4
Perugia	0,1	0,1	0,1	0,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,3
Prato	25,6	35,9	35,9	46,1	46,1	46,1	46,1	46,1	46,1
<b>Ravenna</b>	<b>9,0</b>	<b>9,5</b>	<b>10,0</b>	<b>10,9</b>	<b>12,7</b>	<b>13,9</b>	<b>14,2</b>	<b>14,4</b>	<b>14,4</b>
Reggio Calabria	-	-	-	-	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Reggio Emilia	24,0	27,9	29,9	33,7	38,0	43,6	47,5	55,7	61,8
Rimini	17,1	17,1	22,9	36,7	44,9	44,9	46,2	50,7	50,7
Roma	2,3	2,3	2,3	2,3	4,5	5,2	6,9	9,4	8,8
Salerno	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4
Taranto	-	3,0	3,1	3,1	-	-	-	-	-
Torino	49,9	53,8	65,5	65,5	70,8	77,6	88,0	91,8	91,8
Trieste	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	18,9	27,8	27,8
Venezia	6,3	6,5	7,5	7,9	8,8	9,9	11,1	12,9	18,8
Verona	2,7	3,6	4,6	4,9	7,2	7,2	13,2	16,6	31,4
<b>MEDIA</b>	<b>15,4</b>	<b>17,2</b>	<b>19,8</b>	<b>21,7</b>	<b>25,5</b>	<b>26,7</b>	<b>28,5</b>	<b>32,6</b>	<b>36,3</b>

Fonte: Istat, Dati ambientali nelle città

L'estensione territoriale e la distribuzione delle funzioni incidono sensibilmente anche sull'utilizzo di mezzi di trasporto collettivo, uno tra i più bassi tra le città osservate dall'Istat.

La capillarità delle fermate risulta la più bassa tra quelle monitorate, con 0,9 fermate per kmq, contro una media di 10. La densità risulta inoltre in declino nell'arco del decennio, per effetto di interventi di

**Quadro conoscitivo**

razionalizzazione dovuti verosimilmente al basso utilizzo del trasporto collettivo e della riduzione delle sovvenzioni pubbliche al servizio.

Da segnalare come questo trend sia in contraddizione rispetto a quello delle altre città della regione, dove in media sale progressivamente da 9,3 fermate a 10.

La razionalizzazione della mobilità pubblica ravennate coinvolge anche l'offerta disponibile che dopo i massimi raggiunti nel biennio 2003-2004, tende a declinare toccando il minimo alla fine del decennio. I posti offerti per km passano infatti dai 220,7 milioni del 2004 ai 194,2 del 2008 (il 12% in meno), contestualmente il numero di mezzi si riducono, passando da 5,7 vetture ogni 10 mila abitanti a 4,1 (-27,8%).

Tavola 1.71

**Densità di fermate di autobus, tram e filobus, anni 2000-2008**  
(fermate per kmq di superficie comunale)

Città	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bari	26,9	26,9	26,9	26,9	26,9	26,9	26,9	27,9	30,0
Bologna	9,2	9,4	9,9	9,9	10,0	10,2	10,1	10,1	10,2
Brescia	15,1	15,1	15,1	15,1	15,1	15,1	15,1	15,2	15,7
Cagliari	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,1
Catania	8,5	8,7	8,9	9,1	9,5	9,6	9,6	9,2	9,2
Ferrara	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,4	1,4
Firenze	23,7	23,9	24,3	24,3	24,7	24,8	25,2	24,8	25,1
Foggia	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,1	1,2	1,5
Genova	10,3	10,2	10,4	10,4	10,5	10,6	10,6	10,6	10,4
Livorno	5,7	5,8	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,4	5,4
Messina	6,1	6,1	6,1	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2	6,2
Milano	21,7	21,8	22,0	22,0	22,2	22,4	22,6	22,7	22,8
Modena	4,5	4,6	4,6	4,7	4,7	4,7	5,0	5,0	5,0
Napoli	19,8	19,7	19,7	19,8	19,9	20,3	20,4	23,4	23,4
Padova	5,7	5,7	5,7	5,5	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7
Palermo	14,7	14,7	14,2	14,5	15,2	15,1	16,0	14,4	14,4
Parma	3,4	3,5	3,6	3,5	3,5	3,6	3,6	4,0	4,1
Perugia	3,1	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	3,2	2,7	2,8
Prato	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6	8,6
<b>Ravenna</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>
Reggio Calabria	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,1	5,1	5,1
Reggio Emilia	2,4	2,5	2,5	2,5	2,5	2,6	2,6	2,7	2,7
Rimini	8,2	8,3	8,5	8,6	8,7	8,9	9,0	9,1	9,2
Roma	6,0	6,1	6,1	6,1	6,3	6,4	6,4	6,5	6,5
Salerno	4,1	4,1	4,2	4,3	4,5	4,5	4,5	4,8	5,4
Taranto	4,0	4,0	4,1	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2
Torino	24,8	25,2	26,4	26,1	26,1	26,1	27,6	29,1	28,6
Trieste	16,6	16,6	16,6	16,6	16,6	16,6	17,0	16,9	16,9
Venezia	2,4	2,4	2,4	2,4	2,3	2,3	2,3	2,3	2,4
Verona	3,7	3,7	3,8	3,8	3,9	3,9	4,0	4,6	4,6
<b>MEDIA</b>	<b>9,3</b>	<b>9,4</b>	<b>9,4</b>	<b>9,5</b>	<b>9,5</b>	<b>9,6</b>	<b>9,7</b>	<b>9,9</b>	<b>10,0</b>

Fonte: Istat, Dati ambientali nelle città

Si tratta nuovamente di una dinamica che contrasta con quella diffusa nelle altre città italiane monitorate, dove mediamente l'offerta sale nel corso del decennio. Un confronto con gli altri capoluoghi della regione evidenzia come solo Modena denota un trend simile in termini di posti-km

**Quadro conoscitivo**

offerti, mentre il numero di vetture tende a declinare diffusamente: segno di una razionalizzazione dei mezzi, che trova un parco rinnovato con vetture più capienti rispetto a quelle dismesse.

Nonostante la minore offerta e capillarità, la seconda parte del decennio si connota per un aumento della domanda di trasporto pubblico. Dal 2005 a Ravenna si assiste infatti ad un crescente numero di persone trasportate per abitante, che tocca il massimo del decennio nel 2009 (40,6).

Si tratta ancora di un valore estremamente modesto, uno tra i più bassi tra quelli osservati allineato a quello di città come Messina (40,9) e Reggio Calabria (39,1), ma lontano dalla media 177,9. In regione le città a più modesto utilizzo di mezzi pubblici risultano Modena e Ferrara (in questo caso addirittura declinate), con valori comunque superiori del 50% rispetto al dato ravennate dell'ultimo anno.

Tavola 1.72

**Posti-km offerti dagli autobus<sup>(\*)</sup>, anni 2000-2008 (milioni)**

Città	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bari	843,0	876,0	883,0	881,0	848,0	912,0	907,0	995,0	1.001,1
Bologna	1.391,0	1.380,0	1.321,0	1.339,0	1.335,0	1.362,0	1.324,5	1.312,3	1.336,7
Brescia	869,1	877,4	885,8	894,1	902,5	965,0	928,5	883,8	915,1
Cagliari	986,6	1.023,7	1.110,3	1.120,7	1.067,2	1.070,9	1.061,2	1.077,4	1.077,4
Catania	1.460,0	1.562,0	1.538,0	1.443,0	1.499,0	1.533,0	1.469,0	1.414,8	1.370,7
Ferrara	202,0	208,0	204,0	207,0	198,0	199,0	212,0	214,0	225,1
Firenze	1.954,9	2.112,5	2.108,9	2.026,5	2.158,7	2.219,7	2.135,7	2.333,1	2.338,2
Foggia	378,1	374,3	376,5	367,0	380,2	371,9	377,2	382,5	370,4
Genova	3.107,2	3.271,1	3.283,2	3.096,1	2.951,6	2.893,1	2.906,7	2.915,2	2.529,9
Livorno	417,2	417,2	417,2	417,2	417,2	417,2	417,2	417,2	417,2
Messina	1.570,0	1.510,0	1.485,0	1.415,0	1.470,0	1.410,0	1.450,0	1.510,0	1.510,0
Milano	3.621,4	3.601,0	3.645,6	3.815,1	3.676,1	3.710,1	3.680,0	3.713,0	3.837,0
Modena	502,5	516,0	516,0	540,0	543,0	490,0	490,0	488,5	427,3
Napoli	2.512,0	2.598,6	2.497,2	2.473,4	2.393,3	2.357,0	2.334,9	2.334,9	2.273,8
Padova	785,0	782,0	770,0	769,0	772,0	788,0	770,0	760,0	726,0
Palermo	2.126,0	2.084,0	1.991,6	1.918,2	1.933,0	1.881,0	1.881,0	1.795,0	1.837,4
Parma	527,0	525,0	529,2	530,7	537,9	540,3	545,9	596,9	675,8
Perugia	490,8	486,6	497,5	477,2	451,2	449,4	484,1	484,1	465,8
Prato	184,1	188,9	198,7	195,8	193,7	199,2	207,7	211,0	233,0
<b>Ravenna</b>	<b>211,4</b>	<b>211,1</b>	<b>204,7</b>	<b>222,3</b>	<b>220,7</b>	<b>213,9</b>	<b>206,6</b>	<b>209,1</b>	<b>194,2</b>
Reggio Calabria	246,8	264,3	264,6	264,8	276,4	278,2	279,0	282,0	279,0
Reggio Emilia	299,1	308,9	316,6	316,5	320,9	328,8	325,4	347,0	371,2
Rimini	422,3	397,6	405,1	398,8	405,5	391,1	420,8	408,6	411,1
Roma	13.425,5	13.516,0	13.615,5	14.439,0	14.254,3	14.352,2	13.892,0	13.979,0	14.154,3
Salerno	317,0	313,9	315,7	307,7	318,8	311,8	316,3	316,3	324,2
Taranto	708,6	708,6	708,6	708,6	708,6	708,6	708,6	706,1	702,1
Torino	3.715,0	3.841,0	4.051,0	4.231,0	4.610,0	4.684,0	4.510,0	4.484,0	4.436,0
Trieste	1.251,8	1.268,7	1.285,6	1.302,6	1.319,5	1.284,0	1.269,0	1.235,6	1.258,9
Venezia	2.924,8	2.953,6	2.911,4	3.004,1	3.004,3	3.025,8	3.067,7	3.138,9	3.236,3
Verona	599,0	639,8	647,1	649,0	646,8	635,1	649,4	653,3	645,4
<b>MEDIA</b>	<b>1.601,6</b>	<b>1.627,3</b>	<b>1.632,8</b>	<b>1.659,0</b>	<b>1.660,4</b>	<b>1.666,1</b>	<b>1.640,9</b>	<b>1.653,3</b>	<b>1.652,7</b>

(\*) Numero complessivo di posti offerti agli utenti nell'arco dell'anno. Tale valore è ottenuto come prodotto delle vetture-km2 per la capacità media delle vetture in dotazione.

Fonte: Istat, Dati ambientali nelle città

Quadro conoscitivo

Tavola 1.73

Disponibilità di autobus, anni 2000-2008 (vetture per 10.000 abitanti)

Città	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Bari	6,5	6,7	7,1	6,9	5,4	5,2	4,4	5,5	6,6
Bologna	11,6	11,4	12,2	12,1	12,4	12,6	11,5	11,4	10,8
Brescia	9,2	9,6	9,8	9,8	12,5	12,5	12,8	12,7	12,7
Cagliari	13,1	13,2	13,2	13,3	13,3	13,4	14,2	14,9	16,2
Catania	7,1	6,9	6,5	6,6	9,0	9,1	11,7	10,3	11,3
Ferrara	6,1	5,6	5,8	6,8	7,5	7,4	6,9	6,0	6,0
Firenze	12,4	12,2	12,5	12,2	13,8	14,5	14,3	13,5	13,9
Foggia	5,6	5,2	5,6	5,6	6,3	6,3	5,7	5,7	6,1
Genova	13,5	14,2	14,8	14,7	13,7	13,1	12,8	12,4	12,4
Livorno	5,8	5,9	8,6	8,6	5,6	5,6	5,5	5,8	5,8
Messina	3,0	3,0	3,0	3,1	3,2	3,2	2,8	3,0	3,0
Milano	8,1	8,5	8,3	8,5	8,7	7,9	7,8	7,7	9,9
Modena	4,4	4,4	4,4	4,3	4,2	4,2	4,2	4,2	4,4
Napoli	11,1	9,1	9,0	9,0	11,3	11,6	11,7	9,7	9,9
Padova	9,5	10,0	10,4	10,3	10,0	10,0	9,9	9,9	9,9
Palermo	8,2	8,6	8,9	9,1	8,5	8,6	8,9	8,6	8,5
Parma	8,7	9,0	9,0	10,6	10,1	10,3	10,6	12,1	12,8
Perugia	8,3	8,5	8,1	7,4	7,4	7,2	7,2	7,6	6,6
Prato	2,6	2,9	3,2	3,6	3,9	4,2	3,6	3,0	3,0
<b>Ravenna</b>	<b>4,7</b>	<b>5,0</b>	<b>5,6</b>	<b>5,7</b>	<b>5,7</b>	<b>5,4</b>	<b>4,1</b>	<b>5,2</b>	<b>4,1</b>
Reggio Calabria	5,7	5,7	4,8	4,8	4,1	4,9	5,5	5,5	5,4
Reggio Emilia	6,9	5,5	8,2	7,5	8,6	8,7	8,7	8,1	9,0
Rimini	8,9	9,5	9,8	10,0	10,3	10,1	10,1	9,9	9,8
Roma	9,8	9,9	10,4	9,7	9,8	10,8	10,7	10,0	10,0
Salerno	4,6	4,6	4,9	5,2	7,2	7,2	7,3	7,2	7,0
Taranto	9,1	9,2	9,2	9,4	7,2	7,3	7,2	7,0	7,0
Torino	11,3	12,2	13,2	13,8	13,3	12,7	12,5	12,4	13,1
Trieste	12,5	13,0	12,7	13,0	13,0	13,1	13,3	13,3	13,3
Venezia	15,7	15,6	16,3	16,4	16,3	16,5	16,9	17,1	17,1
Verona	7,0	7,0	7,1	7,4	7,7	7,7	7,6	6,7	6,6
<b>MEDIA</b>	<b>8,4</b>	<b>8,4</b>	<b>8,8</b>	<b>8,8</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>8,9</b>	<b>9,1</b>

Fonte: Istat, Dati ambientali nelle città

Quadro conoscitivo

Tavola 1.74

**Domanda di trasporto pubblico, anni 2000-2009**  
(passeggeri annui trasportati dai mezzi di trasporto pubblico per abitante)

Città	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bari	56,2	57,8	61,1	58,5	57,6	53,5	55,1	64,9	70,0	76,1
Bologna	237,6	241,3	249,0	244,9	247,8	248,2	248,5	255,4	254,7	249,2
Brescia	151,8	156,8	167,0	161,4	162,6	164,6	172,6	171,6	176,3	175,3
Cagliari	205,7	209,1	207,0	209,0	205,3	211,5	242,1	244,5	257,2	254,1
Catania	133,3	136,3	130,2	122,7	117,6	112,7	103,7	98,0	90,0	81,1
Ferrara	62,8	64,3	64,9	62,9	66,6	66,8	61,2	60,4	63,0	60,1
Firenze	201,1	214,6	226,1	219,3	222,7	230,0	234,4	248,2	241,4	231,7
Foggia	53,7	53,9	54,5	54,9	53,9	54,1	54,8	54,2	52,1	52,3
Genova	247,5	254,5	252,0	247,1	245,4	247,4	252,0	257,0	263,6	259,8
Livorno	64,8	66,8	69,9	67,4	62,2	62,3	63,1	63,1	72,3	72,1
Messina	29,8	31,2	31,8	42,4	41,7	43,0	41,4	39,9	40,0	40,9
Milano	608,3	629,8	644,7	640,9	624,7	626,0	631,4	653,2	696,1	702,3
Modena	58,9	58,2	58,9	58,3	57,9	57,9	58,2	59,8	61,1	61,1
Napoli	224,3	232,1	235,6	234,7	231,3	232,4	236,6	245,7	235,6	223,7
Padova	133,4	135,9	138,8	136,0	137,9	138,5	133,6	139,1	147,3	147,9
Palermo	102,0	104,0	116,4	117,3	110,7	113,3	113,7	114,8	109,6	97,6
Parma	142,9	149,2	155,3	157,8	154,0	152,9	154,6	163,0	168,3	166,1
Perugia	76,7	82,6	83,0	82,1	80,7	79,4	77,6	77,5	93,5	93,5
Prato	50,7	48,9	51,2	50,8	49,9	51,6	50,4	48,7	48,8	48,6
<b>Ravenna</b>	<b>39,4</b>	<b>39,8</b>	<b>39,4</b>	<b>37,2</b>	<b>39,7</b>	<b>37,9</b>	<b>38,8</b>	<b>40,0</b>	<b>40,4</b>	<b>40,6</b>
Reggio Calabria	39,0	40,1	38,8	38,7	38,4	40,8	39,1	39,5	38,3	39,1
Reggio Emilia	82,1	82,3	80,3	78,1	76,2	75,4	77,5	80,8	78,0	73,3
Rimini	98,7	91,9	93,4	93,0	92,3	91,0	91,6	88,8	87,6	86,7
Roma	439,2	457,3	475,1	483,1	468,3	470,4	481,5	518,6	537,2	533,9
Salerno	60,3	61,1	62,8	65,0	73,4	73,9	74,7	77,6	79,0	84,8
Taranto	57,2	60,2	69,8	81,0	82,0	83,2	79,1	76,6	75,7	69,7
Torino	190,9	196,0	201,5	186,7	182,3	184,2	193,2	194,2	199,9	202,5
Trieste	380,0	361,6	375,9	368,6	361,2	348,7	347,7	344,1	339,8	340,3
Venezia	579,4	595,6	576,5	603,4	617,0	655,0	670,5	670,7	621,4	628,6
Verona	108,0	110,8	108,4	111,6	116,4	122,3	125,0	130,7	138,5	143,5
MEDIA	163,9	167,5	170,6	170,5	169,3	171,0	173,5	177,4	179,2	177,9

Fonte: Istat, Dati ambientali nelle città

## Università

Il Polo Scientifico Didattico di Ravenna, dell'Ateneo universitario bolognese, nell'anno accademico 2009/2010 contava 3.385 iscritti presso le sei Facoltà di Conservazione dei Beni Culturali, di Giurisprudenza, di Ingegneria, di Scienze Matematiche, Fisiche e Naturali, di Chimica Industriale, e di Medicina e Chirurgia. In tutto sono attivi sedici corsi di studio, a cui dovrebbe aggiungersi un nuovo corso triennale in Ingegneria Nautica.

## Quadro conoscitivo

Tavola 1.75

## Insegnamenti attivi Polo Scientifico Didattico di Ravenna nell'a.a. 2009/2010

Facoltà di Chimica Industriale	- Chimica e tecnologie per l'ambiente e per i materiali
Facoltà di Conservazione dei Beni Culturali	- Beni culturali - Cooperazione internazionale, tutela dei diritti umani e dei beni etno-culturali nel Mediterraneo e in Eurasia - Ricerca, documentazione e tutela dei beni archeologici - Storia e conservazione delle opere d'arte
Facoltà di Giurisprudenza	- Giurisprudenza - Giurista di impresa e delle amministrazioni pubbliche
Facoltà di Ingegneria	- Ingegneria dei sistemi edilizi e urbani - Ingegneria edile
Facoltà di Medicina e Chirurgia	- Infermieristica (abilitante alla professione sanitaria di infermiere) - Logopedia (abilitante alla professione sanitaria di logopedista)
Facoltà di Scienze Matematiche, Fisiche e Naturali	- Analisi e gestione dell'ambiente - Biologia marina - Science for the conservation - restoration of cultural heritage - Scienze ambientali - Tecnologie e diagnostica per la conservazione e il restauro dei beni culturali

Fonte: Alma Mater Studiorum, Università di Bologna

La popolazione studentesca del Polo nell'arco dell'ultimo decennio si è mantenuta sotto le 3 mila 500 unità, e dopo alcuni anni meno favorevoli, sembra avere guadagnato attrattività anche grazie alla nuova offerta attivata.

A inizio millennio gli iscritti presso le Facoltà del Polo Ravennate erano infatti 3.486, mantenutisi pressoché stazionari nei successivi tre anni accademici. A partire dall'anno 2003/2004 il trend ha iniziato a mostrare un andamento maggiormente altalenante, raggiungendo il numero minimo di iscritti nell'anno accademico successivo (2.872 studenti) e poi nel 2007/2008 (2.938), dopo il quale gli iscritti al Polo ravennate sono tornati ad aumentare costantemente sino al 2009/2010 quando il numero di studenti è ritornato sugli stessi livelli di inizio decennio.

Il maggiore appeal si registra in particolare nel 2008, con oltre 200 iscritti in più rispetto all'anno precedente, con un'ulteriore espansione nel 2009, anno in cui si registra il maggior numero di iscrizione del decennio (1.036). Il 2010 conferma sostanzialmente l'interesse verso i numerosi corsi oggi attivi nelle sei Facoltà dell'Ateneo, registrando il secondo miglior risultato dal 2000.

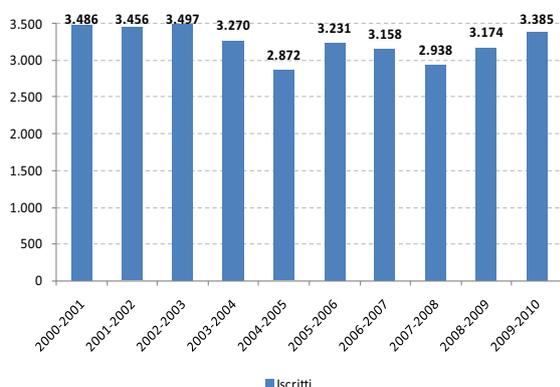
Con l'ampliamento dell'offerta formativa è quindi probabile un incremento della popolazione studentesca, seppure si tratti di numeri contenuti.

Per misurare il fabbisogno di alloggi studenteschi occorre tuttavia tenere in considerazione che il bacino di riferimento del Polo ravennate è prevalentemente locale. Gli studenti fuori sede sarebbero infatti un migliaio<sup>44</sup>, pari ad un terzo circa del totale (facendo riferimento all'ultimo anno concluso).

<sup>44</sup> Si veda Comune di Ravenna.

Quadro conoscitivo

Figura 1.19  
Polo Ravennate: trend degli iscritti,  
anni 2000-2010



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Fondazione Flaminia

Figura 1.20  
Polo Ravennate: trend degli immatricolati,  
anni 2000-2010



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Fondazione Flaminia

Ad essi l'Amministrazione comunale offre 61 posti letto gestiti dalla Fondazione Flaminia presso le sedi di via Guiccioli e Corbusier, in crescita rispetto agli anni passati con i 15 posti letto di via Bixio.

Tavola 1.76

**Alloggi universitari comunali, posti disponibili e domande, anni 2003-2012**

A.A.	Sede (via)	N. posti disponibili	N. domande	N. studenti esclusi
2003/2004	Guiccioli	25	27	2
2004/2005 <sup>(*)</sup>	Guiccioli/Corbusier	45	42	-3
2005/2006	Guiccioli	25	30	5
2006/2007	Guiccioli	25	46	21
2007/2008	Guiccioli/Rossi	34	25	-9
2008/2009	Guiccioli/Corbusier	45	50	5
2009/2010	Guiccioli/Corbusier	45	66	21
2010/2011	Guiccioli/Corbusier	45	60	15
2011/2012	Guiccioli/Bixio/Corbusier	61	67	6

<sup>(\*)</sup> Bando riaperto

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Fondazione Flaminia

Secondo le informazioni fornite dalla Fondazione mediamente gli alloggi sono in grado di coprire le richieste pervenute, pur con alcune criticità nel biennio 2009 e 2010, in parte superate con l'ampliamento dell'offerta di alloggi. Nell'ultimo anni infatti, grazie agli alloggi di via Bixio, gli studenti esclusi sono stati 6.

È stato stimato un fabbisogno residuo per un massimo di 40 posti letto.

Una domanda più rilevante si avrebbe solo riorganizzando l'offerta attuale e concentrandola in un'unica residenza che potrebbe arrivare ad ospitare fino ad un centinaio di studenti.

Quadro conoscitivo

### 1.1.3 Analisi del mercato immobiliare

#### Il fenomeno dell'urbanizzazione del territorio ravennate

Per comprendere le dinamiche dell'urbanizzazione nel territorio di Ravenna si propone un confronto con l'analogo fenomeno che ha investito altri territori (le altre province della regione e le altre regioni) nel periodo 1995-2006.

In provincia di Ravenna il valore complessivo (in mc) di volume di costruito nel periodo è stato consistente: si tratta di oltre 31 milioni, con un impatto territoriale misurato dall'indice (mc/ha), pari a 166,8, 1,7 volte la media delle altre regioni del paese, dove l'indice è 98,8 mc/ha con oltre 2,7 miliardi di mc. Le altre province dell'Emilia Romagna si posizionano leggermente più in basso dell'indice ravennate a 159,7, con oltre 323 milioni di mc.

Tavola 1.77

#### Volumetria per permessi di costruire periodo 1995-2006 (valori cumulati, in mc)

	Ravenna	Altre province della Regione	Altre Regioni
Residenziale nuovo	9.476.790	105.753.946	1.006.812.956
Residenziale ampliamenti	684.058	7.868.818	109.835.252
Non residenziale nuovo	13.358.639	154.723.781	1.255.858.429
Non residenziale ampliamenti	7.487.223	55.284.160	388.792.762
Totale generale	31.006.710	323.630.705	2.757.299.399
Superficie territoriale (ha)	185.900	2.026.400	27.917.900
Indice di impatto (mc/ha)	166,8	159,7	98,8

Fonte: elaborazioni Servizio Statistica della Provincia di Ravenna su dati Istat

Scomponendo la volumetria complessiva in quelle principali di residenziale e non residenziale, i dati della tavola più in basso mostrano come:

- Il più intenso sviluppo economico di Ravenna, in termini di crescita di valore aggiunto, si è associato ad un più forte ampliamento della base produttiva materiale come è testimoniato dalla crescita della volumetria non residenziale (+15,9 rispetto a -14,3 e +0,6), ossia dei contenitori per attività terziarie e industriali. Oltre il 65% dell'edificato nel non residenziale nuovo (quasi 7,5 milioni di mc) è dovuto all'industria e l'artigianato.
- Ancora più forte è stata la crescita della volumetria per le abitazioni pari al +30% rispetto +12,8% e -1,7% negli altri territori.

Tavola 1.78

#### Crescita del costruito residenziale e non residenziale, anni 1995-2006

(variazione media % su base 1995 = 100)

	Costruito residenziale (var. % Base 1995 = 100)	
	Residenziale	Non Residenziale
Ravenna	30,5	15,9
Altre province della Regione	12,8	-14,3
Altre Regioni	-1,7	0,6

Fonte: elaborazioni Servizio Statistica della Provincia di Ravenna su dati Istat

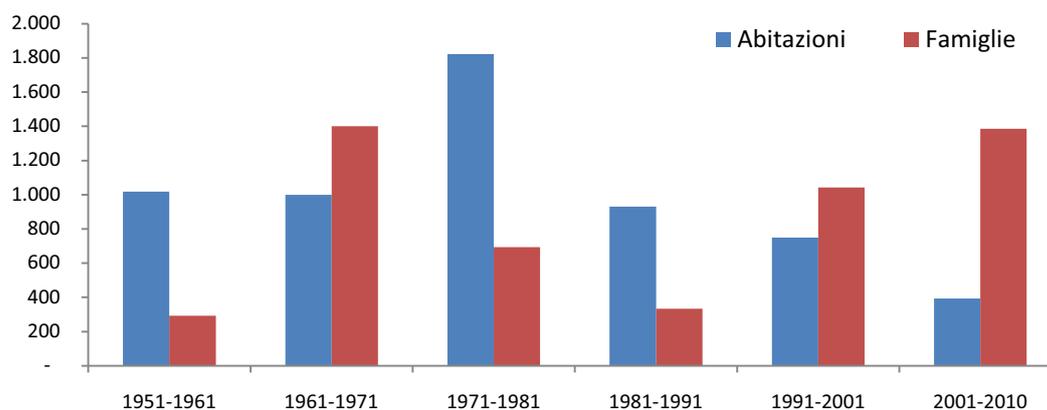
Quadro conoscitivo

**Settore residenziale**

**L'offerta di abitazioni** – L'andamento del mercato immobiliare residenziale del Comune di Ravenna, nel corso dell'ultimo decennio, è stato caratterizzato da una costante ascesa dell'offerta di abitazioni che solo negli ultimi anni ha conosciuto un parziale rallentamento.

Figura 1.21

**Comune di Ravenna - Incremento medio annuo dello stock di abitazioni e del numero di famiglie, nei singoli decenni**



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Istat e Comune di Ravenna

Se si guarda all'evoluzione storica della produzione edilizia a confronto con l'evoluzione demografica, letta attraverso l'aggregato delle famiglie che esprimono la domanda di abitazione, si constata una non correlazione tra i due fenomeni, nel senso che le abitazioni crescono con intensità più sostenute rispetto alla domanda potenziale, fino alla fine degli anni '80. Poi il fenomeno si inverte.

Tavola 1.79

**Comune di Ravenna - Abitazioni, popolazione e famiglie dal 2002 al 2010**

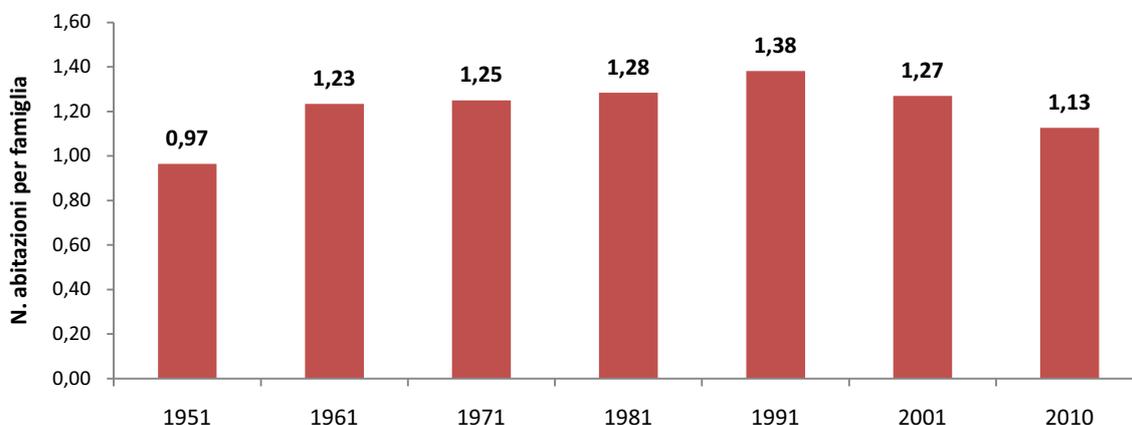
Anni	Abitazioni	Vani utili	Popolazione residente	Famiglie residenti	Vani utili per residente	Abitazione per famiglia
2002	79.346	333.796	142.516	61.809	2,34	1,28
2003	79.621	338.615	144.457	63.200	2,34	1,26
2004	79.606	343.169	146.989	64.979	2,33	1,23
2005	80.489	347.875	149.084	66.610	2,33	1,21
2006	81.003	350.499	151.055	68.026	2,32	1,19
2007	81.463	352.683	153.338	69.584	2,30	1,17
2008	81.803	354.835	155.997	71.207	2,27	1,15
2009	82.038	356.042	157.459	72.147	2,26	1,14
2010	82.287	357.533	158.739	73.078	2,25	1,13

Fonte: Ufficio Statistica del Comune di Ravenna

Quadro conoscitivo

Figura 1.22

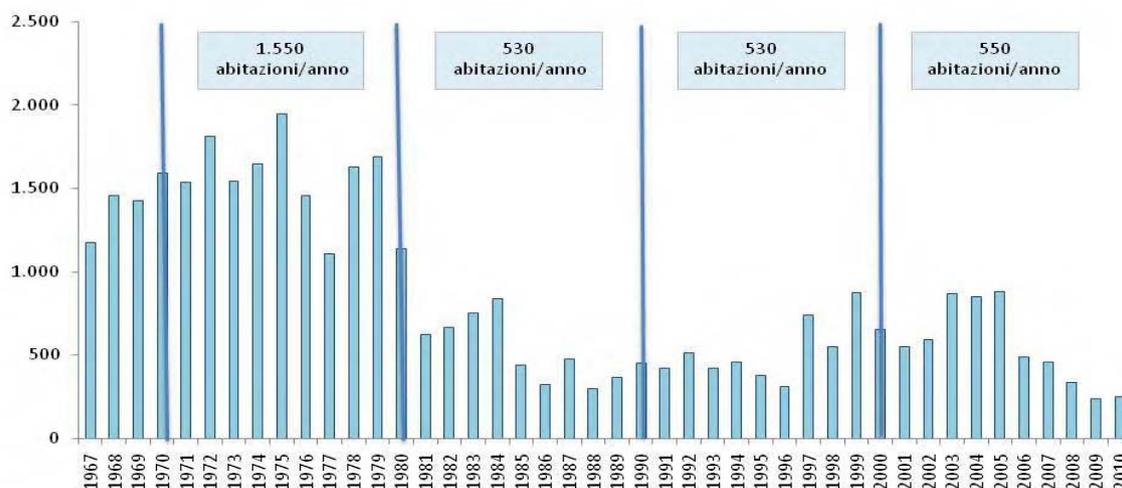
Comune di Ravenna - Evoluzione storica del numero medio di abitazioni per famiglia



Fonte: Nomisma su dati Istat e Comune di Ravenna

Figura 1.23

Comune di Ravenna - Abitazioni ultimate nel periodo 1967-2010



Fonte: Ufficio Statistica del Comune di Ravenna

Se si analizza lo sviluppo immobiliare residenziale avvenuto a partire dal 1967 ad oggi, all'interno del Comune di Ravenna, si osserva come, nel corso degli anni '70 vi sia stata una fase di produzione edilizia piuttosto sostenuta che si è notevolmente ridimensionata nei decenni successivi.

Negli anni 2000 si è assistito ad una ripresa dell'attività di nuove costruzioni ad uso abitativo che si è concentrata nel periodo 2003-2005, al quale ha fatto seguito un nuovo calo con una produzione che si attesta attorno alle 240-250 abitazioni ultimate nel 2009-2010.

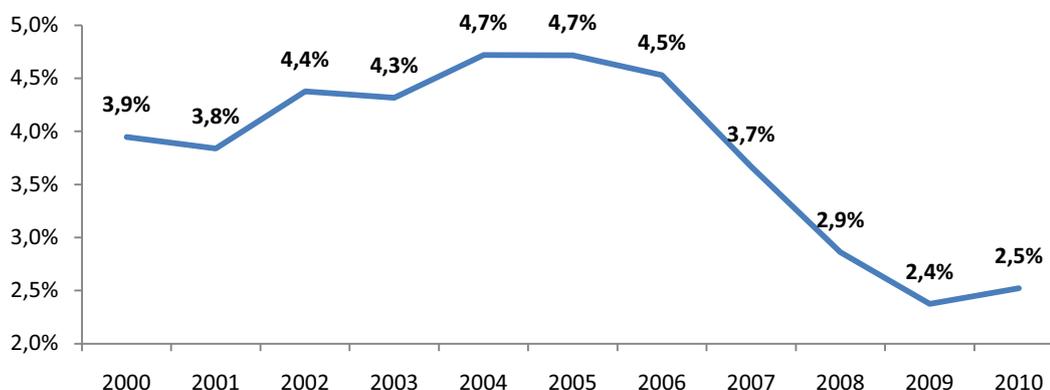
**Quadro conoscitivo**

Come già osservato in apertura, la produzione edilizia, dal 1967 ad oggi, è stata caratterizzata da una serie di fasi definite da una serie di fattori, tra i quali l'andamento demografico, la disponibilità di superfici edificabili e l'evoluzione dei prezzi.

Con riferimento agli ultimi dieci anni si può osservare come dal 2000 al 2005 vi sia stato uno sviluppo residenziale crescente concomitante con un buon assorbimento della nuova offerta abitativa. Tale indicazione trova riscontro nell'aumento, nel medesimo periodo, dell'indice di mobilità del settore residenziale (tasso di rotazione dello stock, in %) il quale, in media, si è attestato attorno al 4,3% annuo (vale a dire in media ci sono state 4,3 compravendite di abitazioni ogni 100 abitazioni esistenti).

Figura 1.24

**Comune di Ravenna - Evoluzione dell'Indice di Mobilità nel settore residenziale**



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Agenzia del Territorio

Con l'avvento della crisi internazionale dei mercati finanziari e la conseguente contrazione dei mercati immobiliari, anche il mercato abitativo della città di Ravenna ha mostrato un rallentamento delle compravendite e dunque una minore capacità di assorbimento dell'edificato, che solo nell'ultimo anno pare essersi ripreso rispetto alla caduta precedente. In quest'ultimo periodo (2005-2010) l'indice di mobilità medio annuo si è aggirato attorno al 3,4%.

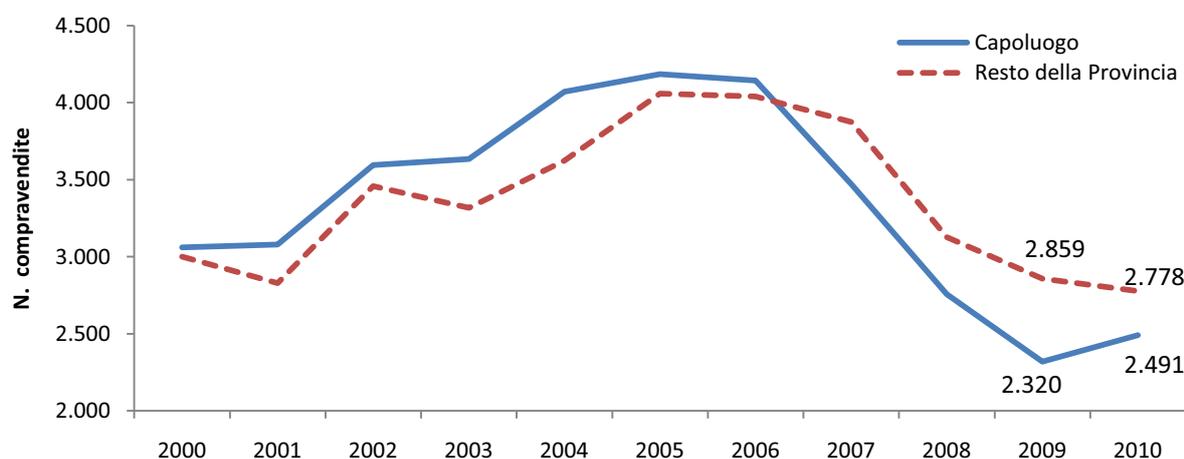
Tale dinamica è confermata anche dall'evoluzione delle compravendite. Dal confronto tra i dati riferiti al capoluogo e quelli del resto della Provincia si può osservare come la recente flessione sia stata più marcata in città rispetto ai comuni della Provincia. Tuttavia, il capoluogo sembra mostrare alcuni segnali di ripresa con una crescita del numero delle compravendite attorno al 7% nel corso del 2010.

Il tasso di rotazione dello stock se in città nel primo quinquennio è stato più elevato rispetto al resto della provincia, nella seconda metà degli anni 2000 si è allineato ai valori espressi dai mercati più periferici, a dimostrare che le dimensioni dei due mercati, quello della città e quello del faese (intendendo i comuni minori di provincia) sono simili.

Quadro conoscitivo

Figura 1.25

Comune di Ravenna - Evoluzione del numero delle compravendite nel settore residenziale



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Agenzia del Territorio

Tavola 1.80

Dimensione del mercato locale delle abitazioni, periodo 2000-2010

Territorio	Numero medio annuo compravendite	Numero massimo compravendite	Numero minimo compravendite
Comune di Ravenna	3.350	4.185 (anno 2005)	2.320 (anno 2009)
Provincia di Ravenna (escluso Ravenna)	3.360	4.058 (anno 2005)	2.778 (anno 2010)
Provincia di Ravenna	6.710	8.243 (anno 2005)	5.178 (anno 2009)

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Agenzia del Territorio

Tavola 1.81

Comune di Ravenna - Compravendite nel settore residenziale per tipologia<sup>(\*)</sup>, 2007-2010

	Monolocale		Piccola		Medio-Piccola		Media		Grande		NC	Totale	
	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI		NTN	IMI
2010	195	3,68%	965	3,31%	440	2,45%	604	2,03%	210	1,26%	78	2.491	2,52%
2009	183	3,47%	916	3,18%	412	2,31%	538	1,82%	179	1,09%	92	2.320	2,37%
2008	277	5,33%	1.049	3,72%	485	2,75%	614	2,10%	218	1,36%	113	2.757	2,86%
2007	365	7,21%	1.436	5,19%	631	3,64%	683	2,36%	228	1,46%	127	3.471	3,67%

(\*) MONOLOCALE Fino 2,5 vani catastali (fino a 45-50mq); PICCOLA Tra 2,5 e 4 vani catastali (45- 70mq); MEDIO-PICCOLA Tra 4 e 5,5 vani catastali (70 - 90 mq); MEDIA-GRANDE Tra 5,5 e 7 vani catastali (90-130 mq); GRANDE Maggiore di 7 vani catastali (+ di 130 mq circa); NC non classificata.

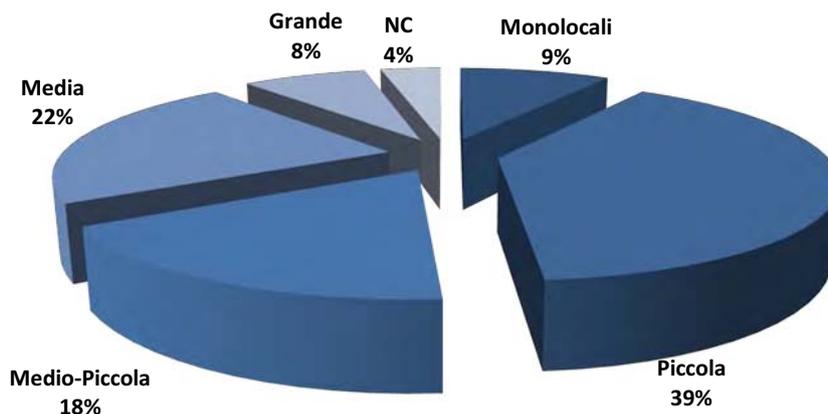
Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Agenzia del Territorio

**Quadro conoscitivo**

L'interesse del mercato, negli ultimi quattro anni, si è indirizzato principalmente verso due tipologie di immobili piuttosto diversi per caratteristiche. Infatti, i volumi di compravendita maggiori hanno riguardato da una parte le abitazioni di piccole dimensioni e dall'altra quelle medie.

Figura 1.26

**Tipologia di abitazione compravenduta negli ultimi 4 anni sul mercato di Ravenna (città)**

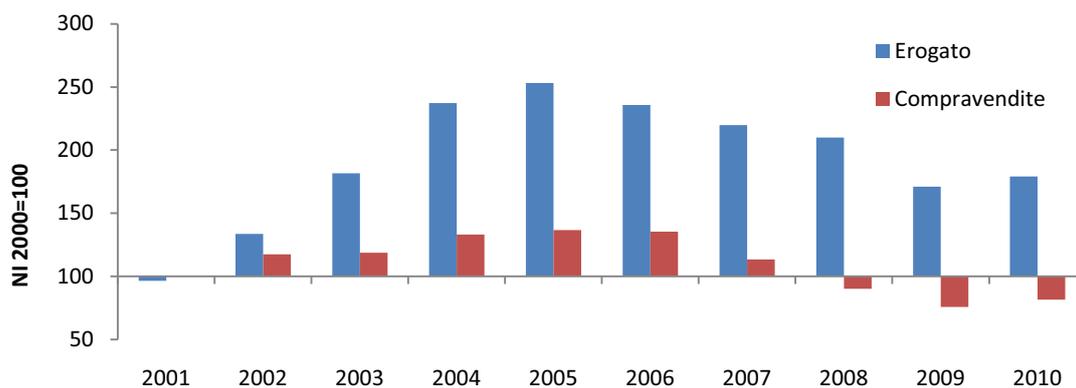


Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Agenzia del Territorio

La contrazione delle compravendite è coincisa con una diminuzione nelle erogazioni di prestiti alle famiglie da parte delle banche. Solamente tra il 2008 e il 2009 si è registrata una riduzione pari a circa il 30% dei mutui erogati. Nell'ultimo anno il dato è tornato a crescere, ulteriore segnale di una ripresa del mercato.

Figura 1.27

**Erogazione dei prestiti alle famiglie consumatrici per l'acquisto dell'abitazione e volumi di compravendita (NI 2000 = 100)**

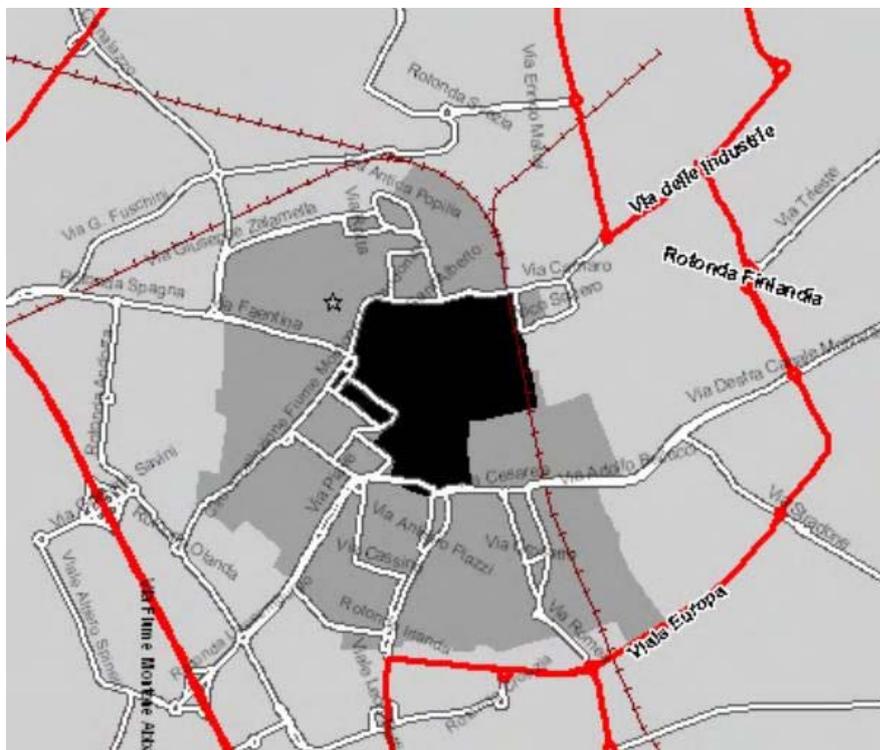


Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Banca d'Italia

Quadro conoscitivo

Figura 1.28

Comune di Ravenna - Macrozone Nomisma



Fonte: Nomisma

Nomisma, all'interno del proprio Database dei Valori e dei Canoni immobiliari individua tre zone per la città di Ravenna: centro, semicentro e periferia. Il progetto urbano denominato "Darsena di Città" si sviluppa in una porzione semicentrale della città e dunque, per effettuare un'analisi dell'andamento del mercato residenziale nella zona, al momento "0" (stato attuale), occorre fare riferimento in parte a valori del semicentro e in parte a dati relativi alla periferia.

Tavola 1.82

Comune di Ravenna - Prezzi al mq di abitazioni per tipologia (€)

Stato	Zona	SIGNORILE			CIVILE			POPOLARE		
		Minimo	Massimo	Medio	Minimo	Massimo	Medio	Minimo	Massimo	Medio
<b>Nuovo</b>	Centro	2.463	3.850	3.156	2.275	3.460	2.867	2.019	2.988	2.503
	Semicentro	2.123	2.877	2.500	1.986	2.658	2.322	1.780	2.238	2.009
	Periferia	1.545	2.514	2.030	1.395	2.233	1.814	1.261	1.942	1.602
<b>Usato</b>	Centro	1.984	3.174	2.579	1.842	2.872	2.357	1.615	2.590	2.103
	Semicentro	1.739	2.455	2.097	1.606	2.316	1.961	1.389	1.986	1.687
	Periferia	1.384	2.034	1.709	1.273	1.893	1.583	1.150	1.732	1.441

Fonte: Nomisma

Quadro conoscitivo

Tavola 1.83

Comune di Ravenna - Canoni annui al mq di abitazioni per tipologia (€)

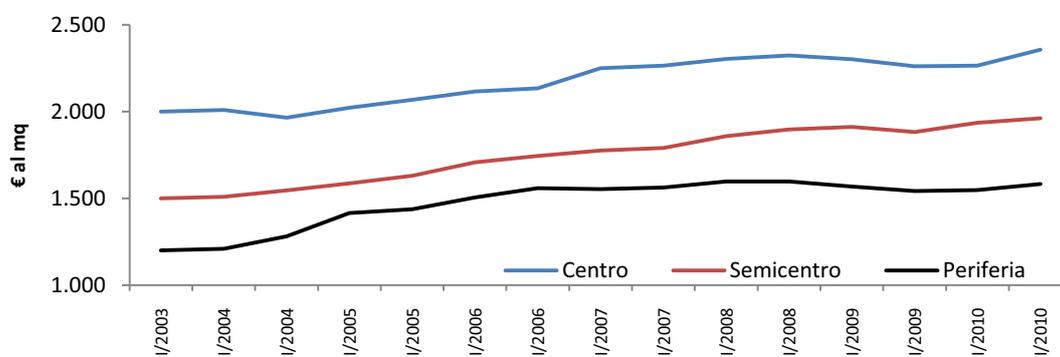
Stato	Zona	SIGNORILE			CIVILE			POPOLARE		
		Minimo	Massimo	Medio	Minimo	Massimo	Medio	Minimo	Massimo	Medio
<b>Nuovo</b>	Centro	105	164	135	97	148	122	86	127	107
	Semicentro	96	130	113	90	121	105	81	102	91
	Periferia	72	117	95	65	104	84	59	90	75
<b>Usato</b>	Centro	85	135	110	79	122	100	69	110	90
	Semicentro	79	111	95	73	105	89	63	90	77
	Periferia	64	95	80	59	88	74	54	81	67

Fonte: Nomisma

L'andamento dei valori compravendita degli ultimi due semestri ha mostrato segnali di ripresa in tutte le zone della città. Se fino al secondo semestre del 2009 i prezzi delle abitazioni facevano registrare ancora variazioni negative, a partire dalla prima parte del 2010 i valori hanno ripreso a crescere. Tuttavia, è nella seconda parte dell'anno che si è confermata la parziale ripresa con una crescita semestrale del 4,1% in centro, del 2,3% in periferia e, infine, dell'1,3% in semicentro.

Figura 1.29

Comune di Ravenna - Evoluzione dei prezzi medi di compravendita di abitazioni per zona, 2003-2010



Fonte: Nomisma

Per un maggior dettaglio sui valori di mercato relativamente alla zona della Darsena si può fare riferimento al data base dell'Agenzia del Territorio (OMI), che dispone di un sistema informativo dettagliato per zone urbane.

**Quadro conoscitivo**

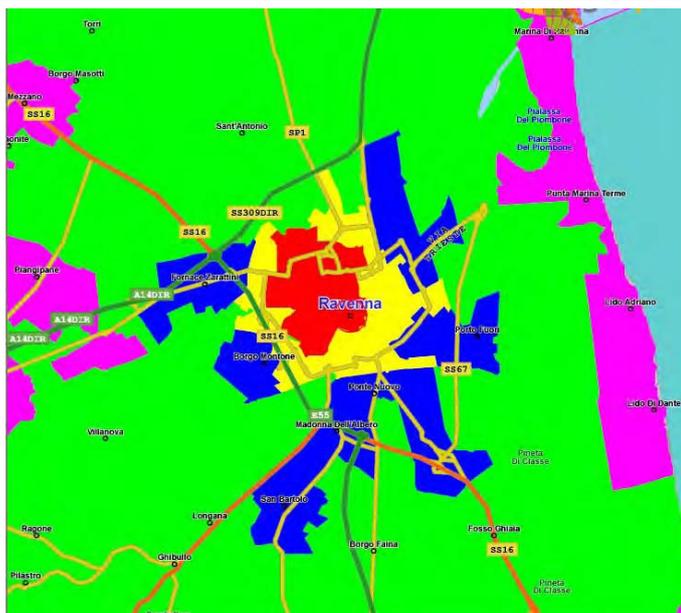
Di seguito si indicano le zone selezionate di interesse per lo studio.

Microzona OMI	Denominazione
B1	B.GO S. ROCCO-S.BIAGIO, ZONA STAZIONE-STADIO-STANDA-OSPEDALE-TRIBUNALE-S. VITTORE-VIE VICOLI-FAENTINA-ROTTA, ROCCA BRANCALEONE
B2	V. CAVOUR-DIAZ-CAIROLI-IV NOVEMBRE-DE GASPERI-GUACCIMANNI-MAZZINI-BACCARINI-DI ROMA-BARACCA-S.VITALE
C1	ZONA DARSENA-VIE TRIESTE-DELLE INDUSTRIE-S.ALBERTO-ALLENDE-VICOLI-PERTINI-ALBERTI-GALILEI-EUROPA-ROMEA SUD-RAVEGNANA
D6	PORTO -BASSETTE (PRODUTTIVO)

Di seguito vengono riportate le mappe del Comune di Ravenna con le indicazioni delle zone e microzone definite dall'Agencia del Territorio interessate dallo sviluppo della zona della Darsena.

Figura 1.30

**Comune di Ravenna - Fasce OMI**



Fonte: Osservatorio OMI dell'Agencia del Territorio

Quadro conoscitivo

Figura 1.31

Comune di Ravenna - Zone OMI -Darsena



Fonte: Osservatorio OMI dell'Agencia del Territorio

Tavola 1.84

Comune di Ravenna - Prezzi minimi, massimi e medi di abitazioni (€/mq)

Tipologia	Stato	Minimo	Massimo	Medio
<b>MICROZONA B1</b>				
Abitazioni civili	NORMALE	1.900	2.500	2.200
Abitazioni di tipo economico	NORMALE	1.300	1.700	1.500
<b>MICROZONA B2</b>				
Abitazioni civili	NORMALE	2.000	2.800	2.400
Abitazioni di tipo economico	NORMALE	1.350	1.800	1.575
<b>MICROZONA C1</b>				
Abitazioni civili	NORMALE	1.800	2.300	2.050
Abitazioni di tipo economico	NORMALE	1.200	1.600	1.400
<b>MICROZONA D6</b>				
Abitazioni civili	NORMALE	1.000	1.300	1.150
Abitazioni di tipo economico	NORMALE	900	1.100	1.000

Fonte: Osservatorio OMI dell'Agencia del Territorio

Quadro conoscitivo

Tavola 1.85

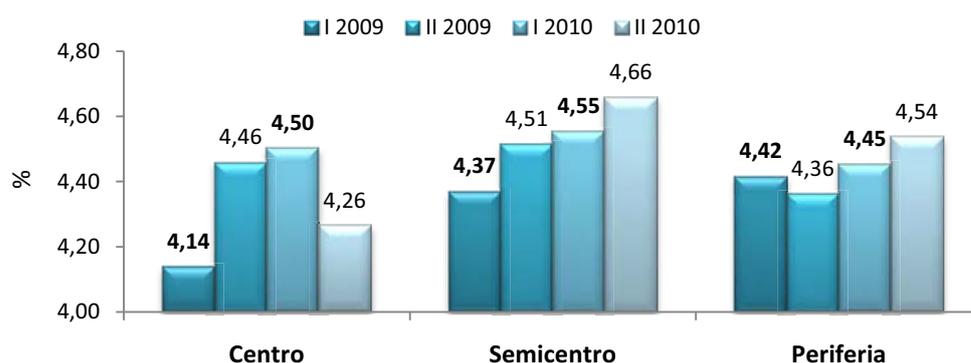
Comune di Ravenna - Canoni minimi, massimi e medi di abitazioni (€/mq/mese)

Tipologia	Stato	Minimo	Massimo	Medio
<b>MICROZONA B1</b>				
Abitazioni civili	NORMALE	6,3	7,7	7
Abitazioni di tipo economico	NORMALE	4,9	6	5,45
<b>MICROZONA B2</b>				
Abitazioni civili	NORMALE	6,2	8,2	7,2
Abitazioni di tipo economico	NORMALE	4,6	6,7	5,65
<b>MICROZONA C1</b>				
Abitazioni civili	NORMALE	6,6	8	7,3
Abitazioni di tipo economico	NORMALE	4,9	6,4	5,65
<b>MICROZONA D6</b>				
Abitazioni civili	NORMALE	3,2	4,1	3,6
Abitazioni di tipo economico	NORMALE	2,8	3,6	3,2

Fonte: Osservatorio OMI dell'Agencia del Territorio

Figura 1.32

Comune di Ravenna - Abitazioni - Rendimenti medi da locazione



Fonte: Nomisma

Nomisma, all'interno del proprio Database immobiliare effettua anche una stima dei rendimenti medi da locazione suddivisi sempre su base territoriale. Osservando l'andamento dei rendimenti negli ultimi due anni si può facilmente notare come vi siano stati andamenti differenti a seconda della zona di riferimento. In particolare, la zona semicentrale, ha mostrato i rendimenti più elevati che, nel corso dell'ultimo semestre del 2010, hanno raggiunto il 4,66%. Nel centro i rendimenti, dopo una breve fase di ascesa, si sono contratti assestandosi attorno al 4,26%. Per quanto riguarda le zone periferiche, infine, i rendimenti sono aumentati in maniera costante dalla fine del 2009 raggiungendo il 4,54%.

Nel corso dei prossimi tre anni ci si attende un aumento dei prezzi delle abitazioni generalizzato a tutto il territorio provinciale.

Tavola 1.86  
Previsioni triennali dei prezzi per il comparto  
residenziale - Mercato di Ravenna (variazioni nominali)

	2011	2012	2013
Comune Capoluogo	2,1	2,4	2,5
Resto della Provincia	2,5	2,8	3,0

Fonte: Nomisma

Quadro conoscitivo

**Settore degli immobili direzionali**

Il comparto direzionale ravennate contava, al 2010, poco più di 2.900 immobili ad uso ufficio, secondo i dati dell’Agenzia del Territorio.

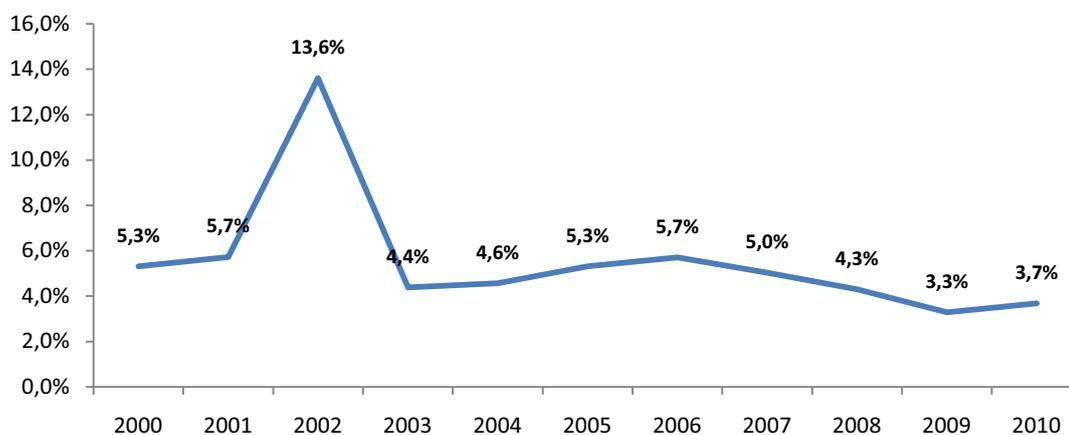
Negli ultimi dieci anni tale stock è aumentato in media di 60 unità all’anno.

Dal 2007 si è interrotta la crescita del numero di uffici transitati sul mercato, inaugurando una fase di flessione che, a fine 2009, ha ridotto i livelli di attività del 31%.

Nell’ultimo anno, il 2010, così come avvenuto per le abitazioni, anche il segmento degli uffici ha fatto registrare una leggera ripresa delle transazioni, sia nel comune capoluogo che nel resto della provincia.

Figura 1.33

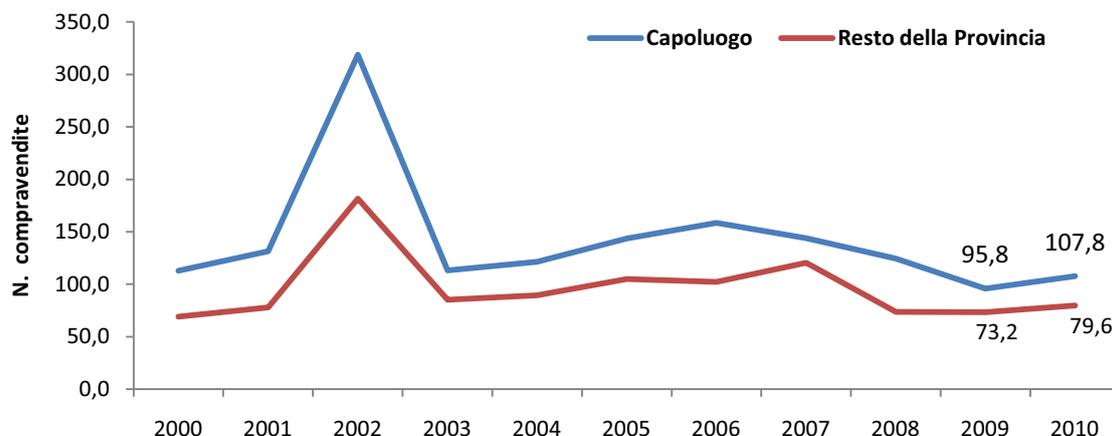
**Comune di Ravenna - Evoluzione dell’Indice di Mobilità nel settore direzionale**



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Agenzia del Territorio

Figura 1.34

**Evoluzione del numero delle compravendite nel settore direzionale**



Nota: il 2002 è risultato un anno anomalo rispetto alla dimensione media del mercato locale con 318 compravendite di uffici nel comune e 500 nell’intera provincia.

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Agenzia del Territorio

Quadro conoscitivo

Tavola 1.87

Dimensione del mercato locale degli uffici, periodo 2000-2010

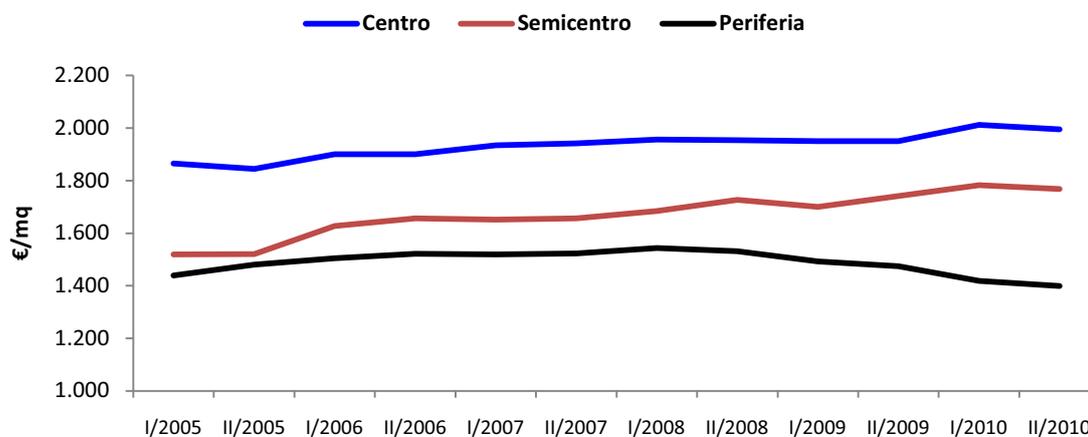
Territorio	Compravendite		
	N. medio annuo	N. massimo	N. minimo
Comune Ravenna	125	158 (anno 2006)	96 (anno 2009)
Provincia Ravenna (escluso Ravenna)	88	121 (anno 2007)	73 (anno 2009)
Provincia Ravenna	265	265 (anno 2007)	169 (anno 2009)

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Agenzia del Territorio

Per quanto riguarda i valori di compravendita, è ormai dal secondo semestre del 2008 che si registrano variazioni negative. In particolare è la periferia a risultare la zona in cui i prezzi degli uffici sono diminuiti in maniera costante negli ultimi anni. Per le altre localizzazioni, vi è stata una fase intermedia, tra il 2009 e il 2010, durante la quale si era prospettata una possibile ripresa del mercato poi disattesa dalle rilevazioni effettuate nel corso del secondo semestre del 2010, quando si è registrata una nuova, anche se contenuta, flessione.

Figura 1.35

Comune di Ravenna - Evoluzione dei prezzi medi di compravendita di uffici per zona, 2005-2010  
(dati semestrali)



Fonte: Nomisma

Di seguito vengono riportati i valori di riferimento e i canoni di locazione pubblicati da Nomisma e dall'Agenzia del Territorio.

Quadro conoscitivo

Tavola 1.88

Comune di Ravenna - Prezzi e canoni minimi, massimi e medi di uffici, II/2010

Zona	Minimo	Massimo	Medio
<b>Prezzi(€/mq)</b>			
Centro	1.533	2.459	1.996
Semicentro	1.411	2.126	1.768
Periferia	1.086	1.712	1.399
<b>Canoni (€/mq/anno)</b>			
Centro	71	114	93
Semicentro	69	105	87
Periferia	53	84	69

Fonte: Nomisma

Tavola 1.89

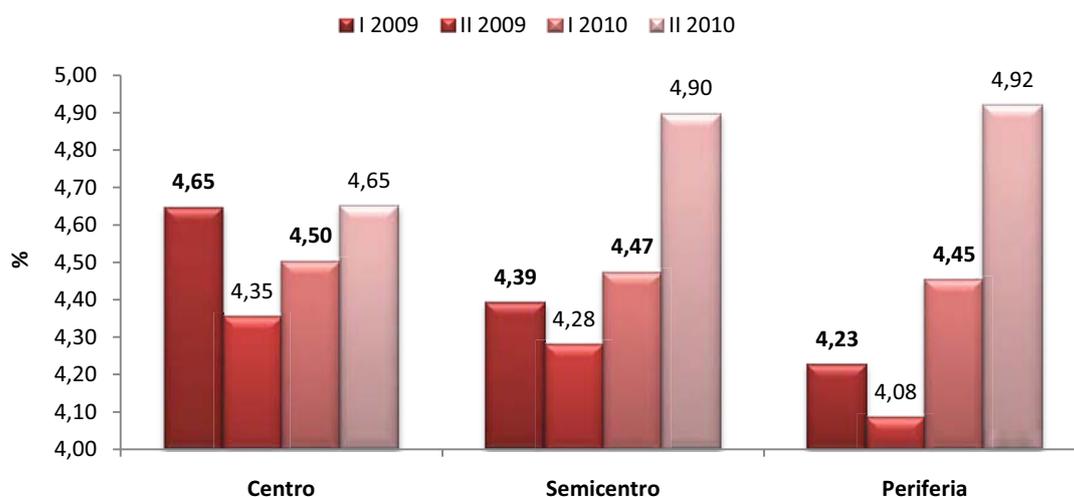
Comune di Ravenna - Prezzi e canoni minimi, massimi e medi di uffici per microzona, II/2010

Tipologia	Minimo	Massimo	Medio
<b>Prezzi (€/mq)</b>			
Microzona B1	1.600	2.300	1.950
Microzona B2	1.600	2.400	2.000
Microzona C1	1.400	1.900	1.650
Microzona D6	900	1.200	1.050
<b>Canoni (€/mq/anno)</b>			
Microzona B1	6,7	9,8	8,25
Microzona B2	6,4	9,6	8,00
Microzona C1	6,5	9,7	8,10
Microzona D6	3,0	4,5	3,75

Fonte: Osservatorio OMI dell'Agencia del Territorio

Figura 1.36

Comune di Ravenna -Rendimenti medi da locazione di uffici



Fonte: Nomisma

**Quadro conoscitivo**

La flessione dei prezzi osservata precedentemente ha contribuito ad innalzare i rendimenti medi da locazione facendoli crescere ulteriormente rispetto alla seconda parte del 2009.

Per i prossimi tre anni ci si attende ancora una fase di stagnazione per il capoluogo mentre per il resto della provincia si dovrebbe definitivamente avviare una ripresa più vivace.

Tavola 1.90  
**Previsioni triennali dei prezzi degli uffici -  
Mercato della Città di Ravenna (variazioni nominali)**

	2011	2012	2013
Comune Capoluogo	0,3	0,7	0,9
Resto della Provincia	2,2	2,3	2,2

Fonte: Nomisma.

**Settore degli immobili commerciali**

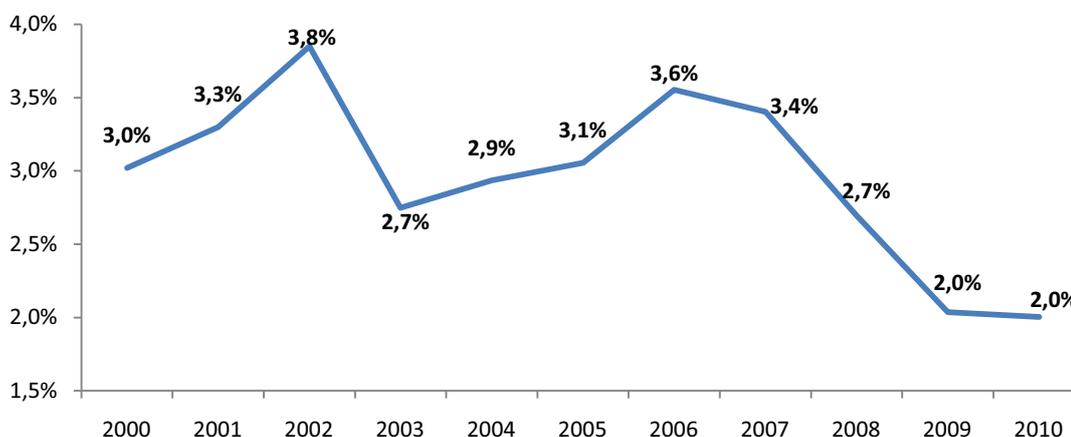
La dotazione di negozi e di centri commerciali, all'interno del Comune di Ravenna, ha raggiunto le circa 7.000 unità di cui il 38% è costituito da centri commerciali e la restante quota divisa tra negozi e botteghe.

L'incremento maggiore dello stock si è avuto nella prima metà degli anni 2000 con una media di 100 unità immobiliari in più ogni anno; nella seconda metà del decennio l'incremento si è notevolmente ridimensionato, con meno di 50 nuove unità immobiliari.

Nel corso degli ultimi tre anni la capacità di assorbimento del mercato si è ridotta e l'indice di mobilità è sceso al 2,2% in media rispetto al 3,2% dei sette anni precedenti.

Figura 1.37

**Comune di Ravenna -Evoluzione dell'Indice di Mobilità nel settore commerciale**

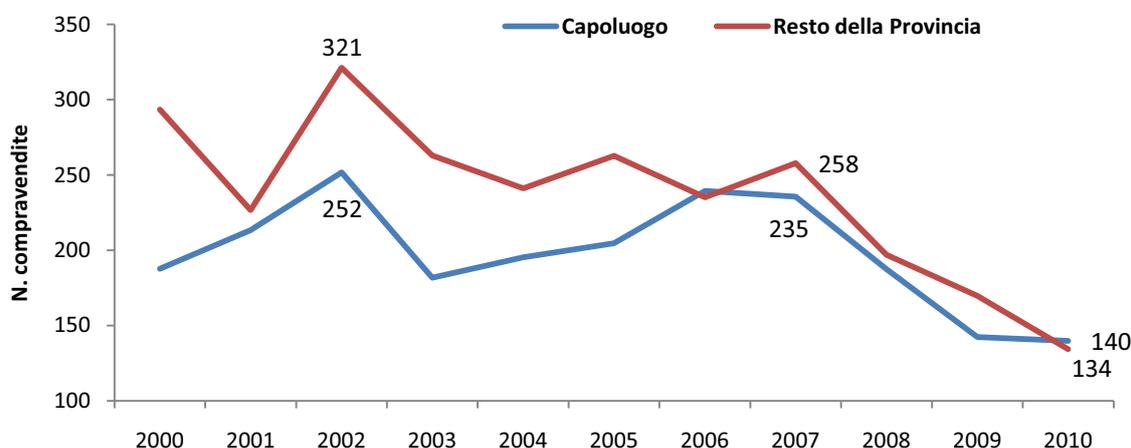


Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Agenzia del Territorio

Quadro conoscitivo

Figura 1.38

**Evoluzione del numero delle compravendite nel settore commerciale**



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Agenzia del Territorio

L'evoluzione dei volumi di compravendita di edifici commerciali, nel ravennate, non si discosta molto dall'analisi effettuata fino ad ora. È immediato osservare come il numero di transazioni all'interno del capoluogo siano diminuite, con intensità elevata a partire dal 2007.

Anche per il resto della provincia la situazione non è risultata semplice, infatti, pur partendo da volumi più elevati, nel corso degli ultimi anni si è addirittura raggiunto il capoluogo e, nel 2010, addirittura superato in negativo.

Tavola 1.91

**Dimensione del mercato locale degli immobili commerciali (negozi, botteghe e centri commerciali), periodo 2000-2010**

Territorio	Compravendite		
	N. medio annuo	N. massimo	N. minimo
Comune Ravenna	198	253 (anno 2002)	140 (anno 2010)
Provincia Ravenna (escluso Ravenna)	237	321 (anno 2002)	134 (anno 2010)
Provincia Ravenna	435	573 (anno 2002)	274 (anno 2010)

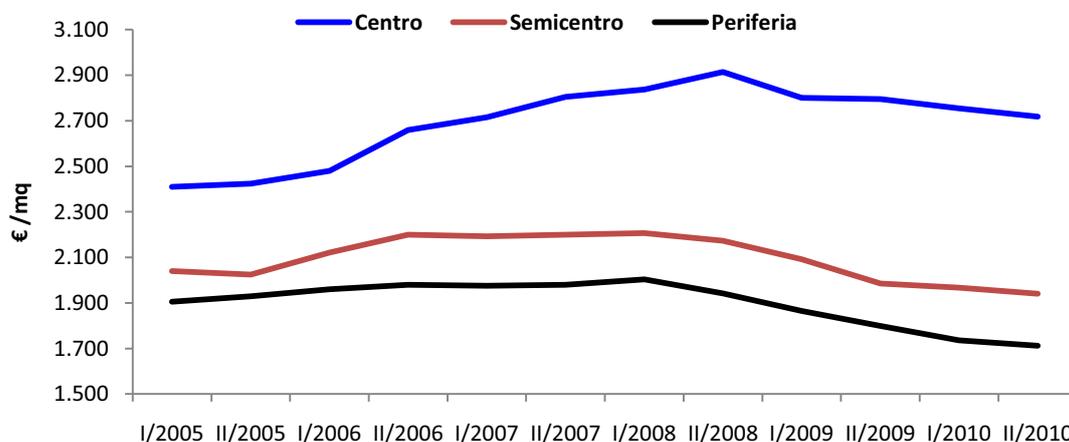
Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Agenzia del Territorio

Il mercato commerciale ravennate è il comparto che ha fatto registrare le variazioni negative dei prezzi di entità maggiori rispetto ai valori del residenziale e del direzionale. A partire dalla seconda parte del 2008 i prezzi hanno iniziato a diminuire con riferimento a tutte le localizzazioni cittadine. Solamente il centro storico ha mostrato una maggiore tenuta con variazioni negative più contenute. In semicentro e nelle zone periferiche, al contrario, la flessione è stata marcata ed ha provocato un ampliamento della distanza con i valori dei negozi del centro storico.

Quadro conoscitivo

Figura 1.39

Comune di Ravenna - Evoluzione dei prezzi medi di compravendita di negozi per zona, 2005-2010



Fonte: Nomisma

Di seguito si riportano, come già fatto per i comparti residenziale e direzionale, i prezzi e i canoni pubblicati da Nomisma e dall'Agencia del Territorio per il secondo semestre del 2010 suddivisi per tipologia.

Tavola 1.92

Comune di Ravenna - Prezzi e canoni minimi, massimi e medi di negozi per zone urbane, II/2010

Zona	Minimo	Massimo	Medio
<b>Prezzi (€/mq)</b>			
Centro	2.206	3.230	2.718
Semicentro	1.566	2.316	1.941
Periferia	1.278	2.147	1.712
<b>Canoni (€/mq/anno)</b>			
Centro	126	184	155
Semicentro	88	130	109
Periferia	71	120	96

Fonte: Nomisma

Tavola 1.93

Comune di Ravenna -Prezzi e canoni minimi, massimi e medi di negozi per microzona, II/2010

Tipologia	Minimo	Massimo	Medio
<b>Prezzi (€/mq)</b>			
Microzona B1	1.700	2.800	2.250
Microzona B2	2.500	3.400	2.950
Microzona C1	1.400	1.900	1.650
Microzona D6	1200	1.800	1.500
<b>Canoni (€/mq/anno)</b>			
Microzona B1	10,4	16,6	13,50
Microzona B2	11,0	18,5	14,75
Microzona C1	7,0	9,5	8,25
Microzona D6	4,5	6,8	5,65

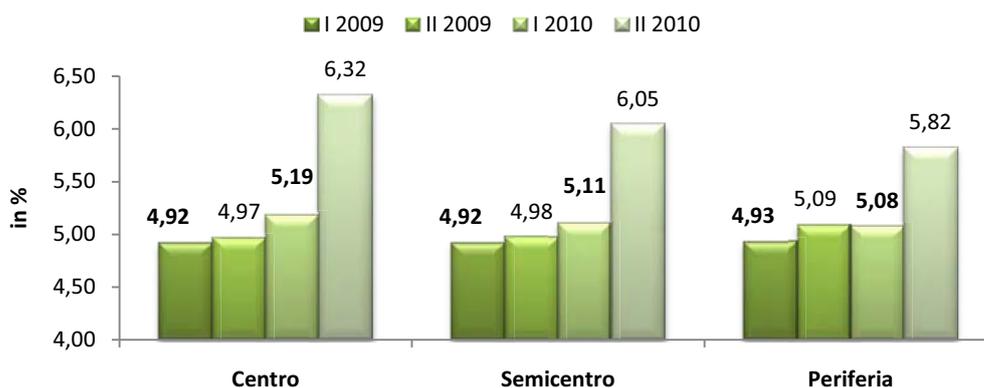
Fonte: Osservatorio OMI dell'Agencia del Territorio

**Quadro conoscitivo**

Il forte calo dei valori di compravendita degli ultimi due semestri del 2010 ha spinto verso l'alto i rendimenti medi da locazione relativi ai negozi del Comune di Ravenna. In centro si è raggiunto addirittura una percentuale pari al 6,32% seguita dal 6% circa del semicentro e dal 5,8% nelle zone più esterne della città.

Figura 1.40

**Comune di Ravenna -Rendimenti medi da locazione di negozi**



Fonte: Nomisma

Nei prossimi tre anni ci si aspetta una ripresa dei prezzi soprattutto all'interno del capoluogo. Il resto della provincia, invece, potrebbe mostrare ancora alcuni segnali di affanno con una ripresa molto più rallentata.

Tavola 1.94  
**Previsioni triennali dei prezzi dei negozi -  
Mercato della Città di Ravenna (variazioni nominali)**

	2011	2012	2013
Comune Capoluogo	2,3	2,6	3,1
Resto della Provincia	0,9	1,3	1,8

Fonte: Nomisma.

**1.1.4 I fabbisogni espressi dal territorio**

Il progetto di riqualificazione della Darsena si pone come cerniera tra due poli: la città e il territorio circostante, a forte vocazione turistica e nautica.

La città esprime dei fabbisogni di servizi e di residenzialità; il territorio circostante genera un indotto che può trovare una sua collocazione nella Darsena.

Si tratta di qualificare e quantificare questi fabbisogni partendo da una analisi delle dotazioni urbane e della progettualità interconnessa con la Darsena di città.

L'intervento di riqualificazione della Darsena incontra numerosi fattori concorrenziali che possono depotenziarne la proposta funzionale e l'attrattività insediativa: la possibilità di portare a compimento l'intervento in questione discende anche da una coerente gestione delle molteplici opportunità di sviluppo che gli strumenti della pianificazione comunale propongono.

Le opportunità per essere colte devono tener conto dei vincoli reali o potenziali tra i quali rientra la vasta progettualità che investe il territorio di Ravenna, sia nel breve che nel medio lungo periodo.

### Quadro conoscitivo

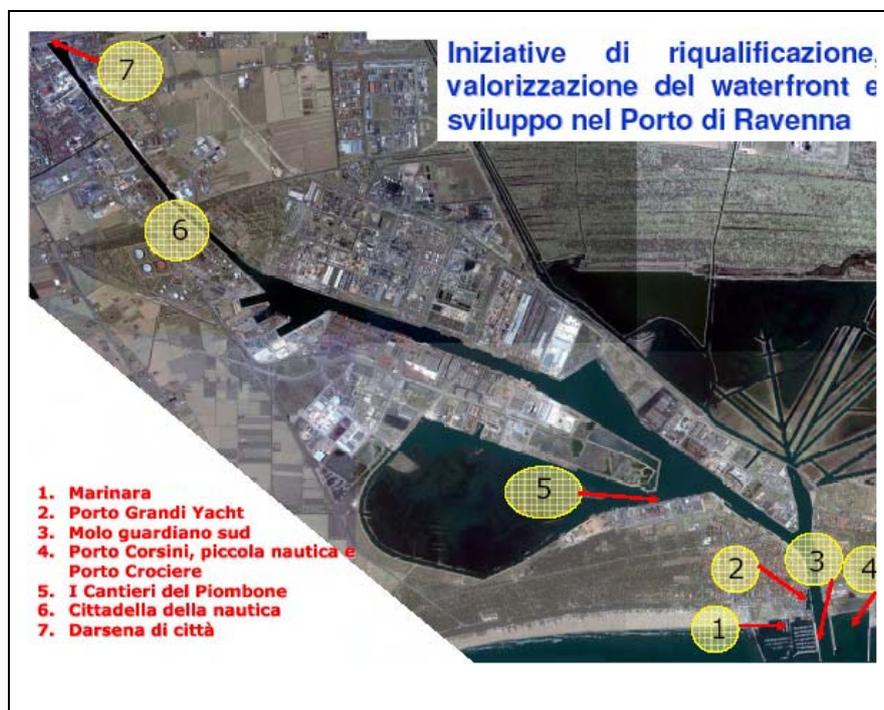
Di seguito passiamo in rassegna alcuni progetti, strettamente interconnessi con la Darsena di città, quali la Cittadella della nautica e dell'Innovazione e il Terminal crociere, e individuamo le potenzialità edificatorie residue del PSC alla luce degli sviluppi edilizi in corso.

### Cittadella della nautica e dell'innovazione

Ravenna si candida come nodo del sistema integrato per la nautica da diporto, al fine di valorizzare appieno le potenzialità del distretto nautico di Forlì-Cesena-Ravenna, esaltando le relazioni di filiera Porto di Ravenna - Aeroporto di Forlì - Distretto nautico - Sistema turistico, attivando proprio quelle leve di successo di cui è fortemente carente il sistema nautico italiano rispetto al resto d'Europa.

All'interno di questo disegno unitario si colloca il progetto della "Cittadella della Nautica e dell'innovazione", dalla riconversione produttiva dell'ex petrolchimico AGIP (ex Sarom), sviluppato dall'Autorità Portuale di Ravenna, su mandato delle Istituzioni locali (Provincia di Ravenna, Comune di Ravenna, CCIAA della Provincia di Ravenna), di concerto con le Associazioni economiche e di categoria, che rappresenta un'opportunità per il territorio e l'economia della Regione Emilia Romagna:

- Potenziamento infrastrutturale.
- Formazione, Ricerca, Innovazione, Design.
- Investimenti per il turismo.
- Sostegno ai circoli nautici sia dal punto di vista infrastrutturale che della promozione delle attività legate all'acqua e al mare.
- Un nuovo ruolo del "territorio" e vantaggi competitivi per la imprese.



L'Autorità Portuale di Ravenna ha progettato e sta realizzando una serie di interventi infrastrutturali lungo tutto il Porto-canale, volti tanto al potenziamento infrastrutturale e logistico quanto alla riqualificazione e valorizzazione dei waterfront e delle aree demaniali dismesse.

Tra questi ultimi le c.d. "6 miglia della nautica", che rappresentano un sistema coerente ed integrato di interventi lungo 12 km – dalla Darsena di Città alle marine della costa,

passando per la Cittadella della Nautica e dell'Innovazione – e vedono direttamente impegnate l'Autorità Portuale di Ravenna e le Istituzioni locali, mirando a valorizzare la vocazione turistica e nautica del "Territorio".

### Quadro conoscitivo

Con la realizzazione della "Cittadella della nautica e dell'innovazione" nel porto di Ravenna, su un'area di circa 88 ettari - di cui 55 sulle aree derivanti dalle riconversione produttiva dell'ex impianto petrolchimico AGIP, oggi dismesso e da bonificare, a cura ed oneri della proprietaria ENI - si darà vita ad un sistema produttivo integrato dedicato alla nautica, con le fondamenta basate sulla Ricerca, sull'Innovazione, sulla Formazione, sul potenziamento logistico ed infrastrutturale, sull'integrazione tra filiere e all'interno della filiera.

Il Costo complessivo per la realizzazione della Cittadella della Nautica e dell'Innovazione è stimato in circa 320 milioni di euro, di cui circa 40 milioni per l'investimento pubblico (volto all'urbanizzazione dell'area, all'efficientamento logistico per terra e per acqua e alla realizzazione di servizi comuni a servizio delle imprese e del territorio), circa 20 milioni in partnership pubblico-privato per la realizzazione delle strutture per la ricerca, sperimentazione e formazione, e circa 260 milioni per investimenti privati volti all'acquisto delle aree, agli insediamenti produttivi dei cantieri, dell'indotto artigianale, della componentistica, degli accessori e servizi correlati.

È stata individuata all'interno della Cittadella della nautica e dell'innovazione, inoltre, la sede del "Tecnopolo" della Provincia di Ravenna, cui la Regione Emilia Romagna ha destinato risorse all'interno del finanziamento complessivo di 6 milioni di euro.

La superficie fondiaria, pari a 88 ettari, è destinata per oltre 32 ettari ad accogliere funzioni pubbliche (arre pubbliche), mentre sulla restante parte si svilupperanno 301.855 mq di superficie utile complessiva, così distribuita:

- mq 44.887 per cantieri nautici;
- mq 110.383 per attività di servizio ai cantieri;
- mq 41.441 per attività commerciali e ricettività;
- mq 51.012 per attività di formazione;
- mq 54.132 ricadenti nella zona "Protan" da destinare.

Il progetto, sviluppato dall'Autorità Portuale su mandato delle Istituzioni locali, è completo in tutti gli aspetti chiave (urbanistico, autorizzativo, tecnico, economico, finanziario) ed è immediatamente cantierabile: è stato raggiunto l'Accordo con ENI per la cessione delle aree, sono stati approvati dal Comune di Ravenna lo strumento urbanistico (*Masterplan* del Comparto Agip) ed il progetto definitivo relativo al primo stralcio di bonifica delle aree<sup>45</sup>.

In data 10.05.11 è stato sottoscritto il Protocollo preliminare d'intesa tra Autorità Portuale di Ravenna, Comune di Ravenna, Provincia di Ravenna, Camera di Commercio di Ravenna, Regione Emilia Romagna per il progetto "Cittadella della nautica e dell'innovazione nel porto di Ravenna nelle aree oggetto di riconversione produttiva dell'ex petrolchimico Agip", con il quale gli Enti firmatari si sono direttamente impegnati, tra l'altro, a prevedere, nei rispettivi Bilanci e alle condizioni previste nello stesso Protocollo, una parte delle risorse finanziarie per la realizzazione di opere pubbliche e servizi comuni volti a favorire il decollo della Cittadella della Nautica e dell'Innovazione e ad operare per individuare tutte le possibili forme aggiuntive di finanziamento (a partire da quelle di origine comunitaria).

A stimolo alla fattiva e concreta collaborazione dei Ministeri competenti è stato poi commissionato all'Osservatorio Nautico Nazionale il Documento di Valutazione ex ante, che conferma prospettive significative a fronte dell'impatto che tale progetto apporterà al territorio in termini di produzione

<sup>45</sup> Alla data attuale non è stato emanato il Decreto del Ministero per lo Sviluppo Economico, di concerto con il Ministero dell'Ambiente, per l'ammissione dell'area dell'ex impianto petrolchimico Sarom alla procedura di cui all'articolo 252-bis del D. Lgs. 152/06 e ai relativi finanziamenti, né si ha certezza od evidenza di una sua futura emanazione.

### Quadro conoscitivo

per il diporto, occupazione, fatturato, indotto a monte e a valle, contributo al PIL, evidenziandone il differenziale rispetto alla situazione attuale.

In attesa ed a completamento dei finanziamenti delle opere pubbliche da parte del Ministero dello Sviluppo Economico, l'Autorità Portuale di Ravenna ha proseguito insieme alle istituzioni locali per favorire il decollo della "Cittadella della nautica e dell'innovazione" in tempi compatibili con le aspettative e le esigenze di tutti i portatori di interessi coinvolti, pubblici e privati, rafforzando l'impegno nella ricerca di fonti di finanziamento (locali, regionali, statali e comunitarie) per la realizzazione delle opere pubbliche, unico ed ultimo "tassello mancante" in grado di attivare e rendere altrettanto certi gli investimenti privati ed un ritorno significativo in termini di fatturato, di nuova occupazione e di reddito complessivamente prodotti.

La "Cittadella della nautica e dell'innovazione" potrà fungere così, oltre che da fucina di idee, anche da volano per lo sviluppo economico del settore nautico e della nostra Regione, ancor più significativi nell'attuale momento di congiuntura economica negativa.

### Terminal crociere di Porto Corsini

Nuovo porto crociere, nello specchio acqueo frontistante la nuova area riqualificata, è in grado di ospitare grandi navi turistiche con servizi di accoglienza ai passeggeri.

Il 16.12.09 è stato sottoscritto l'atto di concessione della gestione del Terminal Crociere di Porto Corsini dall'Autorità Portuale alla Società Ravenna Terminal Passeggeri (RTP Srl), costituita da Royal Caribbean, Aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna, Venezia Terminal Passeggeri, Società Bassani di Venezia e Camera di Commercio di Ravenna. La concessione che durerà sino al 2019.

Inaugurato ufficialmente il 20 giugno 2011, ma entrato in funzione a maggio 2010, il nuovo Porto Crociere ha reso Ravenna competitiva nello scenario internazionale del turismo crocieristico, attraverso un investimento pari a circa 30 milioni di euro, con la realizzazione di:

- una banchina di riva lunga 350 m;
- un pontile largo 40 m e dotato di due banchine lunghe 300 m, in grado di ospitare navi da crociera ancora più lunghe, grazie alle bricole di ormeggio a mare;
- l'escavo dell'avamposto a -11,50 m.

Per uno scalo che non ha mai rappresentato un riferimento importante per il settore delle crociere, la presenza ora, a Ravenna, di soggetti professionali così qualificati in questo ambito è un ottimo indicatore delle possibilità concrete che Ravenna ha di diventare realmente una nuova meta negli itinerari turistici offerti ai crocieristi in Adriatico.

La destinazione di Ravenna viene considerata potenzialmente sinergica con Venezia per la sua peculiarità di giacimento culturale di primaria importanza e per l'entroterra ricco di attrazioni. In uno scenario europeo che vede nella crocieristica un'industria turistica ancora giovane e con grandi potenzialità non del tutto espresse, la partecipazione del Terminal di Venezia nel Terminal di Ravenna sta favorendo l'unificazione dei circuiti crocieristici in Adriatico accrescendo la ricchezza di nuovi itinerari in tutto il Mediterraneo Orientale.

### Progetto di riqualificazione dell'Avanporto

L'intervento si estende su una superficie fondiaria complessiva di **18 ettari**, in gran parte recuperati dal mare, per complessivi **41.450 mq di superficie utile**, di cui mq. 31.440 da realizzare in appalto di costruzione e gestione, oltre le relative opere di urbanizzazione ed aree di sosta.

Il costo complessivo dell'intervento è stimato tra i **45** ed i **50 milioni di euro**. L'investimento pubblico è pari a circa **3 milioni di euro**.

Quadro conoscitivo

Schema 1.1

Cronoprogramma delle attività

anni	2009	2010	2011	2012
Progetto urbanistico / Approvazione	■			
Concessione costruzione e gestione (gara)		■		
Progettazione definitiva/esecutiva		■		
Opere urbanizzazione			■	
Sporting club con Bar Ristorante nel Verde attrezz.				■
n. 3 Edifici per servizi di ristoro, ricreativi o di servizio al Porto Crociere			■	
Residenze comprese nel nucleo verso mare (n. 30 abitazioni)			■	
Residenze comprese nel nucleo verso abitato (n. 45 abitazioni)			■	
Residenze comprese nel nucleo verso Candiano (n. 17 abitazioni)				■
Edifici per servizi pubblici e privati abitato				■
Centro commerciale (esercizi specializzati) abitato				■
Residenza Turistica			■	
Struttura alberghiera a standard elevato				■
Edificio per guardiania militare				■
Ulteriore palazzina di servizio GC				■
Parcheggi pubblici/privati			■	
Porto Crociere	■			
Approdi piccola nautica / Mezzi servizio		■		

**Porto Corsini** avrà una piazza - dove sarà collocato il monumento a Papa Corsini - in fregio al canale, un centro commerciale, edifici per servizio di ristoro, uno sporting club, una struttura alberghiera ed una residenza turistico-alberghiera, entrambe di standard elevato, edifici per la Guardia Costiera, i Vigili del Fuoco e la Guardia di Finanza, parcheggi privati e pubblici, oltre - ovviamente - a strade, illuminazione pubblica, rete elettrica e telefonica, fognature, rete idrica e gas. Il progetto prevede il **"borgo marittimo"**, con una distribuzione di fabbricati residenziali - impostati su una rete privata di strade pedonali e strade a viabilità condivisa, intervallata da strade e

piazzette di quartiere - che richiama molti impianti edilizi storici presenti nelle città costiere alto adriatiche (Venezia, Burano, Chioggia, Comacchio, Pirano, Umago, Parenzo, Rovigno, ecc.).

### La progettualità urbana

Dall'analisi dei documenti di pianificazione del Comune di Ravenna abbiamo elaborato alcune tavole di sintesi sul dimensionamento degli sviluppi edilizi in attuazione del PSC.

Una prima sintesi riguarda gli ambiti prevalentemente residenziali, dimensionati e individuati dal PSC del Comune di Ravenna, con riferimento a tre tipologie di aree: ambiti di nuovo impianto, ambiti a programmazione unitarie e concertata e ambiti di riqualificazione. Tali ambiti sono stati rimodulati sulla base delle tempistiche di attuazione previste dagli strumenti urbanistici considerati, quali PSC e primo POC (2010-2015) e per potenzialità complessiva (superficie utile massima realizzabile) articolata in superficie utile residenziale, superficie utile residenziale sociale e superficie utile non residenziale.

Quadro conoscitivo

Tavola 1.95

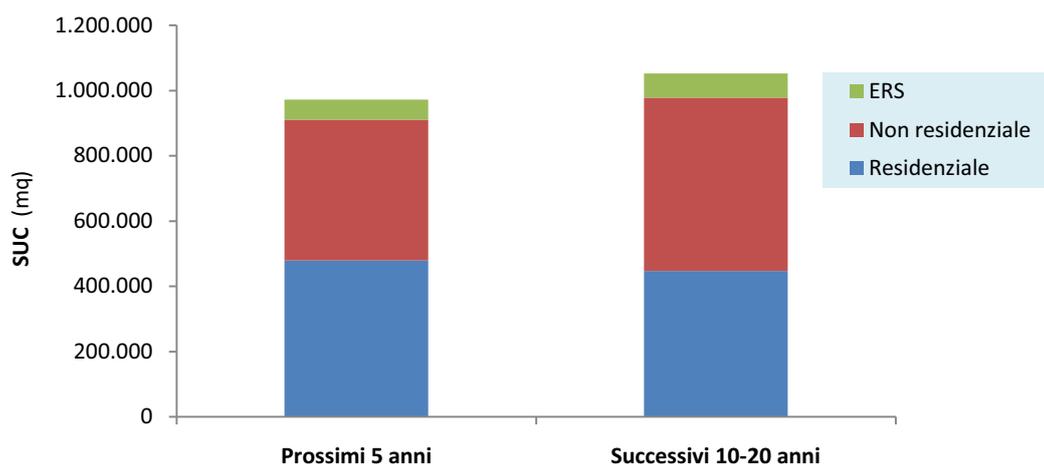
**Dimensionamento degli ambiti prevalentemente residenziali e misti**  
(mq SUC - Superficie Utile Complessiva)

	Residenziale	Non residenziale	ERS	TOTALE
<b>Prossimi 5 anni (periodo 2010-2015)</b>				
Pregresso in attuazione	204.014	47.734	-	251.748
1° POC del PSC	275.721	382.857	62.128	720.706
<b>Totale</b>	<b>479.735</b>	<b>430.591</b>	<b>62.128</b>	<b>972.454</b>
<b>Successivi al 2015</b>				
Residuo SUC su altri POC (previsti nel PSC)	447.397	531.048	73.728	1.052.173
<b>Prossimi 15-20 anni</b>				
<b>TOTALE PSC + PREGRESSO</b>	<b>927.132</b>	<b>961.639</b>	<b>135.856</b>	<b>2.024.627</b>

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati POC 8 - Piano dei servizi - Comune di Ravenna

Figura 1.41

**Sviluppi edilizi previsti dal PSC e Pregressi**



Fonte: Nomisma su dati Comune di Ravenna

Da tale analisi già è possibile osservare come circa il 46% delle metrature interesseranno la creazione di nuove abitazioni. Ipotizzando una media di 75 metri quadrati ad appartamento, nei prossimi cinque anni (primo POC e pregresso), si dovrebbero costruire circa 6.300 abitazioni e, successivamente (su di un arco di circa 10-20 anni), ulteriori 6.000 abitazioni.

Un'ulteriore analisi può essere operata suddividendo gli interventi previsti per il futuro per zone territoriali.

Quadro conoscitivo

Tavola 1.96

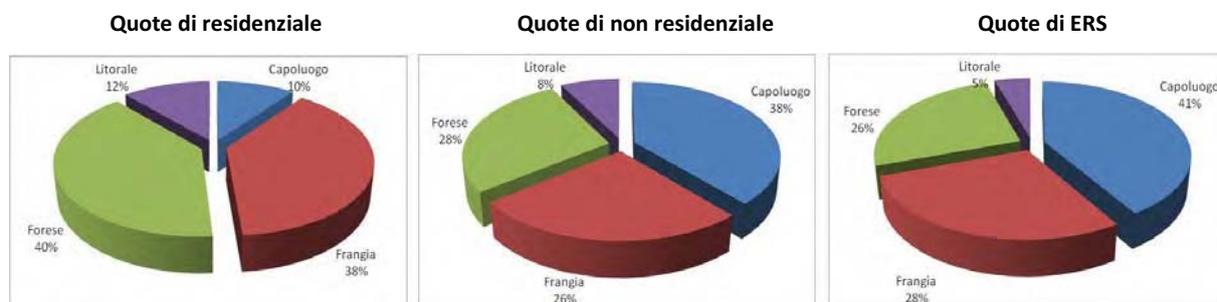
**Dimensionamento degli ambiti prevalentemente residenziali per zone territoriali**  
(mq SUC)

	Residenziale	Non residenziale	ERS	TOTALE	Percentuale
<b>Pregresso</b>					
Capoluogo	18.320	3.450	-	21.770	8,6%
Frangia	77.704	33.150	-	110.854	44,0%
Forese	87.883	5.017	-	92.900	36,9%
Litorale	20.109	6.118	-	26.227	10,4%
<b>TOTALE</b>	<b>204.016</b>	<b>47.735</b>	<b>-</b>	<b>251.751</b>	<b>100,0%</b>
<b>1° POC</b>					
Capoluogo	31.052	162.622	25.637	<b>219.311</b>	<b>30,4%</b>
Frangia	106.817	78.296	17.604	<b>202.717</b>	<b>28,1%</b>
Forese	102.372	114.683	15.959	<b>233.014</b>	<b>32,3%</b>
Litorale	35.480	27.256	2.931	<b>65.667</b>	<b>9,1%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>275.721</b>	<b>382.857</b>	<b>62.131</b>	<b>720.709</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Nomisma su dati Comune di Ravenna

Figura 1.42

**Distribuzione territoriale delle quote di nuova edilizia prevista nel 1° POC e pregresso**



Fonte: Nomisma su dati Comune di Ravenna

Dai dati elaborati nella tavola 1.96 si può osservare come circa il 49% della superficie residenziale prevista verrà sviluppata all'interno del capoluogo e della frangia (Villanova, S. Marco, S. Bartolo, Fosso Ghiaia, Borgo Montone, Porto Fuori, Madonna dell'Albero, Classe, Ponte Nuovo, Fornace Zarattini). La restante quota residenziale si distribuirà al 40% all'interno della zona Forese (S. Alberto, Piangipane, Mezzano, Roncalceci, S. Pietro in Vincoli e Castiglione) e al 12% nella zona litoranea (Casalborsetti, Marina Romea, Porto Corsini, Marina di Ravenna, Punta Marina, Lido Adriano, Lidi di Dante, Lido di Classe e Lido di Savio)<sup>46</sup>.

<sup>46</sup> Capoluogo, suddiviso in prima, seconda e terza circoscrizione; Frangia, comprende Borgo Montone, Porto Fuori, Madonna dell'Albero, Classe, Ponte Nuovo, Fornace Zarattini; Forese comprende i centri maggiori di S. Pietro in Vincoli, Savarna, S. Alberto, Castiglione, Mezzano e Piangipane, e i centri medi quali Santerno, Fosso Ghiaia, S. Stefano, Campiano, Savio e S. Zaccaria; Litorale, comprende Casalborsetti, Marina Romea, Porto Corsini, Marina di Ravenna, Punta Marina, Lido Adriano, Lido di Dante, Lido di Classe e Lido di Savio.

**Quadro conoscitivo**

Di seguito viene riportata una sintesi degli ambiti di programmazione unitaria e concertata suddivisi per zone territoriali come riportato nel Piano dei Servizi – POC.8.

Tavola 1.97

**Ambiti a programmazione unitaria e concertata (SUC obbligatoria)**

Zona	Residenziale	Non residenziale	ERS	Totale	Percentuale
Capoluogo	175.893	420.838	43.905	<b>640.636</b>	<b>45,57</b>
Frangia	115.016	25.623	7.703	<b>148.342</b>	<b>10,55</b>
Forese	75.050	379.237	5.089	<b>459.376</b>	<b>32,68</b>
Litorale	105.296	38.343	13.900	<b>157.539</b>	<b>11,21</b>
<b>TOTALE</b>	<b>471.255</b>	<b>864.041</b>	<b>70.597</b>	<b>1.405.893</b>	<b>100,00</b>

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati POC 8 - Piano dei servizi - Comune di Ravenna

Un'altra tipologia di ambiti (stabiliti dal PSC e ricompresi nel dimensionamento residenziale sintetizzato nella tavola 1.98) è costituita da quelli di Riqualificazione.

Tavola 1.98

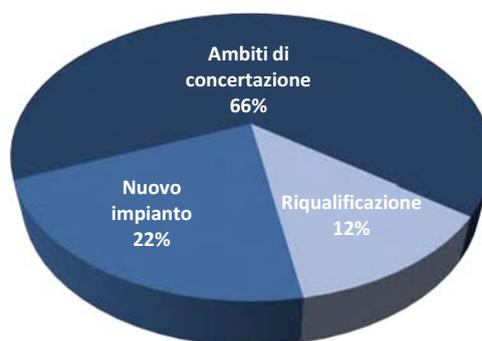
**Dimensionamento degli ambiti oggetto di Riqualificazione prevalentemente residenziale (dimensionamento complessivo aree PSC)**

Residenziale	Non residenziale	ERS	TOTALE
49.504	144.653	21.270	215.426

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati POC 8 - Piano dei servizi - Comune di Ravenna

Figura 1.43

**Ripartizione del dimensionamento del PSC per tipologia di ambiti**



Fonte: Nomisma su dati Comune di Ravenna

**PROPONIAMO, DI SEGUITO, UNA SINTESI DELLE POTENZIALITÀ EDIFICATORIE DEL PSC:**

- **Componente residenziale** - Gli ambiti che sono già stati oggetto di concertazione coprono le potenzialità edificatorie del 1° POC (471.000 mq); a questi occorre aggiungere gli ambiti della Riqualificazione, quasi interamente compresi nel 1° POC (42.800 mq); rimane una potenzialità di dimensioni pressoché analoghe a quelle già pianificate (oltre 400.000 mq di SUC) a copertura delle previsioni a 15-20 anni del PSC.

### Quadro conoscitivo

- **Componente non residenziale** - Gli ambiti della concertazione assorbono quasi completamente le potenzialità edificatorie stabilite dal PSC (rimane un residuo di 60-70.000 mq); se poi si aggiungono gli ambiti della Riqualificazione (100.000 mq), le potenzialità edificatorie residue sono esaurite.
- **Componente di ERS** - Gli oltre 70.000 mq degli ambiti della concertazione superano leggermente le potenzialità del 1° POC; a questi occorre aggiungere gli ambiti della Riqualificazione, dei quali 20.000 mq già inseriti nel 1° POC; rimane un residuo di entità pressoché analoga, vale a dire poco meno di 70.000 mq.
- **Potenzialità della Darsena di città** - All'interno delle potenzialità totali, in termini di superfici, stabilite dal PSC, si deve comprendere anche la capacità edificatoria definita dal POC tematico Darsena sintetizzata nella tavola 5.5, che sembra così esaurire le potenzialità del PSC (al netto del pregresso e del 1° POC).

Tavola 1.99

### Capacità edificatoria POC Darsena<sup>(\*)</sup>

Provenienza	SUC (mq)
PRU 1996	369.307
Utilizzazione Banchine	33.600
Scalo Merci	17.250
Stazione ferroviaria	10.000
Facoltativa (PSC-Art.101)	24.274
<b>TOTALE POC TEMATICO</b>	<b>454.421</b>

<sup>(\*)</sup> Bozza POC tematico: St del POC tematico: mq 805.758; Ut del POC tematico: 0,56 mq/mq.

### PROIEZIONI DEMOGRAFICHE E PROIEZIONI URBANISTICHE

Il PSC è dimensionato su 18.435 nuovi abitanti insediabili nei prossimi 20 anni (si tratta di un tasso di crescita simile a quello registrato nel decennio 2000-2010). Equivalgono a 8.500–9.200 nuovi nuclei familiari (rispettivamente, nell'ipotesi di un nucleo di dimensione media analoga a quella del 2009, pari a 2,17 componenti, ed uno di dimensione media di 2 componenti).

- Gli sviluppi edilizi previsti dal PSC si traducono in 6.300 nuove abitazioni nei prossimi 5 anni ed altre 6.000 abitazioni nei successivi 15 anni (nostre stime).
- La produzione di abitazioni supera di gran lunga l'aumento previsto di nuove famiglie (1,44–1,33 nuove abitazioni ogni nuova famiglia).

---

## Quadro conoscitivo

### La visione dei desiderata-fabbisogni degli stakeholder

Questa parte raccoglie le indicazioni di 9 stakeholder intervistati tra giugno e settembre 2011<sup>47</sup>.

Dalla ricognizione emerge una posizione comune laddove si ritiene che la Nuova Darsena non debba essere pensata come un nuovo quartiere residenziale, ma come un **'polo attrattore' di funzioni di rango sovracomunale, contenente anche funzioni urbane.**

Un secondo elemento che accomuna le diverse testimonianze è l'attenzione attribuita alla **qualità** degli interventi che, al di là delle possibili funzioni inserite, si ritiene debba rappresentare il fattore guida della trasformazione, risultando al contempo un elemento essenziale per il successo dell'operazione e per l'effettiva elevazione dello standing della città.

Un'ulteriore nota che emerge è l'attenzione posta circa gli **effetti che la trasformazione può avere rispetto la restante parte del territorio cittadino** e non solo e le correlazioni rispetto ad altre iniziative programmate o in cantiere nella città, alcune di queste strettamente connesse (addirittura contigue) con la riqualificazione della Darsena di Città. I tempi ed il profilo della trasformazione debbono (auspicabilmente) essere definiti tenendo conto di progetti quali la Cittadella della Nautica, la Nuova stazione FS già che potrebbe contenere dotazioni potenzialmente in conflitto con quelle della Darsena. Le connessioni coinvolgono inoltre il Tecnopolo, anch'esso prossimo alla Darsena e le cui funzioni drenano una parte cospicua di risorse pubbliche e private nonché di fabbisogni nel campo della ricerca e dei servizi avanzati. Si segnala inoltre la necessità di un'operazioni coerente con le previsioni di altri progetti/realità territoriali, in ambito nautico, che oltre alla Cittadella della Nautica interessa la nuova valorizzazione di Marinara ed il nuovo avamposto di Porto Corsini (terminal crociere e borgo marittimo).

Viene inoltre espressa la stretta sinergia con il percorso di candidatura di **Ravenna Capitale della Cultura 2019**. La riqualificazione della Darsena risulterebbe infatti centrale per la candidatura in quanto nel dossier in preparazione risultano strategici aspetti quali il rapporto tra città e acqua, nonché la connessione tra passato e futuro.

Pertanto risulta efficace un attento esame degli edifici e degli spazi presenti ai fini di una loro preservazione, auspicata da un'ampia parte degli intervistati, dato il valore testimoniale, ma anche funzionale al buon esito della candidatura.

---

<sup>47</sup> Si tratta nello specifico di: Claudio Casadio (Presidente Provincia di Ravenna), Giuseppe Parrello (Presidente Autorità Portuale di Ravenna), Natalino Gigante (Vice Presidente CCIAA di Ravenna, Presidente Terminal Crociere Porto Corsini), Giannantonio Mingozzi (Vicesindaco Comune di Ravenna – con delega Porto e Università), Ouidad Bakkali (Assessore alla Cultura Comune di Ravenna), Massimo Camelian (Assessore Comune di Ravenna – Artigianato, Agricoltura, Piccola e Media Impresa, Industria, Cooperazione, Servizi Demografici, URP e Statistica), Andrea Corsini (Assessore Comune di Ravenna – Turismo, Commercio, Lavori Pubblici, Traffico, Protezione Civile e Subsidenza), Alberto Cassani (Coordinatore Candidatura Ravenna 2019, già Assessore Comune di Ravenna – Cultura) e Matteo Casadio (Presidente Sapir, già assessore Comune di Ravenna – Attività Produttive, Grandi Infrastrutture, Personale e Semplificazione).

### Quadro conoscitivo

Mutuando lo spirito del progetto di candidatura, le ipotesi di trasformazione andrebbero utilmente lette in funzione dei temi esplicitati nei documenti diffusi<sup>48</sup>, con un forte accento sulla contemporaneità in giustapposizione con l'antichità connotante il centro storico. In particolare vengono segnalati 5 temi cruciali:

1. accoglienza;
2. contraddizioni;
3. relazione città/acqua;
4. nuovi immaginari;
5. trasformazioni.

**UN PRIMO ASSE STRATEGICO** è quindi quello che attribuisce alla Nuova Darsena una forte connotazione e funzionalità in ambito culturale, utile al programma di candidatura così come ad inserire più compiutamente Ravenna nei circuiti e nelle reti culturali internazionali. Tra i fabbisogni vengono più spesso citati:

1. la valorizzazione dei siti di archeologia industriale e delle aree portuali;
2. la previsione di una Cittadella del Mosaico, funzionale ad ospitare le collezioni presenti nell'Accademia delle Belle Arti, ma soprattutto a generare un polo della cultura contemporanea, non necessariamente sotto forma di museo tradizionale, ma interpretabile anche in forma diffusa all'interno degli spazi presenti in Darsena;
3. l'ipotesi di uno spazio polifunzionale, anche a cielo aperto, di grande capienza per ospitare manifestazioni di vario genere in un ambiente più ampio del Pala de André;
4. l'opportunità di introdurre uno spazio multifunzionale per produzioni artistiche, prove tecniche, ecc. aggiuntivo e utile a razionalizzare l'offerta esistente (Ex Almagià, Teatro Rasi e Alighieri);
5. la previsione di una ricettività per artisti che permetterebbe alle compagnie ravennati di ospitare nuove produzioni quando oggi più spesso sono necessitate a uscire dal territorio comunale.

Per ragioni di completezza si segnalano altri progetti indicati dagli intervistati, in ragione di alcune idee/progetti proposti pubblicamente anche da soggetti privati. Tra questi: la 'piazza d'acqua', più o meno riconducibile al punto 3 precedente, differenziandosi però per previsioni dimensionali contenute; l'Exploratorium, ovvero un museo della scienza e della tecnica comparabile come stile al Museo della Scienza di Valencia; un centro interreligioso/interculturale.

Sempre all'ambito culturale è ascrivibile anche l'ipotesi di rafforzare l'offerta di residenzialità universitaria, con una struttura di un centinaio di posti letto, da intendere in previsione del nuovo corso di insegnamento all'interno della Facoltà di Ingegneria (laurea triennale di ingegneria nautica) e della stretta connessione che avrebbe con il Tecnopolo e con la Cittadella della Nautica, nonché in una logica di razionalizzazione dell'offerta attuale di posti letto convenzionati.

**UN SECONDO ASSE STRATEGICO** è rappresentato dall'implementazione di funzioni che favoriscano la destagionalizzazione turistica. Il turismo culturale unitamente alla vocazione già esistente nel turismo d'arte sono fattori che operano favorevolmente in questa direzione. Altre traiettorie interessano in particolare il turismo business, legato sia all'economia locale sia allo sviluppo del segmento congressuale.

<sup>48</sup> <http://www.ravenna2019.it/Diventare-capitale/II-Progetto-Ravenna-2019/I-Temi-della-candidatura2>.

### Quadro conoscitivo

Per cui tra le funzioni auspicabili si cita:

1. un centro congressi da affiancare al Pala De Andrè, a potenziamento dell'offerta locale;
2. almeno un albergo di categoria superiore, a supporto del centro congressi, in ragione del fatto che i due esercizi attivi in centro non sarebbero sufficienti a rispondere alla domanda nel caso di un consolidamento della convegnistica. Inoltre la nuova ricettività risulterebbe di supporto ad una probabile evoluzione della croceristica dal transito all'imbarco e quindi con possibilità di pernottamento in città.

Un ulteriore segmento che potrebbe trovare un'utile collocazione nella Darsena e rafforzarne la vocazione turistica è quello dell'intrattenimento dei giovani. L'idea avanzata da più intervistati è che la Darsena potrebbe ospitare un distretto del tempo libero vocato soprattutto all'animazione serale che affiancherebbe l'offerta di Marina di Ravenna ampliandola anche sotto il profilo stagionale.

**UN TERZO ASSE STRATEGICO** è ascrivibile alle funzioni urbane di qualità che hanno nella riappropriazione del rapporto col mare un elemento di grande valore innovativo. A questo ambito sono riconducibili anche le funzioni residenziali, così come gli spazi direzionali funzionali ad avvicinare al porto le attività economiche connesse, oggi variamente dislocate nel centro storico.

Per estensione si potrebbe poi ricondurre a questo asse la previsione di una exposition/showroom di prodotti nautici.

Data la dimensione dell'area il target a cui rivolgersi non può essere limitato alla scala locale, ma coinvolgere in maniera estesa il mercato estero. Ciò appare necessario soprattutto per le dotazioni residenziali, per le quali il mercato di riferimento sarebbe almeno europeo, con un marketing favorito sia dalla candidatura di Ravenna a Capitale Europea della Cultura, sia dal consolidamento del turismo crocieristico. I fattori di attrazione su cui fare leva sarebbero la presenza di una città d'arte, di attrattori turistici variegati (culturali, balneari, di intrattenimento, ecc.) rafforzati dalla elevata qualità della vita e da condizioni climatiche migliori rispetto al centro-nord Europa.

Elementi cruciali da sviluppare ulteriormente sarebbero in particolare il potenziamento delle strutture per la nautica, e di quelle dedicate alla cura e alla salute/benessere, con la previsione di spazi verdi altrettanto importanti visto il target.

Trasversale ai diversi assi risulta il **potenziamento delle dotazioni commerciali**, auspicata da tutti gli intervistati. L'ipotesi di uno sviluppo di grandi superfici non risulta una scelta gradita ai più, emergendo piuttosto una preferenza verso gallerie commerciali. Tuttavia non sfugge le necessità di trovare anche in questo ambito dei 'progetti guida' che per respiro e qualità diano il segno della trasformazione in un ambito di tali dimensioni per cui i piccoli operatori faticherebbero a proporre progetti omogenei. L'attenzione dovrebbe essere posta sulle merceologie, per evitare che la nuova offerta vada a confliggere con quella del centro storico.

Un accento particolare viene dato da taluni alla zona di testata, soprattutto in coincidenza con la previsione della nuova stazione FS e con la ricongiunzione con il centro storico, in un'area fortemente trafficata (croceristi, gruppi organizzati, viaggiatori FS) e oggi debole sotto il profilo dell'offerta.

**L'artigianato**, nelle sue molteplici forme, sarebbe un'ulteriore componente dell'economia locale che in quest'area troverebbe ampie possibilità di sviluppo, fatta eccezione per la sua componente produttiva; abbracciando perciò la componente artistica, di servizio alla persona, di vendita.

Dalla ricognizione non emergono invece fabbisogni specifici su altre possibili funzioni come sale cinematografiche e impianti sportivi, allo stesso tempo risulterebbero tutto sommate soddisfatte le

---

### Quadro conoscitivo

esigenze di servizi avanzati grazie al Tecnopolo (sebbene valutazioni più puntuali andrebbero rimandate alla sua attuazione).

Infine emergono alcune questioni puntuali che necessitano attenzione e richiedono in taluni casi approfondimenti specifici in fase di progettazione degli interventi e valutazioni in merito alla operatività della Nuova Darsena.

Il nodo principale riguarda le attività realizzabili nel canale, soprattutto oltre il ponte mobile. Avendo la testata e le zone limitrofe un pregio particolare, molti desiderata hanno interessato proprio quest'area. Posti molti vincoli alla navigabilità del canale, vanno accertate meglio le possibilità di apertura del ponte mobile per valutare alcune proposte emerse, come la possibilità di accesso e di attracco da parte imbarcazioni per minicrociere (minimo 100 m di lunghezza) o di maxiyacht (oltre 50 mt) o da parte di mezzi di collegamento per croceristi provenienti dal terminal di Porto Corsini.

Sempre in riferimento alla testata del canale, non mancano segnalazioni circa la necessità per quest'area di pregio, di una maggiore **attenzione alla sicurezza ed alla lotta al degrado** nella zona della stazione, nel suo rafforzato ruolo di porta della città.

Infine sotto il profilo del rapporto acqua-città non mancano segnalazioni circa l'importanza della **qualità degli accessi all'area**. Per un intervento di qualità le aree di pregio non devono solo essere concentrate lungo la darsena-aree demaniali, ma occorre affrontare debitamente anche il tema dell'accesso dalla città, dove oggi si pongono problemi 'estetici' dovuti alla pessima qualità delle aree circostanti e di alcuni interventi ERP recenti in testata. Per raggiungere le zone di pregio, viene affermato, si debbono avere accessi con standard estetici-qualitativi all'altezza.

### **Come viene percepita la Darsena dai ravennati e primo sondaggio sulla domanda potenziale di abitazione nella zona (indagine Nomisma, giugno 2011)**

Attraverso un'indagine telefonica (metodo CATI) Nomisma ha fotografato la percezione che hanno i ravennati della Darsena di città e le potenzialità della stessa rispetto ad una domanda di residenzialità (giugno 2011).

L'indagine è stata rivolta ad un campione di 106 ravennati, significativo dell'universo della popolazione residente (con un livello di confidenza del 95% ed un intervallo di confidenza del 10%).

Di seguito presentiamo il Questionario e i risultati emersi dalle interviste svolte.

Quadro conoscitivo

**INDAGINE RIVOLTA AI RAVENNATI SULLA PERCEZIONE DELLA DARSENA DI CITTÀ.**

1. **Età dell'intervistato:** (va bene anche fascia di età: 18-29 anni; 30-39 anni; 40-54 anni; 55- 70 anni; oltre 70 anni) \_\_\_\_\_
2. **Da quanti anni vive a Ravenna?** \_\_\_\_\_
3. **Come giudica la zona della Darsena (il lungo Candiano che c'è in città)?**
  - Zona industriale che rimarrà tale
  - Zona industriale che potrebbe diventare un pezzo di città
  - Zona industriale che non verrà mai riqualificata
  - Altro (specificare) \_\_\_\_\_
4. **Ritiene che la presenza di uno specchio d'acqua in città rappresenti una risorsa che, se valorizzata, potrebbe migliorare la qualità della vita in città?**
  - SI, per i soli residenti
  - SI, per i turisti
  - SI, per tutti
  - NO
5. **Supponiamo che lei stia cercando casa e sia nelle condizioni di acquistarla. Le piacerebbe andare a vivere nella zona della Darsena se questa venisse riqualificata?**
  - SI
  - NO

**Se SI perché:**

  - C'è l'acqua
  - E' vicina al centro
  - E' vicina alla stazione
  - Immagino che diventerà una zona bella
  - Altro (specificare): \_\_\_\_\_

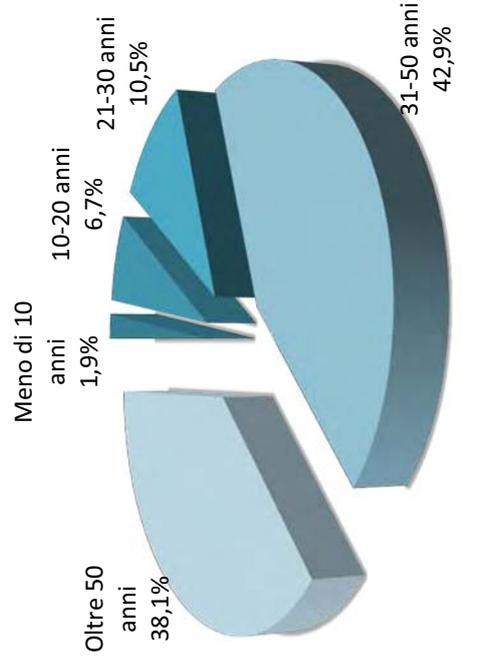
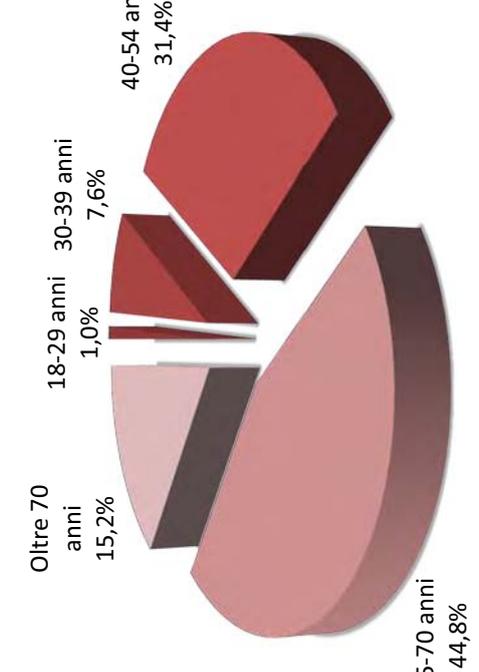
**Se NO perché:**

  - C'è l'acqua e non la voglio
  - Non diventerà mai una zona residenziale di qualità
  - E' giusto che rimanga zona industriale
  - Altro (specificare): \_\_\_\_\_

Testo del Questionario utilizzato per le interviste telefoniche realizzate nel mese di giugno 2011.

**Quadro conoscitivo**

**Profilo degli intervistati**

<p><b>Caratteristiche dei 106 ravennati intervistati</b> (campione significativo dell'universo della popolazione residente, con un livello di confidenza del 95% ed un intervallo di confidenza del 10%)</p>	<p><i>Distribuzione degli intervistati per classi di età</i></p>  <p><i>Distribuzione degli intervistati per anni di residenza a Ravenna</i></p> 
<p><b>Analisi</b></p>	<p>Le famiglie intervistate vivono a Ravenna da molti anni e la persona di riferimento è adulta.</p>

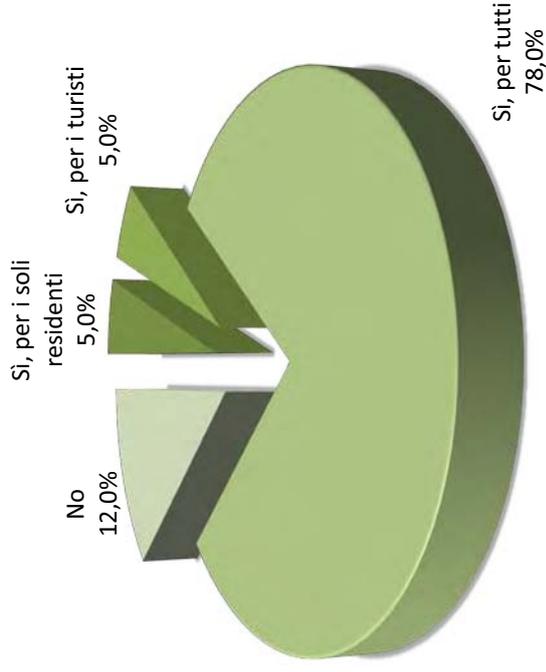
**Quadro conoscitivo**

**Analisi delle risposte**

<p><b>Come giudica la zona della Darsena?</b></p>	<p><b>Hanno risposto in 89 (84% degli</b></p>	<p>Elenco risposte non riconducibili a quelle previste ("altro"):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dovrebbe diventare una zona turistica</li> <li>- gli piace come è adesso</li> <li>- non la conosce e non sa giudicare</li> <li>- non la pratica, sa solo che il porto è in funzione</li> <li>- non sa bene come cambierà, ma pensa in modo negativo</li> <li>- non sa giudicare, perché cambiano sempre idea sulla riqualificazione</li> <li>- sa che una parte è stata urbanizzata e spera sia venuta bene</li> <li>- si sta già riqualificando</li> <li>- strade rotte</li> <li>- zona verde</li> </ul>
<p><b>Analisi</b></p>	<p>Prevale l'opinione che la zona potrebbe diventare un pezzo di città (57,3%) anche se è piuttosto rilevante la quota di coloro che ritiene che si tratti di una zona che non verrà restituita ad usi urbani (31,3%). Di questi una parte pensa che si tratti di una zona industriale che rimarrà tale mentre l'altra parte è convinta che non verrà mai riqualificata.</p> <p>Infine, rispetto all'età degli intervistati e agli anni di residenza a Ravenna, coloro che ritengono che la Darsena potrebbe essere restituita alla città si concentrano nella fascia di età giovane (18-39 anni), nati e cresciuti a Ravenna.</p>	

**Quadro conoscitivo**

Ritiene che la presenza di uno specchio d'acqua in città rappresenti una risorsa che, se valorizzata, potrebbe migliorare la qualità della vita in città?

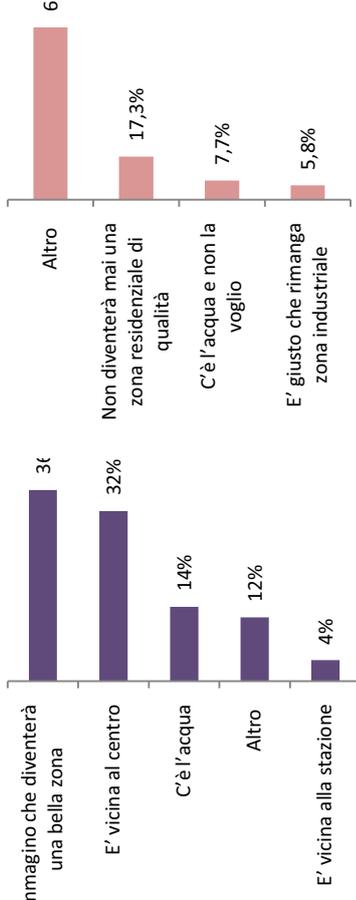
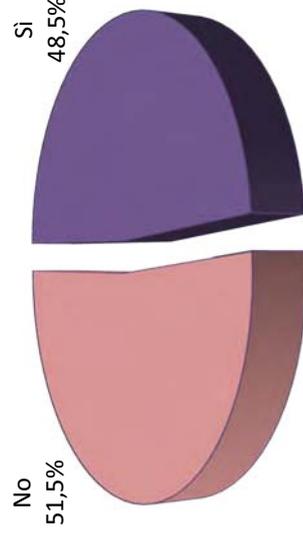


**Analisi**

Prevale nettamente l'apprezzamento per la presenza in città di uno specchio d'acqua che si ritiene rappresenti una risorsa che potrebbe migliorare la qualità della vita. La componente che non apprezza la presenza della Darsena (il 12% di chi ha risposto), si concentra nella classe di età dai 40 ai 54 anni e vive da oltre 30 anni a Ravenna.

**Quadro conoscitivo**

Supponiamo che lei stia cercando casa e sia nelle condizioni di acquistarla. Le piacerebbe andare a vivere nelle zona della Darsena se venisse riqualificata?



**Analisi**

I rispondenti si dividono pressoché equamente tra chi acquisterebbe e chi non acquisterebbe casa nella zona della Darsena. Quelli che sarebbero disposti ad acquistarla appartengono, in prevalenza, alla fascia di età 55-70 anni e risiedono a Ravenna da 30-50 anni. Quelli che non comprerebbero casa hanno tra i 40-54 anni e risiedono a Ravenna da 30-50 anni.

**Approfondimento su chi ha risposto "SI, sarei disposto ad acquistare un'abitazione".**

- I motivi di acquisto sono legati prevalentemente alle aspettative di riqualificazione della zona e alla vicinanza al centro cittadino (nell'insieme rappresentano il 48% delle motivazioni di acquisto).
- La presenza dell'acqua non sembra essere una condizione che motiverebbe l'acquisto dell'abitazione.
- La componente "Altro" nelle motivazioni di acquisto è così articolata:
  - ben servita dai mezzi;
  - è una zona facilmente accessibile;
  - per una migliore qualità della vita;
  - se ci si aggiunge una zona verde potrebbe servire per i ravennati;
  - vicino alla stazione, centro storico e in relazione con il mare;
  - tutte le opzioni affermative.

### Quadro conoscitivo

#### Approfondimento su chi ha risposto “NO, non sarei disposto ad acquistare un’abitazione” .

- I motivi di non acquisto sono piuttosto vari. Tra quelli indicati prevale lo scetticismo sulla possibilità che la zona venga riqualificata secondo standard di qualità.
- La componente “Altro” nelle motivazioni di non acquisto è così articolata:
  - ✓ ci abita vicino e non gli interessa
  - ✓ ci ha lavorato e non vuole più tornarci
  - ✓ è anziano e non vuole trasferirsi
  - ✓ è vicina a una zona industriale attiva inquinante; è una zona sbagliata dove abitare
  - ✓ in passato ci aveva già abitato e si trova meglio in campagna
  - ✓ la riqualificazione durerà troppo a lungo per l'età che ha
  - ✓ non ama il centro, vuole vivere in periferia; preferisce vivere in campagna
  - ✓ non le piace la presenza dell'acqua
  - ✓ pensa che diventerebbe troppo commerciale
  - ✓ preferisce il centro
  - ✓ preferisce la montagna e la collina
  - ✓ preferisce vivere in una zona più tranquilla
  - ✓ preferisce vivere vicino al mare
  - ✓ resta l'immagine della zona industriale
  - ✓ troppa delinquenza e troppi extracomunitari
  - ✓ troppo rumore.
- Dall'elenco delle motivazioni sopra riportate emerge, con maggior frequenza, la preferenza per zone esterne alla città (periferia, campagna, monti, colline, mare) e l'attuale condizione di degrado della zona, che preclude la possibilità di valutare un eventuale interessamento per una nuova offerta abitativa.

**Quadro conoscitivo**

**Considerazioni  
finali**

I ravennati sono propensi a considerare la Darsena una risorsa per la città, se opportunamente riqualificata.

La presenza dell'acqua non rappresenta un elemento fondamentale nel processo di riqualificazione della zona, nel senso che i cittadini sono equamente distribuiti tra chi l'apprezza e chi non l'apprezza.

Invece, non sembra essere un elemento che condiziona la scelta localizzativa di una domanda potenziale di residenzialità.

I motivi di un possibile acquisto dell'abitazione in zona sono legati prevalentemente alle aspettative di riqualificazione e alla vicinanza al centro cittadino (nell'insieme rappresentano il 48% delle motivazioni di acquisto).

Rimane però presente, nei ravennati, la voglia di vivere al di fuori del centro città.

Inoltre grava sulla zona la lenta attività di riqualificazione che induce i residenti ad essere scettici sulla possibilità che l'area venga restituita alla città.

## 1.2 SITUAZIONE URBANISTICA DELLA DARSENA DI CITTÀ<sup>49</sup>

### 1.2.1 Inquadramento

L'approfondimento del quadro urbanistico e normativo relativo al comparto di riqualificazione "Darsena di Città" non può esimersi dal tracciarne, almeno schematicamente, il cammino seguito dall'inizio degli anni Novanta ad oggi. Tale *excursus* serve a supportare le valutazioni e considerazioni progettuali di seguito svolte.

Il tema della Darsena viene proposto all'attenzione nazionale attraverso il programma di riqualificazione urbana (PRU) redatto in attuazione del Decreto Ministeriale 1 dicembre 1994, n. 1071; tuttavia l'area era stata oggetto di un più complessivo inquadramento urbanistico già a partire dal PRG 1993 redatto dai proff. Marcello Vittorini e Giovanni Crocioni.

Quello strumento urbanistico pose l'attenzione al tema della "qualità urbana", attraverso il recupero e la riqualificazione di tessuti della città esistente per i quali si prevedevano interventi ad elevato grado di integrazione funzionale. E proprio in forza di quella concezione urbanistica venivano delimitati e disciplinati il comparto "Darsena di Città" e la "Cintura verde"; fra essi si stabiliva una diretta correlazione attraverso un particolare meccanismo perequativo basato su una potenzialità edificatoria assegnata alla "Cintura" (pari a 0,10 mq/mq Ut) che poteva essere localizzata – tra gli altri – proprio nel comparto della Darsena.

Ma è dal PRU 1996 che occorre partire per analizzare le modalità attraverso cui sono stati affrontati e sciolti i nodi complessi che l'operazione di riqualificazione presentava e tuttora presenta, dal momento che è quello lo strumento che delinea le modalità attuative dell'intervento, ne svolge le verifiche di fattibilità, avvia la fase di negoziazione che porta alla realizzazione del "Parco Teodorico".

Negli anni successivi alla redazione del PRU, ulteriori passaggi urbanistici sono intervenuti a precisare le modalità dell'attuazione: le aree dismesse del sistema-Darsena sono state inserite all'interno del Programma Speciale d'Area approvato ai sensi della legge regionale 19 agosto 1996, n. 30; più tardi lo stesso comparto è stato inserito nell'ambito del Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST) che lo collegava ad ulteriori interventi di riuso urbano, ivi incluso il riassetto della stazione ferroviaria, che avrebbe dovuto attivare una maggiore permeabilità fra il centro storico e l'area della stessa Darsena.

Prende così corpo uno dei passaggi salienti che, connettendo diversi ambiti di riqualificazione in una visione più generale dello sviluppo urbano, evidenziano nuove grandi potenzialità urbane connesse tuttavia a fattori di ulteriore complessità che potrebbero rallentare la sua concreta attuazione degli interventi.

Tali previsioni trovano conferma all'interno del Piano Strutturale Comunale (PSC) approvato con deliberazione consiliare del 27 febbraio 2007; l'art. 101 detta le "Prescrizioni specifiche per la città da riqualificare" e stabilisce per il comparto Darsena (comma 4) l'esigenza che il Piano Operativo Comunale (POC) e il PRU prevedano:

- a. la valorizzazione ambientale con progettazione integrata del sistema verde;
- b. la definizione di contributi per la realizzazione di opere pubbliche di valenza generale;
- c. la valorizzazione delle aree di archeologia industriale interne al comparto;

<sup>49</sup> Le figure e le tavole contenute in questo capitolo sono state raccolte nell'Allegato cartografico al Rapporto.

### Quadro conoscitivo

- d. l'introduzione di un indice sulle aree demaniali di banchina;
- e. l'incremento dell'indice delle quantità edificatorie ospitate da 0,15 mq/mq a 0,20 mq/mq;
- f. l'incremento dell'altezza degli edifici fino ad un massimo di 40 metri, raggiungibile in alcune aree del *waterfront*;
- g. l'obbligo di realizzare parcheggi pertinenziali interrati e/o multipiano sull'intera area della Darsena di Città senza incidere sulla superficie utile;
- h. la riduzione delle precedenti previsioni commerciali, così da insediare una sola grande struttura di vendita di livello inferiore.

Le prescrizioni dettate dal PSC derivano dalla revisione del progetto relativo all'intero ambito affidato appena qualche tempo prima dall'Amministrazione Comunale a Boeri Studio; la soluzione indicata a tale proposito aveva riconfigurato i sistemi delle attrezzature pubbliche e della mobilità all'interno del comparto di riqualificazione (puntando soprattutto all'accorpamento del verde pubblico) al fine di accrescere la qualità ambientale, urbanistica e architettonica, mediante il rafforzamento - in particolare - del rapporto fra l'edificato e il fattore "acqua".

Un ulteriore passaggio da non trascurare è rappresentato dal Protocollo Preliminare d'Intesa sottoscritto dal Comune di Ravenna, dalla Regione Emilia-Romagna, da Rete Ferrovie Italiane (RFI), da FS-Sistemi Urbani, nonché dall'Autorità Portuale, per il riassetto funzionale dell'area compresa fra il centro storico e il comparto Darsena, con un ruolo di cerniera urbana assegnato alla stazione ferroviaria, i cui criteri di trasformazione venivano demandati al POC tematico "Darsena di Città".

Da ultimo, occorre ricordare come nel settembre 2009 il Comune di Ravenna, l'Autorità Portuale, la Provincia e la Camera di Commercio abbiano costituito la società Agen.Da s.r.l. con la finalità di:

- monitorare i processi di trasformazione edilizia, urbanistica, demografica, sociale ed economica all'interno dell'area del PRU;
- assicurare la gestione coordinata dei rapporti con i soggetti pubblici che esercitano, all'interno dell'area, compiti e funzioni comunque connessi all'attuazione del PRU;
- gestire i rapporti con i proprietari pubblici e privati degli immobili inclusi nel PRU;
- elaborare proposte di piani e programmi attuativi, integrativi o modificativi del PRU da sottoporre agli organi amministrativi degli enti soci;
- ricercare ed acquisire finanziamenti pubblici e privati a sostegno dell'attuazione del PRU, gestendo i conseguenti rapporti con i soggetti finanziatori;
- erogare servizi accessori o strumentali alla progettazione e alla realizzazione di lavori di competenza pubblica previsti dal PRU e dai relativi piani e programmi attuativi o che, comunque, si rendano necessari all'interno dell'area in relazione alla sua attuazione, nonché di sviluppare attività connesse alla conduzione di procedure espropriative necessarie all'attuazione del PRU;
- valorizzare il proprio patrimonio immobiliare;
- realizzare iniziative volte a elevare la qualità e l'attrattiva dell'area del PRU.

Di tali strumenti e di tale successione di eventi occorre tenere conto nell'approfondimento del quadro urbanistico e normativo dell'area in questione.

### **1.2.2 I caratteri storici dell'ambito di riqualificazione**

Il riassetto complessivo della struttura marittimo-portuale di Ravenna, con la realizzazione del canale Candiano – allora chiamato canale Corsini in onore al papa regnante – datano ai primi decenni del

### Quadro conoscitivo

XVIII secolo, ma fu solo attraverso gli interventi di rettifica del suo corso, avviati nel 1772, che la Darsena acquisì la sua prima e reale funzionalità.

Nel 1960 il porto di Ravenna assurse a rango nazionale; dieci anni più tardi i lavori di approfondimento del canale e l'ampliamento della darsena consentirono l'attracco dei primi piroscafi di grande tonnellaggio.

Questa scelta rappresentò la chiave di volta per lo sviluppo delle attività produttive e mercantili nella città di Ravenna, con l'insediamento, sul finire del XIX secolo, di piccoli opifici, fra cui la raffineria di zolfo Almagià.

All'inizio del Novecento, dopo la realizzazione della nuova Dogana, il tessuto industriale prese maggior forza con la realizzazione dello iustifico Montecatini, di una vetreria, di piccole attività manifatturiere che trasformarono la darsena nella prima area industriale ravennate.

Lo sviluppo delle attività petrolchimiche fece il resto, portando all'insediamento di raffinerie nella zona più esterna del comparto, dove esse poterono estendersi su ampie aree libere, pur continuando a gravitare sul sistema connettivo rappresentato dal canale Candiano.

Poi, come in ogni area industriale storica, il succedersi dei soggetti produttivi modificò il carattere della zona: gli insediamenti della Cooperativa Muratori e Cementieri e della Pansac portarono alla realizzazione di strutture di forte impatto territoriale, con un'occupazione intensiva dell'area che annoverava al proprio interno funzioni di servizio legate sia alla portualità (Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Compagnia Portuale) sia alla tradizionale vocazione produttiva dell'area ravennate (Consorzio Agrario Provinciale).

Il modificarsi del modello produttivo nazionale e distrettuale, le ricorrenti crisi petrolifere, la riorganizzazione della portualità in ambito adriatico e mediterraneo produssero poi le condizioni per una svolta radicale dell'area che vide, in parte, il re-insediamento di nuove funzioni e in parte la progressiva dismissione delle attività industriali in essere; tutto ciò fece maturare l'esigenza della riqualificazione fisica e della riorganizzazione funzionale del comparto.

Il lungo cammino evolutivo della Darsena resta testimoniato dai tanti manufatti superstiti a cui oggi conferiamo valore di archeologia industriale: alcuni di essi sono caratterizzati da un'elevata qualità tecnologica, costruttiva e spaziale; altri presentano un significato prevalentemente testimoniale. Ma l'insieme di tali presenze propone un panorama insediativo di grande suggestione storica e architettonica, di cui qualsiasi progetto di riqualificazione deve necessariamente tenere conto, affinché non si disperdano i segni della storia e della memoria che hanno caratterizzato un'area tanto importante per l'evoluzione economica e sociale di Ravenna e del suo territorio.

### **1.2.3 L'assetto urbanistico di Ravenna est**

Il comparto "Darsena di Città" si colloca nella porzione est della città di Ravenna che trova una caratterizzazione peculiare in termini morfologici, fisici e funzionali; essa infatti:

- costituisce, anche fisicamente, il fattore di connessione fra la città - in particolare il centro storico - e il sistema-Adriatico;
- propone la presenza di attrezzature di scala urbana e territoriale di grande importanza e capacità attrattiva;
- presenta la morfologia composita tipica del comparto industriale di impianto storico.

Situata al limite con il centro storico, la zona Darsena trova nel sistema ferroviario ravennate un fattore di cesura rispetto alla centralità urbana tradizionale: la stazione ferroviaria e lo scalo-merci

---

### Quadro conoscitivo

hanno costituito, fin dalla loro realizzazione, una barriera per lo sviluppo urbano in direzione dell'Adriatico. Oggi, per contro, le politiche imboccate per il riassetto fisico e funzionale delle aree ferroviarie offrono l'opportunità di ristabilire la connessione e la coesione fra il centro storico e le zone produttive e di servizio collocate sul suo fianco est.

Sull'asse della Darsena, al di là del ponte mobile, si sta sviluppando un polo di grande attrattività territoriale, incentrato sulla "Cittadella della nautica"; ma al tempo stesso occorre non trascurare la presenza del Pala De André, attorno al quale gli strumenti della pianificazione comunale prevedono il consolidamento di un sistema insediativo direzionale.

Altre polarità importanti nel comparto est della città sono rappresentate dalla presenza di impianti sportivi, quale l'ippodromo o da significative presenze di carattere ambientale, storico e monumentale quali il Parco Teodorico, realizzato – come già evidenziato – grazie alle previsioni perequative formulate dal PRG 1993 e alla sua gestione attuativa.

Il PSC 2007 ha introdotto proprio a corona della zona est della città una serie di comparti di nuova espansione soggetti ad accordi di pianificazione in parte già definiti con le proprietà; si tratta di un'operazione di significativo respiro urbanistico, capace di attivare la realizzazione di significative attrezzature urbane, ma la cui dimensione globale tuttavia potrebbe rivelarsi concorrenziale rispetto alle appetibilità insediative offerte dalla "Darsena di Città".

Nei comparti S1, S2, S3 ed S4 risultano realizzabili all'incirca 500 mila metri quadrati di Superficie utile complessiva (Suc) – più di quanta sia realizzabile all'interno del comparto Darsena – con un ventaglio di destinazioni d'uso che comprende la residenza (anche universitaria), il direzionale, i servizi pubblici e privati, il commercio, le attrezzature ricettive ed espositive. Tutta una gamma di funzioni non troppo dissimili rispetto a quelle previste nella zona di riqualificazione che qui si considera.

Calata in questo contesto, la "Darsena di Città" rappresenta certamente una grande opportunità per ridefinire il rapporto che Ravenna stabilisce con il sistema-Adriatico; l'estensione dell'ambito di riqualificazione, ma soprattutto la sua ubicazione e il ventaglio degli usi al quale dà vita pongono le basi per una ridefinizione dell'assetto funzionale e formale della città tutta.

In effetti non è possibile pensare che la riqualificazione della "Darsena di Città" non si riverberi alla scala urbana e territoriale; in una parola, non è possibile pensare a ciò che da questo intervento può scaturire, se non in relazione alla sua capacità di ridefinire la funzionalità, l'immagine e l'identità dell'intera città e – non è azzardato dirlo – del suo territorio.

Ciò è vero sia in termini funzionali, sia in termini di immagine urbana: lungo le banchine del canale Candiano è possibile spingere lo sguardo, da un lato, verso l'Adriatico dove si staglia la sagoma di due torri a tronco di cono, segni dell'archeologia industriale della città portuale; ma se ci si volge nella direzione opposta, emerge con forza ancor maggiore la sagoma dei campanili di San Vitale e di San Giovanni Evangelista, emblemi della plurimillennaria storia urbana ravennate.

Quadro conoscitivo

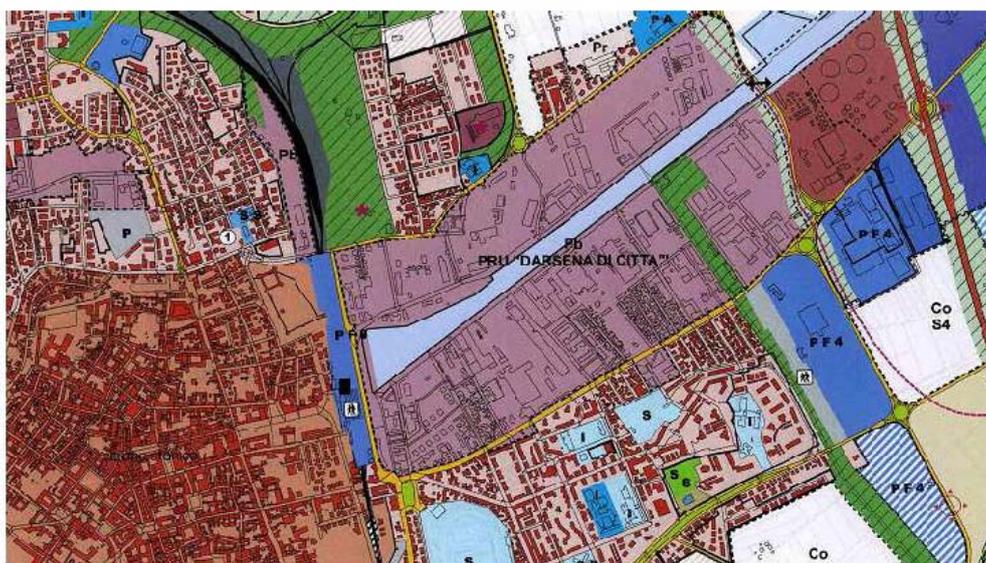
Masterplan della "Darsena di Città"

VEDUTA AEREA DEL COMPARTO



Masterplan della "Darsena di Città"

LA PIANIFICAZIONE NELL'AREA DELLA DARSENA



---

**Quadro conoscitivo**

Dunque nel definire il quadro insediativo del comparto di riqualificazione, occorre porre attenzione al sistema funzionale che ne fa da contesto, ma al tempo stesso alle relazioni visive e spaziali che esso stabilisce con i luoghi attraverso i quali si è strutturata la storia sociale, economica e civile della città.

A questo sistema complesso e rilevante l'intervento della Darsena deve essere in grado di aggiungere elementi di ulteriore qualità, non negando la contemporaneità che lo genera, ma tendendo ad armonizzarla ed equilibrarla con il sistema morfologico della città esistente.

Il dato dal cui prendere le mosse consiste nel principio processuale dell'evoluzione urbana al cui interno il progetto Darsena si colloca, con un segno di continuità – e non di cesura – rispetto al lungo cammino storico che ha connotato e che connota la città di Ravenna.

In tale quadro generale, l'intervento di riqualificazione incontra – come si è visto – numerosi fattori concorrenziali che possono depotenziarne la proposta funzionale e l'attrattiva insediativa: la possibilità di portare a compimento in tempi ragionevoli l'intervento in questione discende anche da una coerente gestione delle molteplici opportunità di sviluppo che gli strumenti della pianificazione comunale propongono.

#### **1.2.4 Le modalità insediative nella Darsena di Città**

Per operare una valutazione meditata circa il dimensionamento insediativo operato dagli strumenti della pianificazione comunale, occorre risalire alle previsioni formulate dal PRU 1996.

In considerazione della densità edilizia in essere (pari a 0,32 mq/mq Sf), il PRU ha introdotto un indice di utilizzazione fondiaria (Uf) pari al 50% dell'indice suddetto, al quale ha aggiunto il 50% della superficie utile coperta (Suc) esistente; quindi la formula complessiva relativa alla Suc realizzabile risulta:

$$\text{Suc} = \text{Sf} \times 0,16 \text{ mq/mq} + 50\% \text{ Suc esistente}$$

Qualora tuttavia l'edificato in essere sia riconosciuto quale manufatto con valore di archeologia industriale, la Suc esistente verrebbe mantenuta al 100%, aggiungendosi ad essa un possibile incremento del 20% in funzione di scelte architettoniche che possano vedere l'inserimento di nuove superfici interne al manufatto da conservare. La capacità edificatoria residua del lotto verrebbe allora calcolata detraendo dalla Sf la superficie coperta dell'archeologia industriale (Sci) moltiplicata per 1,5. Pertanto, in presenza di manufatti di valore archeologico industriale il calcolo della Suc di progetto è così formulato:

$$\text{Suc} = (\text{Sf} - \text{Sci}) \times 0,16 \text{ mq/mq} + 1,2 \text{ Sci}$$

Qualora la Suc esistente sia invece ascrivibile ad edifici considerati di valore documentario (Scd), l'incremento concesso sarebbe ridotto al 10%, con una formulazione della Suc di progetto così definita:

$$\text{Suc} = (\text{Sf} - \text{Scd}) \times 0,16 \text{ mq/mq} + 1,1 \text{ Scd}$$

A tale calcolo generale il PRU prevedeva di sommare un'ulteriore capacità edificatoria derivante dal trasferimento di indici (fino ad un massimo di 0,15 mq/mq) dalla cosiddetta "Cintura verde" – in applicazione delle modalità perequative previste dal PRG 1993 – o un analogo incremento per la realizzazione di interventi di edilizia residenziale pubblica e/o sociale; in tale ultimo caso l'indice avrebbe potuto essere ulteriormente incrementato di 1/3 (quindi ulteriori 0,05 mq/mq) come incentivo/premio per la realizzazione di interventi erp/ers.

### Quadro conoscitivo

Sulla base di tali parametri, la Suc complessivamente realizzabile all'interno del comparto "Darsena di Città" era stata stimata pari a 369.307 mq, con un valore medio di utilizzazione territoriale  $Ut = 0,55$  mq/mq St.

Tale dato risente tuttavia di una valutazione effettuata in base alla sola estensione dei singoli comparti (più che di St si potrebbe dunque parlare di Sf), trovandosi sottratte alle superfici considerate le aree per opere di urbanizzazione generali (strade, spazi pubblici, ecc.); il che comporterebbe un'evidente riduzione dell'indice insediativo medio.

Per quanto concerne l'assetto funzionale dell'area, il PRU aveva previsto una suddivisione del comparto Darsena in tre fasce articolate in successione dal centro-città verso l'esterno:

- ✓ una **fascia A**, che prevedeva:
  - un massimo del 70% della Suc destinata a residenza permanente;
  - un minimo del 30% della Suc destinata ad attività di servizio pubbliche e private;
- ✓ una **fascia B**, che prevedeva:
  - un massimo del 50% della Suc destinata a residenza permanente;
  - un massimo del 50% della Suc destinata ad attività di servizio pubbliche e private;
  - un massimo del 20% della Suc destinata a funzioni artigianali di tipo produttivo e laboratoriale;
- ✓ una **fascia C**, che prevedeva:
  - un massimo dell'80% della Suc destinata a funzioni artigianali di tipo produttivo e laboratoriale, nonché alla piccola industria
  - un minimo del 20% della Suc destinata ad attività di servizio pubbliche e private.

Il PSC 2007, all'articolo 101, comma 4, lettera d), a seguito di accordi intervenuti con l'Autorità Portuale di Ravenna e traducendo le indicazioni del "masterplan Boeri", ha previsto:

"L'introduzione di un indice sulle aree demaniali di banchina. Attualmente la St demaniale è pari a circa 97.000 mq, la St virtuale (specchio d'acqua in testata del Candiano) è pari a circa 15.000 mq. La St totale è pari a circa 112.000 mq. L'indice max assegnabile in sede di POC e/o PRU è 0,30 mq/mq. La superficie utile massima è pari a 33.600 mq e può essere collocata in testata darsena o nei comparti limitrofi alla banchina."

La successiva lettera e) prevede un ulteriore:

"incremento dell'indice delle quantità edificatorie ospitate da 0,15 mq/mq a 0,20 mq/mq così suddiviso: quota fissa e obbligatoria minima 0,10 mq/mq per quantità edificatorie finalizzate all'acquisizione di aree per la cintura verde o destinate ad uso pubblico; 0,10 mq/mq di Erp di cui 0,05 mq/mq insediabili facoltativamente e da definirsi in sede di PUA."

Il POC vigente, approvato dal Consiglio Comunale il 10 marzo 2011, norma all'articolo 52 la "Variante PRU e POC tematico Darsena di città"; riguardo alla capacità edificatoria del comparto, il comma 4 prevede che:

"La complessiva capacità insediativa del POC tematico sarà definita in primo luogo attraverso una sostanziale conferma dei diritti edificatori "di base" acquisiti dal sistema proprietario in sede di PRG 93, confermati e precisati con il PRU vigente, ed integrati da quanto previsto all'articolo 101 del PSC 5 e dal Protocollo d'intesa [sottoscritto con RFI]."

### Quadro conoscitivo

Il POC potrà precisare tali diritti edificatori alla luce degli approfondimenti fatti nel rispetto degli obiettivi fissati dal PSC, prevedendo anche una diversa distribuzione fra quote: ospitate da aree a perequazione, ospitate da aree di banchina/Stazione FS/ex scalo merci, o da destinare ad ERP/ERS.”

Il comma 5 invece tratta direttamente delle quantità edificatorie relative al comparto “Stazione FS”:

“Sulla base degli indirizzi fissati nel citato Protocollo di Intesa, nel comparto della Stazione FS (...) il POC tematico persegue obiettivi di qualificazione e adeguamento funzionale, nel rapporto Città/Darsena, assicurando altresì alla Stazione un ruolo di cerniera urbana. La qualificazione della stazione viene perseguita attraverso procedure concorsuali, attivate dal Comune di concerto con FS Sistemi urbani e Autorità portuale. La capacità edificatoria complessiva del relativo sub comparto, fissata dal PRG 93 in 20.000 m<sup>2</sup> di Suc, per usi di terziario, servizi urbani e commercio al dettaglio, viene confermata. Il suo utilizzo fino ad un massimo del 50% è destinato al diretto riassetto della Stazione: con una Suc max di 6.000 m<sup>2</sup> per usi commerciali.

Le quote restanti, da insediare nell’ambito della Darsena di città, vengono collocate sul mercato da FS Sistemi urbani, al fine di ricavare le ulteriori risorse economiche necessarie a sostenere i citati programmi di qualificazione e adeguamento funzionale della Stazione. Il Comune di Ravenna, di concerto con FS Sistemi urbani, in sede di formazione del POC tematico, definirà la collocazione specifica di tali capacità edificatorie, con priorità all’utilizzazione del sub comparto della ex Dogana.”

Al successivo comma 6 si considera, per contro, la capacità edificatoria relativa allo Scalo Merci:

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

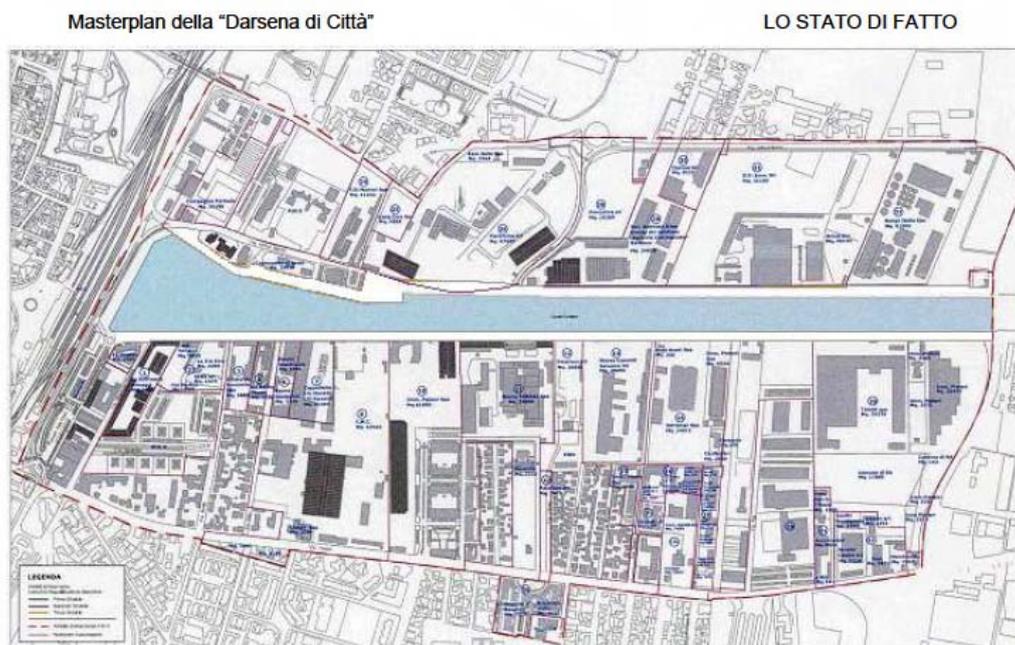
Le capacità insediative derivanti dal computo edificatorio delle banchine e delle aree dell’Autorità Portuale sono normate al comma 7:

“Sulla base degli indirizzi del citato Protocollo di Intesa, nelle aree demaniali di banchina e della cosiddetta “Testata” della Darsena di città, il POC tematico persegue obiettivi di riqualificazione ambientale, di valorizzazione del water front, di caratterizzazione degli spazi in senso urbano. La nuova capacità edificatoria espressa dalle aree di banchina definita dall’articolo 101 del PSC 5, in 33.600 m<sup>2</sup> di Suc, con i relativi usi, viene collocata sul mercato, nei modi che saranno definiti dal POC tematico, al fine di assicurare ulteriori risorse economiche necessarie a sostenere i programmi di riqualificazione urbana, con priorità alle azioni di riconversione urbana delle banchine, di adeguamento delle reti, con particolare riferimento allo smaltimento delle acque, di riassetto della “Testata” Darsena, di rafforzamento della viabilità principale, di risanamento delle acque del Candiano, anche secondo gli indirizzi del citato Protocollo d’Intesa.”

### Quadro conoscitivo

Il comma 13 specifica invece eventuali modalità di recupero dell'archeologia industriale:

“Eventuali incrementi di Suc interna, nel recupero dell'archeologia industriale con destinazioni pubbliche e/o di interesse pubblico, sono ammissibili (...) sulla base di “permesso di costruire in deroga”, previa deliberazione del Consiglio Comunale”.



### 1.2.5 Lo stato di attuazione della Darsena

I molteplici strumenti attivati per la riqualificazione del comparto hanno affrontato il ridisegno dell'insediamento gravitante su tratto occidentale del canale Candiano, delimitato dalla via Trieste a sud, dal ponte mobile a est, dalla via delle Industrie a nord e dalla stazione ferroviaria a ovest. Si tratta di un'area estesa per oltre 136 ettari comprendendo anche lo specchio d'acqua del Candiano, nonché i piccoli isolati residenziali preesistenti lungo via Trieste.

Quest'area si integra naturalmente con il comparto PEEP di via Trieste, che rappresenta uno dei luoghi storici dell'intervento pubblico a Ravenna; in secondo luogo, a nord, con il grande comparto verde (di oltre 12 ettari) del “Parco Teodorico” che costituisce uno dei nodi strategici del progetto del verde urbano di cintura del PRG 1993 e sicuramente l'elemento più qualificante in assoluto per le straordinarie suggestioni derivanti al progetto di parco dalla presenza del Mausoleo di Teodorico. A tutto ciò si affianca l'ambito di riqualificazione comprendente l'area della stazione ferroviaria e dello scalo merci ormai dismesso.

L'insieme di tali presenze e delle problematiche di cui sono portatrici vale ad evidenziare l'elevata complessità dell'intervento di riqualificazione che certamente troverà realizzazione in un arco temporale di medio periodo.

### Quadro conoscitivo

Quale sia lo stato di attuazione della nuova “Darsena di Città” lo lasciamo esprimere alle parole riportate in documenti editi dal Comune di Ravenna:

“La prima fase, ormai conclusa del PRU Darsena di Città, ha attivato il percorso della riqualificazione urbana, sperimentando forme nuove di rapporto con gli attori della trasformazione urbana, pubblici e privati e forme innovative di acquisizione gratuita di aree destinate a verde urbano. La seconda fase, inserita nel Programma Speciale dell’Area portuale di Ravenna (PsdA) ha visto la realizzazione di interventi di urbanizzazione, viabilità ed arredo urbano, edilizia pubblica e privata attraverso le innovative procedure di programmazione negoziata avviate dalla Regione Emilia Romagna. La terza fase contenuta nel Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST), in fase di realizzazione, ha allargato la riqualificazione ad altri ambiti, aggregando al progetto, in ottica di sistema, interventi di bonifica e recupero di ambiti produttivi dismessi quali l’ex raffineria SAROM posta in ambito portuale ove s’intende realizzare la Cittadella della Nautica. Oltre ad avere costituito Agen.Da la società che gestirà le attività di competenza pubblica correlata alla riqualificazione, si prevedono interventi di logistica come la progettazione del Bypass sul Canale Candiano e di recupero ambientale di aree di pregio naturalistico adiacenti al Canale nell’area della Pialassa dei Piomboni.

Molti dei progetti previsti, dalla sistemazione urbanistica dell’area della stazione ferroviaria cerniera di collegamento con la Darsena di città, alla delocalizzazione degli spazi operativi della Dogana, trovano un completamento logico e fisico negli interventi che costituiscono una quarta fase attuativa e precisamente nel Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU) ‘Porti e Stazioni’.”

All’interno dell’area della “Darsena di Città” l’attuazione degli interventi programmati si è incentrata prevalentemente sull’insediamento di edilizia residenziale pubblica contiguo alla via Trieste, ma esteso sulle porzioni interno del comparto, fino a toccare il *waterfront* del Candiano dove oggi spicca l’edificio a torre progettato da Cino Zucchi.

Dei circa 350 mila metri quadrati di Suc previsti dagli strumenti urbanistici, ha trovato attuazione una quota di poco superiore a 1/6, per complessivi 60 mila metri quadrati.

A tale stato di cose attualmente si affianca la progettazione di alcuni subcomparti su cui si è manifestato l’intento delle proprietà di procedere all’attuazione delle opere di riqualificazione. In modo particolare due sono i subcomparti il cui progetto è in fase di istruttoria da parte del Comune di Ravenna: si tratta del lotto n. 8-9 (di proprietà CMC Immobiliare s.r.l.) e del lotto n. 31 (di proprietà CAP Candiano s.r.l. e DP Immobiliare s.r.l.).

I temi rilevanti legati a questi interventi riguardano, da un lato, le quantità edificatorie previste al loro interno, ma interessano soprattutto le destinazioni d’uso e le forme insediative che li caratterizzano.

Il sub-comparto 8-9 presenta una Suc complessiva di mq 51.700, alla quale corrisponde un indice di densità Ut pari a 0,62 mq/mq; l’indice risulta assai elevato, soprattutto se si considera che la presenza di manufatti esistenti aventi valore documentario e di archeologia industriale ne connota l’uso un maniera estensiva.

Sotto il profilo funzionale nel sub-comparto si prevede una consistente presenza di usi direzionali e commerciali, con la previsione di una struttura commerciale di livello inferiore che caratterizzerà e condiziona in modo evidente l’assetto della via Trieste.

### Quadro conoscitivo

Il sub-comparto 31 prevede una Suc complessiva pari a mq 39.939, con l'applicazione di un indice di densità Ut pari a 0,41 mq/mq. L'area si caratterizza per il prevalere al suo interno di funzioni di tipo residenziale (circa l'82,5% della Suc), con una quota piuttosto residuale di superfici per usi terziari.

Gli standard urbanistici paiono sostanzialmente in linea con quanto prescritto dal POC, pur rilevandosi una consistente superficie destinata a "verde privato d'uso pubblico" nel cui ambito potrebbero in parte localizzarsi quegli spazi e quelle attrezzature pubbliche di cui l'area dovesse manifestare la necessità.

Sotto l'aspetto architettonico l'intervento si caratterizza per lo sviluppo in altezza dei fabbricati di progetto (tre edifici alti m 40) posti sul fronte del canale Candiano, fra i quali svetta una torre alta m 127 posizionata in modo da concludere la prospettiva del canale stesso.

Problemi funzionali e problemi architettonici si manifestano dunque all'interno dei comparti sopra esaminati; di essi occorre tenere conto per la formulazione di un quadro complessivo di riassetto e riqualificazione del comparto della Darsena, anche in relazione a quello che potrà essere il suo impatto sull'assetto funzionale e formale della città di Ravenna.

Masterplan della "Darsena di Città"

LO STATO DI UTILIZZO DELLE AREE

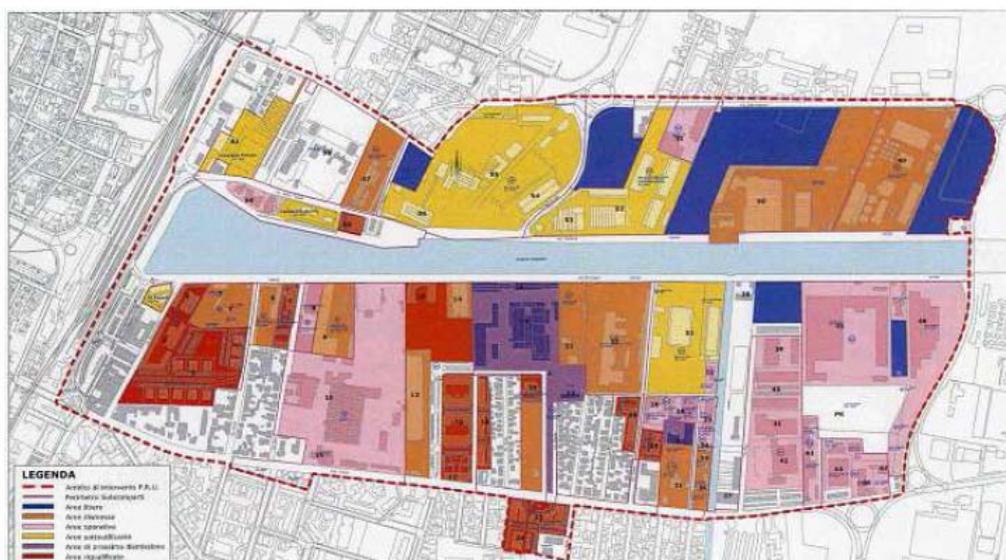


tavola redatta dal  
Servizio Progettazione Urbanistica del  
Comune di Ravenna

### 1.2.6 La gestione dell'intervento di riqualificazione

Alla luce delle considerazioni svolte, risulta evidente l'impegno gestionale che un intervento complesso e proiettato nel medio periodo richiede.

A questo proposito emerge l'importanza della società Agen.Da s.r.l. costituita dal Comune, dalla Provincia e dalla Camera di Commercio di Ravenna, assieme all'Autorità Portuale allo scopo di

### Quadro conoscitivo

promuovere e facilitare la riqualificazione della “Darsena di Città”, mettendo in atto azioni di coordinamento tecnico, programmatico e operativo per attività progettuali e meta-progettuali integrate per la promozione e il marketing urbano, per il supporto agli attuatori privati.

Il ruolo di Agen.Da s.r.l. è dunque fondamentale nella gestione di tutta la materia progettuale e attuativa che il POC tematico dovrà necessariamente trattare con un elevato grado di flessibilità.

Peraltro il ruolo di Agen.Da s.r.l. è di supporto alla definizione e attuazione di scelte operative espresse dalle Amministrazioni ed Istituzioni che la compongono; essa non appare invece strutturata con una capacità d'intervento diretta, in prima persona.

Questo ruolo potrebbe sembrare, di primo acchito, riduttivo; esso tuttavia va esaltato e pienamente sviluppato per la sua peculiarità e finalità primaria che consiste nell'azione costante di adeguamento e miglioramento della qualità progettuale e operativa che il *POC tematico* verrà ad assumere.

La capacità di percepire e tradurre la domanda che dalla città proviene in forme costantemente nuove rappresenta – nei processi di riqualificazione urbana – un tema di grande rilevanza, con l'obiettivo di dare vita ad interventi e a politiche all'altezza dell'effettiva qualità dei problemi urbani. Il dialogo continuo fra Agen.Da s.r.l. e i propri soci – in particolare con il Comune di Ravenna – deve rappresentare il momento di confronto capace di produrre una verifica approfondita e costante dei criteri d'intervento.

Fra i temi alla base di tale confronto stanno certamente le previsioni economiche che interessano l'attuazione del comparto “Darsena di Città” e la definizione delle scelte che potranno assicurare la realizzazione delle opere di infrastrutturazione dell'area, di cui al tempo stesso beneficerà l'intero quadrante urbano.

Queste sono schematicamente le azioni che Agen.DA s.r.l. è chiamata a svolgere, sviluppando una peculiarità preziosa nel cammino di riqualificazione; si tratta, in sintesi:

1. della gestione dei rapporti fra i soggetti pubblici e privati coinvolti nell'azione di riqualificazione urbana;
2. dell'attivazione di un'azione di monitoraggio, allo scopo di approfondire i contenuti delle previsioni pianificatorie dell'area e di operare una costante verifica circa le modalità della loro attuazione;
3. della redazione del piano economico finanziario degli interventi previsti nell'ambito di riqualificazione urbana, mediante l'approfondimento di tipologie e modalità d'intervento caratterizzate da una reale fattibilità e appetibilità su piano economico;
4. dell'attivazione di un confronto costante con i soggetti privati operanti nell'area della Darsena, allo scopo di renderne coerente l'azione con le linee generali di inquadramento urbanistico tracciate dal POC tematico;
5. della programmazione di interventi volti a concretizzare scelte strategiche di riqualificazione dell'ambito interessato, allo scopo di accelerare la realizzazione di interventi fruibili in tempi rapidi dai cittadini.

In questo quadro Agen.Da s.r.l. può giocare efficacemente il proprio ruolo, raccordando l'azione dei singoli operatori privati e stabilendo un ponte e un legame fra questi ultimi e l'Amministrazione Comunale alla quale, in ultima istanza, compete l'assunzione delle scelte operative e gestionali per la positiva conclusione del processo di riqualificazione urbana.

## 1.3 QUADRO NORMATIVO GENERALE DI RIFERIMENTO PER UN MODELLO DI GOVERNANCE

La legge regionale n. 20 del 24 marzo 2000 (e successive modifiche e integrazioni) prevede che la pianificazione comunale relativa agli ambiti da riqualificare si articoli in PSC (Piano Strutturale Comunale), POC (Piano Operativo Comunale), RUE (Regolamento Urbanistico ed Edilizio), PUA (Piani Urbanistici Attuativi).

Occorre premettere che, ai sensi della citata legge regionale, costituiscono ambiti da riqualificare *«le parti del territorio urbanizzato che necessitano di politiche di riorganizzazione territoriale, che favoriscano il miglioramento della qualità ambientale e architettonica dello spazio urbano ed una più equilibrata distribuzione dei servizi, di dotazioni territoriali o di infrastrutture per la mobilità; ovvero necessitano di politiche integrate volte ad eliminare le eventuali condizioni di abbandono e di degrado edilizio, igienico, ambientale e sociale che le investono»*.

Il PSC individua le parti urbane che necessitano di riqualificazione e stabilisce, per ciascuna di esse, gli obiettivi di qualità e le prestazioni da perseguire in sede di attuazione, i livelli minimi di standard di qualità urbana ed ecologico-ambientale da assicurare, nonché la quota massima dei carichi insediativi che potranno essere realizzati nell'ambito dell'intervento di riqualificazione.

Il POC, anche attraverso forme di concertazione con i soggetti proprietari dei sub-comparti dell'area interessata, individua all'interno degli ambiti e in conformità alle prescrizioni previste dal PSC, gli interventi di riqualificazione urbana da attuarsi nel proprio arco temporale di efficacia. Il POC stabilisce, in particolare, per ciascuna area di intervento, le dotazioni territoriali, i contenuti fisico-morfologici e l'assetto infrastrutturale in conformità a quanto disposto dall'art. 30, commi da 2 a 2-*quinq*ues della legge regionale. Il POC, tenendo conto della fattibilità dell'intervento di riqualificazione, in relazione anche alle risorse finanziarie pubbliche e private attivabili, può, altresì, definire gli ambiti oggetto di un unico intervento attuativo.

Gli interventi di riqualificazione sono, poi, attuati attraverso i PUA nel rispetto di quanto previsto dal Titolo I della legge regionale n. 19 del 1998, assicurando la massima partecipazione e cooperazione di soggetti pubblici e privati, con particolare attenzione ai cittadini che risiedono o operano nell'ambito da riqualificare.

### 1.3.1 Il caso "Darsena Città"

#### Il Piano Regolatore Generale

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

Il progetto di recupero ad usi urbani del grande comparto della darsena di città esteso per circa 136 ettari, si affianca e si integra ad altri due essenziali momenti strategici del PRG '93 rappresentati, da

### Quadro conoscitivo

un lato dal **riassetto organico delle linee merci e dei supporti logistici del sistema ferroviario** in ambito portuale, dall'altro dal **disegno di una cintura verde**, un grande parco urbano lineare continuo destinato a ridefinire i confini della città in tutte le sue fasce periferiche. Si integra inoltre all'intervento di **ammodernamento della stazione FS e del riassetto funzionale dell'area** di proprietà RFI.

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

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

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

Inoltre, nel documento si legge che il nuovo Piano Strutturale Comunale (PSC 2007), (*rectius*, l'art. 101 delle norme tecniche di attuazione del PSC) ha provveduto ad assegnare alle **aree demaniali di banchina** della Darsena di città, oltre che al richiamato specchio d'acqua in testa al Candiano da riservare all'ampliamento degli spazi funzionali di Stazione, **una capacità edificatoria aggiuntiva** stimata in circa 33.600 mq di Superficie Utile massima finalizzandole ad opere di valenza generale (tale opere di risanamento del canale e delle banchine, reti tecnologiche, opere di viabilità generale e sosta) e valorizzazione del demanio **per assicurare la sostenibilità dei programmi** di rilancio dell'intero ambito da riqualificare, prevedendo, altresì, che *«verranno individuate le più appropriate modalità per procedere al ricavo e al riutilizzo delle risorse prodotte dalla suddetta capacità edificatoria, con il fine anche di accentuare ulteriormente la caratterizzazione urbanistica degli spazi portuali più ravvicinati al nodo di Stazione»*.

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

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

## Quadro conoscitivo

### Altri strumenti urbanistici che interessano la Darsena di Città

L'ambito territoriale della "Darsena di Città" risulta essere interessato anche dai seguenti ulteriori strumenti urbanistici:

- (a) il **Piano Regolatore Portuale del Porto di Ravenna del 2007 (PRP 2007)** si pone come aggiornamento del piano regolatore portuale vigente del Porto di Ravenna adottato nel 1998 e approvato nel 2001 ed è finalizzato a rispondere a una serie di necessità che si sono manifestate in tempi recenti, quali: (i) la crescita esponenziale del traffico di container negli anni più recenti, collegata in buona parte all'esplosione delle economie dell'Estremo Oriente; (ii) l'aumento delle dimensioni delle navi porta-container, in conseguenza della decisione dei principali armatori di abbandonare i vincoli imposti dall'attraversamento del canale di Panama; (iii) l'aumento superiore alle previsioni delle dimensioni delle navi che effettuano i trasporti più tradizionali del porto, quali le rinfuse e le merci specializzate; (iv) il considerevole sviluppo, a livello mondiale e più specificamente italiano, del traffico ingenerato dalle navi da crociera, anche in questo caso con incrementi dimensionali non trascurabili.
- Il PRP, in sintesi, pone come obiettivi il consolidamento e il mantenimento del primato nella movimentazione delle merci rinfuse solide e nella crescita nel settore della movimentazione delle merci in container, dei traffici ro-ro e del traffico crocieristico; il raggiungimento di una più equilibrata ripartizione tra merci sbarcate ed imbarcate.
- Al fine di raggiungere gli obiettivi sopra definiti, l'Autorità Portuale di Ravenna ha individuato la necessità di approfondire il canale Candiano ed integrare tale progetto con una serie di interventi fondamentali per una migliore fruibilità del territorio. Il PRP, di conseguenza, prevede i seguenti interventi di grande scala previsti: (a) la modifica delle opere esterne di difesa; (b) l'approfondimento dei fondali; (c) il reperimento di un'area da destinare a *terminal* specializzato nel traffico di contenitori, oltre a una serie di interventi di carattere minore, ma non per questo meno importanti (gli attracchi per navi da crociera e la nuova darsena per mezzi di servizio; il potenziamento e la razionalizzazione del collegamento Porto Corsini - Marina di Ravenna; la razionalizzazione del terminale per navi ro-ro; la nuova configurazione della Pialassa Piomboni; la realizzazione di un nuovo accosto operativo presso la darsena San Vitale).
- (b) il **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT)**, che propone lo sviluppo di un sistema infrastrutturale che superi le carenze di quello attuale, analizzando e proponendo le priorità di intervento per le infrastrutture e i servizi di trasporto di livello nazionale ed internazionale;
- (c) il **Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)**, approvato con delibera del Consiglio Regionale n. 1322 del 22 dicembre 1999, che rappresenta il principale strumento di pianificazione dei trasporti attraverso cui la Regione Emilia Romagna persegue gli obiettivi di un razionale e funzionale utilizzo del proprio territorio, assicurandone accessibilità e fruibilità<sup>50</sup>. Il PRIT individua una serie di interventi, tra i quali la riqualificazione urbana della Darsena di Città, che prevede la trasformazione delle aree dismesse della zona portuale in quartiere urbano, con la previsione di interventi riguardanti l'edilizia residenziale pubblica, le opere di urbanizzazione, la viabilità, la bonifica ambientale e l'arredo urbano. Il PRIT, inoltre, agli interventi di natura infrastrutturale marittima e di risanamento e potenziamento dell'area portuale, aggiunge quelli necessari a connettere l'area portuale con il sistema di trasporto

<sup>50</sup> Il ruolo del Porto di Ravenna, descritto nel PRIT, evidenzia come lo scalo ravennate può svolgere un ruolo determinante nell'ambito sia della mobilità merci regionale sia di quella marittima del sistema adriatico sia di quella passeggeri da crociera e da traghetto per le destinazioni della Grecia, Croazia, Turchia ed Albania.

### Quadro conoscitivo

- terrestre, sia nel settore della viabilità sia, con ancora maggiore urgenza, nel settore ferroviario, prevedendo lo sviluppo di un sistema logistico connesso al Porto di Ravenna, il rafforzamento del rapporto con l'Interporto di Bologna (attraverso una variante di tracciato sulla SS 253 con connessione tra la A14-bis liberalizzata e la trasversale di pianura) e, più in generale, con il sistema logistico interportuale padano<sup>51</sup>;
- (d) il **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)**, approvato con delibera n. 56749/136 del 19 luglio 2004 dal Consiglio Comunale di Ravenna il quale prevede, tra gli interventi più significativi, già realizzati o da realizzare: opere infrastrutturali sul sistema perimetrale extraurbano; ipotesi progettuali relative alla nuova Romea (E55) che prevedono l'attraversamento del territorio ravennate con un itinerario più esterno, ad ovest della attuale Classicana; rifunzionalizzazione del ramo debole della perimetrale extraurbana, ovvero la SS 309 Dir, che convoglia i flussi di traffico, soprattutto di mezzi pesanti, da e per il porto e la zona industriale; migliorare la eco-compatibilità del traffico; stimolare l'utilizzo di mezzi alternativi; ridurre la pressione del traffico sulle zone e sulle strade più delicate della città;
- (e) il **Piano Territoriale Regionale (PTR)** della Regione Emilia Romagna, approvato con delibera del Consiglio Regionale n. 3065 del 28 febbraio 1990, che prevede il potenziamento del porto di Ravenna; in particolare individua il collegamento diretto tra il sistema idroviario del Po ed il porto di Ravenna come connessione strategica che consentirà di raccordare il sistema idroviario con uno dei terminali marittimi che ne costituiscono il naturale recapito, contribuendo con ciò sensibilmente allo sviluppo della navigazione interna; inoltre, il Porto di Ravenna si configura come unica struttura in Emilia Romagna potenzialmente in grado di rispondere ad una domanda di trasporto in cui le diverse modalità risultino integrate tra loro;
- (f) il **Piano Territoriale Di Coordinamento Provinciale (PTCP)**, approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 9 del 28 febbraio 2006 e successivamente modificato dal provvedimento n. 17 del 14 dicembre 2007 a seguito dell'approvazione del PSC del Comune di Ravenna, che ha dato attuazione alle prescrizioni del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) e quindi costituisce, in materia paesaggistica, l'unico riferimento per gli strumenti comunali di pianificazione e per l'attività amministrativa attuativa. Nel quadro degli indirizzi, delle politiche e delle azioni del PTCP, lo sviluppo del Porto di Ravenna rappresenta una priorità. La Provincia di Ravenna è, inoltre, interessata da due programmi speciali d'area tra cui il Programma speciale d'area "Porto di Ravenna" (il cui accordo preliminare è stato approvato dalla Giunta regionale il 10 dicembre 1998) che intende rispondere all'obiettivo della riqualificazione dell'area portuale per affrontare le difficoltà connesse alla sua continua evoluzione<sup>52</sup>.

<sup>51</sup> Nell'ambito dei collegamenti terrestri del porto sono in fase di avanzata definizione alcune opere indispensabili alla funzionalità dell'interscambio mare-terra; in particolare sono in corso di definizione specifici accordi e protocolli tra Ministero dei Trasporti, Enti pubblici emiliano-romagnoli, Autorità portuale e Ferrovie dello Stato, i seguenti interventi prioritari, co-finanziati da Ferrovie dello Stato, Ministero dell'Ambiente, Regione Emilia Romagna, Provincia e Comune di Ravenna, quali la delocalizzazione dello scalo merci di Ravenna alla sinistra del Canale Candiano (realizzazione di una nuova stazione merci e di un nuovo fascio merci); la costruzione di 3,5 km di binario come prolungamento del raccordo ferroviario in sinistra del Canale Candiano; la razionalizzazione della viabilità (interventi di automazione di attraversamenti stradali e semaforizzazioni) e dei sotto-servizi, adeguamento e costruzione ex novo di impianti di armamento, alla sinistra del Canale Candiano.

<sup>52</sup> Il programma speciale si articola in sei linee progettuali: (i) valorizzazione delle possibilità insediative nelle aree produttive; (ii) realizzazione del terminal passeggeri nel Porto di Ravenna; (iii) riqualificazione urbana della Darsena di Città; (iv) intervento di risezionamento dei canali e ricostruzione dei dossi e barene nella Pialassa Baiona - Canale Baccarini; (v) risanamento del bacino idrografico del Canale Candiano e Pialasse, fognature e depurazione dell'area portuale, opere in destra del Canale Candiano; (vi) escavo dei fondali in zona Piombone per il potenziamento della zona portuale.

Quadro conoscitivo

### 1.3.2 Modelli di gestione

Con riferimento ad un intervento di riqualificazione così complesso (sub-comparti interessati, soggetti coinvolti, etc.), si ritiene preferibile prediligere modelli di gestione di partenariato pubblico-privato (“PPP”).

Partendo da un inquadramento preliminare dell’istituto è possibile distinguere tra PPP contrattuale e PPP istituzionale.

Nella prima categoria rientrano concessione di lavori pubblici e *project financing*, nella seconda, invece, le diverse forme di società miste.

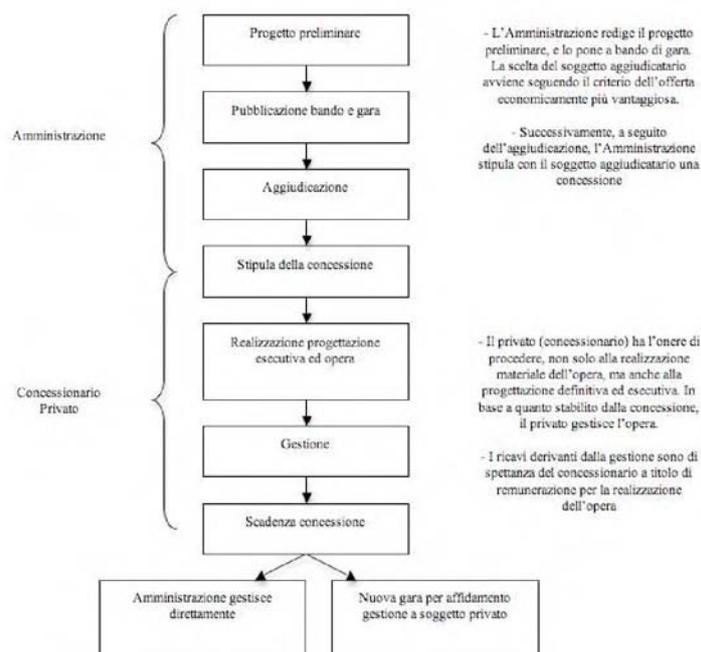
Fermo restando che qualunque modello di gestione s’intenda adottare, i meccanismi di selezione dei *partners* privati devono necessariamente essere il frutto di procedure ad evidenza pubblica, procederemo qui di seguito con l’analisi delle diverse forme di PPP per valutare quali delle stesse sia più idonea a garantire l’accesso di finanze private al progetto di valorizzazione immobiliare.

È necessario evidenziare sin da ora che il modello di PPP più idoneo al suddetto scopo, è lungi dall’essere probabilmente un modello univoco, ritenendosi all’occorrenza opportuno integrare tra loro i differenti modelli qui di seguito delineati.

### I modelli di PPP attuabili in base alla normativa italiana

Vista la complessità di passaggi che comporta la diversa disciplina giuridica delle varie forme di PPP, appare opportuno sintetizzare i differenti istituti giuridici con l’ausilio di tre diagrammi riepilogativi.

#### 1) La concessione di lavori pubblici ad iniziativa pubblica (art. 143 e ss. L. 163/2006 – Codice dei contratti pubblici)



Quadro conoscitivo

**2) Il procedimento della "finanza di progetto" e la finanza di progetto ad iniziativa privata**

**a) Project financing a gara unica (art. 153 e ss del D.Lgs. 163/06)**



- L'Amministrazione redige il progetto preliminare (che ha ad oggetto infrastrutture facenti parte della programmazione triennale), e lo pone a bando di gara.
- I privati presentano le offerte (corredate da progetto preliminare, piano economico-finanziario, bozza di convenzione e caratteristiche del servizio e della gestione).
- Amministrazione redige una graduatoria seguendo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa
- Il soggetto che risulta primo in graduatoria è nominato promotore
- L'Amministrazione può approvare la proposta del promotore senza modifiche, oppure richiederne alcune
- Se il promotore accetta le modifiche proposte, viene stipulata la concessione, ed è tenuto a realizzare l'opera con capitali propri
- Se il promotore non accetta le modifiche, l'Amministrazione può rivolgersi per ottenerle ai concorrenti successivo in graduatoria, se questi accetta, viene stipulata la concessione

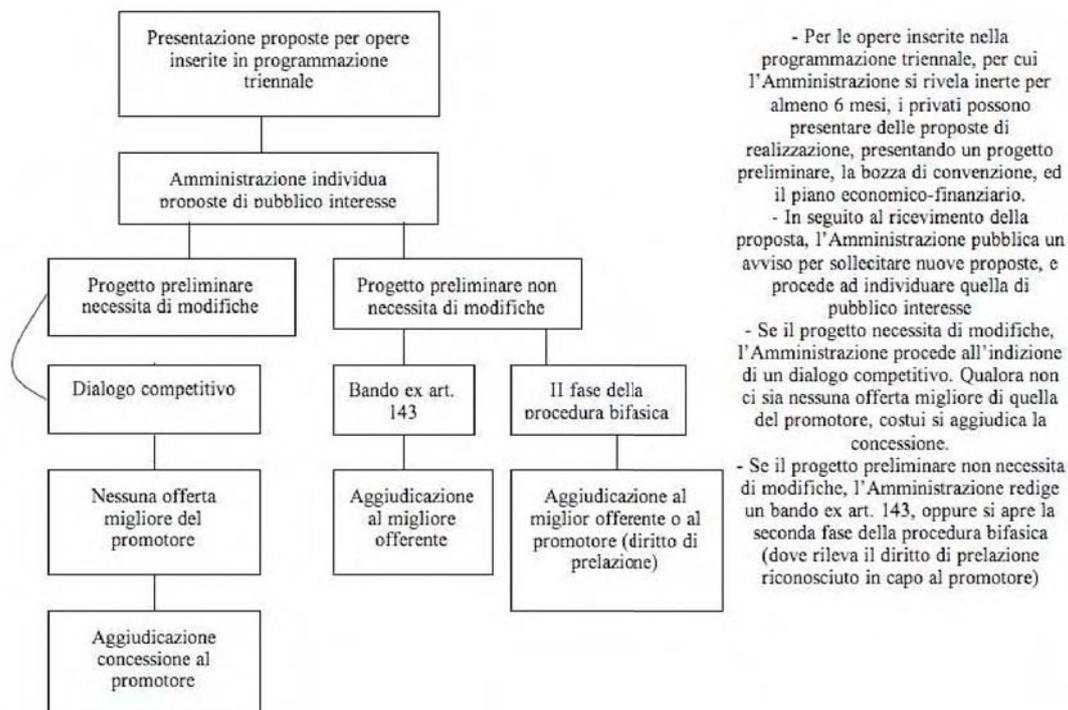
**b) Project financing a gara bifasica (art. 153 del D.Lgs. 163/06)**



- L'Amministrazione redige il progetto preliminare (che ha ad oggetto infrastrutture facenti parte della programmazione triennale), e lo pone a bando di gara.
- I privati presentano le offerte (corredate da progetto preliminare, piano economico-finanziario, bozza di convenzione e caratteristiche del servizio e della gestione).
- Amministrazione attribuisce, secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, nomina di promotore e diritto di prelazione
- Il progetto del promotore diviene oggetto di una seconda gara
- L'Amministrazione conduce la valutazione delle offerte sempre seguendo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa
- Se non ci sono proposte migliori di quella posta a gara, il promotore si aggiudica la gara
- Se ci sono offerte migliori, il promotore, in base al diritto di prelazione che gli viene riconosciuto, può adeguare la sua proposta a quella che, in seconda battuta, è risultata la migliore, ed aggiudicarsi quindi la gara
- Se il promotore non adegua la sua proposta, la gara viene vinta dal miglior offerente

Quadro conoscitivo

c) Project financing ad iniziativa privata (art. 153 del D.Lgs. 163/06)



**3) Società miste**

Le società miste rappresentano una forma molto flessibile di collaborazione e compartecipazione all'investimento tra pubblico e privato. Tali organismi possono infatti essere costituiti secondo differenti modelli societari, e prevedere partecipazioni di differente peso alla compagine sociale. Il soggetto pubblico può avere numerosi incentivi a costituire un siffatto organismo. Il pubblico può infatti avvalersi delle capacità tecniche e gestionali del soggetto privato, mantenendo però il controllo della società, che è comunque tenuta al raggiungimento di obiettivi di interesse pubblico.

Tale modello potrebbe essere molto indicato nel caso di specie.

Le società di trasformazione urbana

Una particolare *species* del *genus* delle società miste è rappresentata dalle società di trasformazione urbana (STU). Disciplinate dall'art. 120 del D.Lgs. 167 del 2000 (T.U. Enti Locali), le STU sono società per azioni miste costituite tra Comuni e privati, finalizzate a realizzare interventi di trasformazione urbana che richiedono la previa esistenza di uno strumento urbanistico generale (quale il PSC) e di uno strumento urbanistico attuativo (quale il PUA), con la finalità specifica di dare attuazione alle previsioni contenute in detto strumento urbanistico attuativo.

L'attività delle STU si concretizza, generalmente, attraverso i seguenti *step*: (a) acquisizione preventiva delle aree da trasformare; (b) progettazione; (c) realizzazione dell'intervento; (d) commercializzazione delle aree riqualificate; e (e) gestione degli eventuali servizi pubblici.

Per quanto concerne la preventiva acquisizione delle aree, nell'ipotesi in cui le aree siano di proprietà del Comune, quest'ultimo può attribuirle alla STU a titolo di concessione. Nell'ipotesi, invece, in cui le

---

### Quadro conoscitivo

aree siano di proprietà privata, è prevista una duplice possibilità, la cui scelta è rimessa alla STU: procedimento espropriativo ovvero procedimento consensuale.

I soci che possono partecipare alla STU possono essere: (i) i proprietari delle aree, che possono diventare azionisti attraverso il conferimento nella società delle aree cedute; (ii) il Comune o altri soggetti pubblici, che possono conferire i beni in proprietà o mediante concessione del diritto di superficie; (iii) altri soci privati scelti attraverso un procedimento di gara pubblica, selezionati sulla base di criteri quali l'apporto di capitale, la capacità organizzativa e imprenditoriale.

### Vantaggi e svantaggi delle diverse forme di PPP

Dal confronto delle quattro forme principali di partenariato pubblico-privato sopra esposte, è possibile presentare le seguenti valutazioni delle specifiche applicazioni.

*Concessione di lavori pubblici ad iniziativa pubblica* (art. 143 e ss. del D.lgs. 163/06). Da un'analisi preliminare è possibile evidenziare tra i vantaggi di questo modello, da un lato, il forte contenimento sul versante della spesa per la P.A., dall'altro, l'abbattimento di costi di transazione visto che l'iter di aggiudicazione risulta essere molto più semplificato rispetto alla procedura ad iniziativa privata. Tuttavia, sotto il profilo delle criticità, è possibile evidenziare una possibile inadeguatezza economica/tecnica della P.A. a redigere la progettazione preliminare, e le ripercussioni, in termini di scarso *appeal* economico, per gare bandite in assenza di uno specifico studio di prefattibilità.

*Procedura della finanza di progetto* (art. 153 e ss del D. Lgs. 163/06) (*"Project financing"*). Questa procedura presenta profili di interesse in considerazione del fatto che è attribuito al soggetto privato la possibilità di rendersi parte propulsiva presentando studi di fattibilità all'amministrazione per incentivare la successiva messa a gara. Tra gli aspetti positivi è possibile rilevare come la fase progettuale sia affidata interamente al soggetto privato: questo implica che una "promozione" delle iniziative da parte degli operatori privati incoraggia un processo di minimizzazione dei costi di realizzazione, e quindi, la realizzazione di progetti economicamente sostenibili e fattibili. Tuttavia, considerata la complessità della procedura, tra gli aspetti negativi non può non menzionarsi il rischio di dilatazione dei tempi necessari alla realizzazione dei relativi interventi.

*Società miste e STU*. Tra gli aspetti positivi di tale forma di PPP è possibile menzionare, *in primis*, la possibilità di usufruire delle infrastrutture esistenti con la partecipazione di altre società che gestiscono servizi pubblici locali; in secondo luogo, il controllo da parte della sfera pubblica tutelerebbe gli interessi pubblici sottesi ad un intervento così delicato come quello in questione; infine, lascerebbe intatta per il soggetto pubblico la possibilità di usufruire del *know-how* tecnologico del settore privato. Tuttavia, tra le criticità, è possibile rilevare come il perseguimento degli interessi pubblici potrebbe comportare uno scarso *appeal* economico-finanziario che potrebbe determinare investimenti del settore privato in misura insufficiente; inoltre, la coesistenza di diversi centri decisionali potrebbe comportare limitazioni nella gestione della società, con particolare riferimento allo sviluppo strategico.

## 2. ELEMENTI CHE CONCORRONO ALLA ELABORAZIONE DEL MASTERPLAN DELLA DARSENA DI CITTA'

### 2.1 SCENARI POSSIBILI: VERSO IL 2019

FATTORI CHE MISURANO IL DINAMISMO DEL TERRITORIO	POSIZIONE DI RAVENNA
<b>Competitività ed attrattività</b>	Si colloca in posizioni discrete ma non entusiasmanti, sostanzialmente al di sopra dei valori medi fatti registrare dalle province italiane ed in linea con l'andamento medio regionale.
<b>Propensione alla creatività (un mix di dinamismo, innovatività e coesione)</b>	La posizione rivestita è buonissima, addirittura 9° a livello nazionale, al pari di Parma e di poco inferiore alla città di Bologna.
<b>Propensione all'innovazione e la ricerca</b>	La città non ricopre posizioni soddisfacenti se si eccettua il buon numero di marchi presentati (ma non così in termini di brevetti ed invenzioni) e il capitale umano discretamente sviluppato (sia come occupati con titolo di studio universitario, sia in generale come dotazione di capitale, in linea con i valori medi regionali).
<b>Specializzazioni produttive e soprattutto tecnologiche (cosiddette <i>science based</i>)</b>	Dotazione piuttosto debole: è bassa la consistenza delle imprese.
<b>Dotazione di servizi avanzati alle imprese</b>	In Regione il deficit di Ravenna, in termini di dotazioni, è pari a quello presentato dalla sola Ferrara (scarso il numero delle imprese e degli occupati e modesti i tassi di crescita).
<b>Processi di internazionalizzazione</b>	Fenomeno in linea o appena al di sotto dei valori medi regionali.
<b>Produzione di ricchezza</b>	Analogamente alle altre aree della Romagna, Ravenna raggiunge un valore di PIL pro-capite inferiore a quelli delle province emiliane.
<b>Densità e dinamismo imprenditoriale</b>	La situazione risulta soddisfacente (in linea con i valori medi regionali), indicando dunque una discreta propensione alla imprenditorialità.
<b>Accessibilità e logistica</b>	La provincia di Ravenna è caratterizzata complessivamente da buone dotazioni (in linea con le dotazioni fatte registrare dalle altre province romagnole), in particolare in termini di infrastrutture stradali ed ovviamente portuali, mentre sconta alcuni deficit per quanto attiene l'accessibilità aeroportuale e le infrastrutture a servizio della logistica.
<b>Dotazioni "ambientali"</b>	Buona la qualità dell'ecosistema urbano (è la 9° città a livello nazionale).

Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

FATTORI CHE MISURANO IL DINAMISMO DEL TERRITORIO	POSIZIONE DI RAVENNA
<b>Infrastruttura portuale</b>	<p>Ogni sistema locale riconosce nel porto un'infrastruttura strategica per le imprese del territorio ma, spesso, la dimensione ridotta e la posizione periferica rispetto alla infrastruttura internazionale ne riduce le potenzialità.</p> <p>Il porto di Ravenna è direttamente connesso alla rete dei trasporti italiana e può essere facilmente raggiunto dai principali centri europei. A questo proposito in data 19 ottobre 2011, la Commissione europea ha presentato una proposta di regolamento (COM (2011) 650), con la quale si prefigura una significativa revisione degli orientamenti riguardanti la rete TEN-T. Nella proposta si ipotizza la realizzazione di una rete TEN-T articolata in due livelli, vale a dire una rete globale, da realizzare entro il 2050, che comprenderà tutte le infrastrutture transeuropee di trasporto esistenti e programmate a livello nazionale e regionale, e una rete centrale a livello dell'UE o core network, da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale della rete transeuropea di trasporto. Tra i dieci corridoi necessari per la realizzazione della rete centrale figura il corridoio Baltico-Adriatico, nell'ambito del quale sono previsti il potenziamento dei collegamenti ferroviari di Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e le connessioni con i porti di Trieste, Venezia e Ravenna. Il porto viene così ad intercettare i corridoi plurimodali europei, creando le basi per l'“allungamento” dei distretti emiliani e romagnoli e per traffici marittimi (commerciali e turistici) e, grazie alla progressiva articolazione delle attività portuali (da porto industriale per la chimica, l'energia e la cantieristica, ad hub commerciale – per rinfuse solide, argille, cereali e fertilizzanti, ortofrutta – e turistico – per traghetti, diporto e crociere), si conferma come interfaccia fra le reti di terra e di mare.</p>
<b>Infrastrutture telematiche</b>	<p>Ottimi livelli di diffusione e strutturazione, in analogia con quanto accade in generale su tutto il territorio regionale e buona risulta la dinamica imprenditoriale nel comparto ITC.</p>
<b>Qualità della vita e benessere</b>	<p>Gli indicatori mostrano una situazione positiva, in particolare in termini di servizi e aree per il tempo libero (ad esempio piste ciclabili, aree verdi fruibili, strutture per la cultura, ecc.), ma in generale rispetto a tutti gli aspetti considerati (come ad esempio il numero di sportelli bancari).</p>
<b>Potenziale turistico</b>	<p>Elevato. Legato alla costa, ma non solo (al Parco del Delta del Po, alla cultura e l'arte della città di Ravenna, al tempo libero). Misurato in termini di strutture ricettive e servizi complementari, posti letto, domanda turistica (presenze ed arrivi), grado di utilizzazione delle strutture ed inoltre anche in termini di strutture maggiormente legate alla fruizione culturale del territorio, come i bed&amp;breakfast.</p>
<b>Cultura</b>	<p>Ha un peso significativo per la crescita del sistema locale sia da un punto di vista economico, sia sociale. Le dotazioni sono sempre superiori a quelle registrate a livello medio nazionale e regionale (come ad esempio le biblioteche e i cinema) o al più sono in linea con quelle medie regionali; mentre alta è la spesa impegnata a bilancio dai Comuni della provincia per sostenere e qualificare questo settore (al pari di Forlì-Cesena) e particolarmente numerosi sono gli addetti e le imprese che vi operano (Ravenna in questo senso è superata solo dalla provincia di Rimini).</p>

Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

Rispetto alle tendenze socio-economiche che hanno caratterizzato il sistema ravennate nel segno della sostanziale continuità pluridecennale (chimica, costruzioni, metalmeccanica), si impongono nuove traiettorie di sviluppo che richiedono scelte di rottura rispetto al passato.

Sono tante le nuove economie in cerca di territori: cultura, ambiente, energia, conoscenza,...

Ravenna dispone di una risorsa importante, che richiede innovazione, ed è rappresentata dalla filiera della cultura.

Si tratta di sostenere e valorizzare la creatività, il patrimonio e la diversità culturale.

La cultura e la creatività rappresentano elementi fondamentali della qualità del vivere urbano perché permettono ai cittadini di riappropriarsi e abitare gli spazi pubblici, i teatri, le biblioteche, i musei, i luoghi di produzione culturale che svolgono un'essenziale funzione aggregativa e di animazione del territorio e soddisfano importanti bisogni relazionali.



Non va trascurato che cultura e creatività sono tra le vocazioni principali del territorio, sono settori economici ad alto tasso di innovazione che producono rilevanti quote di valore aggiunto. Per sostenere e valorizzare tali risorse occorre mettere in campo azioni mirate a:

- ampliare l'offerta culturale ad un bacino nazionale ed internazionale;
- costruire un'immagine evocativa di Ravenna come "brand", definendo con le imprese un piano promo-commerciale del sistema turistico finalizzato alla creazione di un sistema di fattori di chiamata esterni;
- sostenere le istituzioni culturali sulla concertistica di qualità, attività espositive, archeologia;
- incentivare il coordinamento delle attività delle istituzioni turistico-culturali;
- rafforzare l'identità di città innovativa attraverso lo sviluppo e la valorizzazione di standard tecnologici condivisi nella fornitura di servizi pubblici.

Le attività che potrebbero trovare collocazione nella Darsena di città e fungere da volano della trasformazione si possono ricercare tra quelle che connotano il **settore delle industrie della creatività e della cultura (ICC)**<sup>53</sup>. Riprendendo e adattando gli approcci maturati negli ultimi anni a livello europeo e nazionale, in un'accezione ristretta, il settore ICC comprende:

- **le attività culturali, artistiche e di intrattenimento;**
- **i media e le industrie culturali;**
- **i servizi creativi** (architettura e ingegneria, design, pubblicità, comunicazione d'impresa, software e consulenza informatica);
- **l'artigianato artistico e attività connesse.**

<sup>53</sup> I riferimenti bibliografici riguardo alle industrie della creatività e della cultura sono il "Libro bianco della creatività in Italia", commissionato dal MIBAC (edito nel 2009) ed il recente lavoro presentato dalla Regione Emilia Romagna, curato dall'ERVET, "Cultura & Creatività. Ricchezza per l'Emilia Romagna" (aprile 2012).

---

**Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città**

---

Il dimensionamento dei suddetti settori ICC standard in Emilia Romagna nel 2008, comprensivo delle **attività distributive**, è di circa 30-32.000 imprese e unità locali (con un minimo scarto tra le due) e 77-78.000 addetti. Ciò corrisponde al 7,6-7,9% di unità locali-imprese e al 4,5-4,6% degli addetti dell'intera economia regionale.

A queste imprese dovrebbero aggiungersi quelle della cosiddetta **industria del gusto** (produzioni agro-alimentari tipiche e ristorazione creativa e di qualità) così come le **imprese high tech**.

Una lettura più ampia delle ICC - spesso proposta in studi italiani - comprenderebbe oltre ai precedenti, anche alcuni **settori industriali del Made in Italy** - in particolare sistema moda e sistema arredamento e prodotti per la casa - caratterizzati da un'ampia offerta di prodotti di design e dalla forte rilevanza di altri input creativi.

Considerare l'insieme di questi settori porta praticamente a raddoppiare le dimensioni dell'economia della creatività in Emilia Romagna in termini di numero di imprese e unità locali (si arriva attorno alle 60.000 unità) e a triplicare il numero di addetti (per la dimensione media quasi doppia delle unità locali rispetto a quella dei settori ICC standard).

In Regione, Rimini e Ravenna condividono l'alta concentrazione degli addetti regionali in attività ricreative e di divertimento –dove presentano indici di specializzazione particolarmente elevati- e l'importanza dell'artigianato artistico. In particolare Ravenna esprime, nel campo dell'artigianato artistico, un'eccellenza nazionale (ed anche internazionale): si tratta dell'arte del mosaico, anche in questo caso basata su una tradizione secolare che vede operare in città numerosi mosaicisti (a Ravenna esistono più di 25 Botteghe del Mosaico) riuniti nell'Associazione Internazionale Mosaicisti Contemporanei (AIMC), che riunisce gli artisti migliori del mondo.

### ***2.1.1 L'industria della creatività e della cultura a Ravenna***

La città di Ravenna è inserita nella Lista del **Patrimonio Mondiale dell'Umanità dell'Unesco** in virtù dei suoi monumenti, ma possiede anche importanti Istituzioni e Fondazioni culturali: a titolo di esempio è possibile citare il Museo d'Arte della Città, la Biblioteca Classense, la Biblioteca Fondazione Casa di Oriani, la Fondazione Ravenna Manifestazioni, la Fondazione Ravennantica Parco Archeologico di Classe.

Ravenna eccelle anche nel campo dello **spettacolo dal vivo** attraverso festival di grande prestigio come Ravenna Festival (che contempla spettacoli di musica, danza e teatro) e attraverso la presenza di due importanti compagnie teatrali di ricerca: Fanny & Alexander e Ravenna Teatro (nata dall'unificazione del Teatro delle Albe e della Compagnia Drammatico Vegetale).

La **politica culturale** che caratterizza la città si basa su di un pilastro fondamentale: la collaborazione consolidata tra Comune e soggetti privati, sia organizzatori che finanziatori. Il Comune, se si eccettuano alcuni ambiti ristretti, non gestisce direttamente le iniziative ed i servizi culturali ma li ha esternalizzati, assumendo un ruolo di governo e di indirizzo. Sono state create due Istituzioni Culturali (che non hanno personalità giuridica autonoma ma possiedono autonomia gestionale, concordando la programmazione con l'Amministrazione Comunale) e tre importanti Fondazioni; inoltre nel settore dello spettacolo sono in essere una ventina di convenzioni pluriennali con altrettanti soggetti privati.

Queste modalità di gestione hanno favorito la sostanziale tenuta del sistema culturale cittadino, che comunque non è stato penalizzato da tagli finanziari drastici vista la decisione di candidare Ravenna

---

### Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

come Capitale della Cultura 2019 e visto che l'Amministrazione cittadina ha da tempo puntato sulla propria eccellenza nel campo del turismo culturale.

Di conseguenza la spesa pubblica prevista per il settore cultura si è mantenuta sostanzialmente uguale negli ultimi anni. Ad essa va aggiunto un forte contributo da parte delle Fondazioni bancarie e significativi ricavi dovuti alla vendita dei biglietti.

La presenza di importanti **centri formativi** quali la Facoltà di Conservazione dei Beni Culturali dell'Università di Bologna, l'Accademia di Belle Arti (con gli importanti corsi sul mosaico), la Scuola per il Restauro del Mosaico e l'Istituto Musicale Verdi (pareggiato ai Conservatori di Stato), contribuiscono a creare un ambiente culturalmente vivace e potenzialmente in grado di trattenere e richiamare giovani in città.

**I Settori e gli Attori.** I settori che vengono considerati più significativi sono i seguenti (in ordine di importanza):

- spettacolo dal vivo;
- conservazione e fruizione patrimonio artistico e culturale;
- artigianato artistico;
- informatica, software e videogiochi;
- pubblicità.

Per quanto riguarda lo **spettacolo dal vivo**, l'eccellenza espressa da Ravenna dipende dalla presenza, da almeno quindici anni, di un fermento teatrale e musicale enorme che si autoalimenta in un circuito virtuoso, richiamando anche talenti da fuori città (e da fuori regione). Oltre alle due compagnie teatrali di eccellenza citate (Ravenna Teatro e Fanny & Alexander) ed a Ravenna Festival (che si può annoverare tra le principali manifestazioni artistiche europee), la città di Ravenna è sede di altre importanti manifestazioni dal vivo:

- Meditaeuropa (la cui programmazione nasce sull'idea del Mediterraneo come spazio comune fra i popoli e le culture);
- Settembre Dantesco;
- Ravenna Jazz;
- il Festival Ammutinamenti (danza urbana);
- altre manifestazioni legate al cinema (Mosaico d'Europa Film Fest, Ravenna Nightmare Film Fest, il Festival Giallolunanonotte), al fumetto (Festival Internazionale del Fumetto di Realtà Komikazen) ed al giornalismo d'autore (Premio Guidarello).

Anche il **settore della conservazione e fruizione del patrimonio artistico e culturale** è di fondamentale importanza, e coinvolge le importanti Istituzioni e Fondazioni presenti, oltre a numerosi altri soggetti impegnati nella gestione dei numerosi luoghi d'arte e cultura di Ravenna.

L'indotto creato dall'afflusso di turisti e visitatori costituisce una significativa risorsa economica per tutta la città.

Nell'ambito dell'**artigianato artistico**, Ravenna esprime una eccellenza a livello nazionale (e anche internazionale) per quanto riguarda l'arte del mosaico.

Il **settore dell'informatica e delle nuove tecnologie** si è sviluppato in quanto elemento della contemporaneità, ed a Ravenna viene originalmente applicato sia nella promozione e fruizione dei beni culturali, sia in rapporto alle arti visive ed alla musica.

Infine il **settore della pubblicità** contempla la presenza di alcune significative imprese.

## 2.2 I FABBISOGNI ESPRESSI DAL TERRITORIO

### 2.2.1 La visione degli stakeholder

Punti di vista ricorrenti:

- ✓ la Nuova Darsena non deve essere pensata come un nuovo quartiere residenziale, ma come un 'polo attrattore' di funzioni di rango sovracomunale, contenente anche funzioni urbane;
- ✓ attenzione attribuita alla qualità degli interventi per l'effettiva elevazione dello *standing* della città;
- ✓ interrelazioni rispetto ad altre iniziative programmate o in cantiere nella città, alcune di queste strettamente connesse (addirittura contigue) con la riqualificazione della Darsena di Città;
- ✓ stretta sinergia con il percorso di candidatura di Ravenna Capitale della Cultura 2019 (rapporto città/acqua; connessione tra passato e futuro).

#### **... un PRIMO ASSE STRATEGICO DI INTERVENTO: attribuire alla Nuova Darsena una forte connotazione e funzionalità in ambito culturale**

- ✓ La valorizzazione dei siti di archeologia industriale e delle aree portuali.
- ✓ La previsione di una Cittadella del Mosaico, funzionale ad ospitare le collezioni presenti nell'Accademia delle Belle Arti, ma soprattutto a generare un polo della cultura contemporanea, non necessariamente sotto forma di museo tradizionale, ma interpretabile anche in forma diffusa all'interno degli spazi presenti in Darsena.
- ✓ L'ipotesi di uno spazio polifunzionale, anche a cielo aperto, di grande capienza per ospitare manifestazioni di vario genere.
- ✓ L'opportunità di introdurre uno spazio multifunzionale per produzioni artistiche, prove tecniche, ecc. aggiuntivo e utile a razionalizzare l'offerta esistente (Ex Almagia, Teatro Rasi e Alighieri).
- ✓ La previsione di una ricettività per artisti che permetterebbe alle compagnie ravennati di ospitare nuove produzioni quando oggi più spesso sono necessitate a uscire dal territorio comunale.
- ✓ Un museo della scienza e della tecnica comparabile come stile al Museo della Scienza di Valencia.
- ✓ Un centro interreligioso/interculturale.

#### **... un SECONDO ASSE STRATEGICO DI INTERVENTO: funzioni che favoriscano la destagionalizzazione turistica**

- ✓ Un centro congressi da affiancare al Pala De Andrè, a potenziamento dell'offerta locale.
- ✓ Almeno un albergo di categoria superiore, a supporto del centro congressi, in ragione del fatto che i due esercizi attivi in centro non sarebbero sufficienti a rispondere alla domanda nel caso di un consolidamento della convegnistica. La nuova ricettività risulterebbe di supporto ad una probabile evoluzione della croceristica dal transito all'imbarco e quindi con possibilità di pernottamento in città.

---

Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

- ✓ Ospitare un distretto del tempo libero vocato soprattutto all'animazione serale che affiancherebbe l'offerta di Marina di Ravenna ampliandola anche sotto il profilo stagionale.

**... un TERZO ASSE STRATEGICO DI INTERVENTO: funzioni urbane di qualità che hanno nella riappropriazione del rapporto col mare un elemento di grande valore innovativo**

- ✓ Funzioni residenziali, così come gli spazi direzionali funzionali ad avvicinare al porto le attività economiche connesse, oggi variamente dislocate nel centro storico.
- ✓ Ospitare il potenziamento delle strutture per la nautica.
- ✓ Strutture dedicate alla cura e alla salute e al benessere.

**.... obiettivi TRASVERSALI agli assi strategici**

- ✓ Potenziamento delle dotazioni commerciali. Emerge la preferenza verso gallerie commerciali o, comunque, trovare anche in questo ambito dei 'progetti guida' che per respiro e qualità diano il segno della trasformazione in un ambito di tali dimensioni per cui i piccoli operatori faticherebbero a proporre progetti omogenei. L'attenzione dovrebbe essere posta sulle merceologie, per evitare che la nuova offerta vada a confliggere con quella del centro storico.
- ✓ L'artigianato, nelle sue molteplici forme, sarebbe un'ulteriore componente dell'economia locale che in quest'area troverebbe ampie possibilità di sviluppo, fatta eccezione per la sua componente produttiva; abbracciando perciò la componente artistica, di servizio alla persona, di vendita.
- ✓ Attenzione alla sicurezza ed alla lotta al degrado nella zona della stazione, nel suo rafforzato ruolo di porta della città.
- ✓ Qualità degli accessi all'area.

## 2.3 BENCHMARK DI RIQUALIFICAZIONE DI WATERFRONT URBANI

La tematica del recupero dei *waterfront* si declina in modi diversi in relazione alle differenti tipologie di aree urbane costiere e allo specifico rapporto tra sviluppo urbano e sviluppo delle funzioni legate alla costa.

La casistica si può ricondurre a due situazioni ben distinte:

- quella tipica del Nord Europa, relativa ad aree industriali/portuali abbandonate o fortemente sottoutilizzate, spesso di grandissime dimensioni, e collocate in posizione periferica rispetto al centro urbano. In questo caso le aree di waterfront riguardano ambiti molto estesi, occupati da scali e banchine, magazzini e capannoni, oggetto negli ultimi anni di progetti urbani di grande dimensione volumetrica, interventi di vera e propria riurbanizzazione. Ne sono un esempio le operazioni sui docklands di Londra, i progetti in corso a Belfast (Titanic Quarter), a Lione (il megaprogetto Lyon Confluence, 150 ettari), ad Amburgo (l'altrettanto estesa area di Hafencity sull'Elba, 157 ettari) e a Liverpool (lungomare).

---

**Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città**

Il denominatore comune: interventi nei quali si propone la città moderna con le sue tipologie di grattacieli, centri commerciali, zone residenziali nel verde ecc.

- quella, più mediterranea, relativa invece a siti portuali e industriali interni o prossimi al centro urbano, di dimensione più contenuta, e spesso fortemente integrati con la città storica. Sono in genere ambiti assai più limitati, in termini di estensione, dove ha un ruolo di rilievo la memoria storica dei luoghi, costituita da edifici di valore storico-artistico o anche solo documentale, da recuperare e rifunzionalizzare, e dove permangono in parte anche attività portuali. In questi casi la rimozione delle barriere fisiche, consentono di ricongiungere la città vecchia al mare, e apre nuove prospettive non solo all'area del *waterfront* ma più in generale alla rigenerazione della città, legata soprattutto al turismo, alla cultura e all'ambiente.

Elementi ricorrenti nella progettualità di quest'ultima tipologia di interventi sono:

1. **Incrementare i livelli di accessibilità e di permeabilità della costa**, offrendo la possibilità di fruire di uno spazio libero dal traffico viabilistico, con piazze, percorsi pedonali sull'acqua, spiagge e spazi verdi restituiti alla libera fruizione. È quindi questa generosa dimensione "pubblica" (nel senso dell' utilizzo collettivo) degli spazi sull'acqua che determina un primo forte cambiamento nel riutilizzo delle aree di waterfront.
2. **Introduzione di funzioni attrattive capaci di creare flussi di visita ed attivare nuovi circuiti economici**. Alla luce dei progetti e delle operazioni più interessanti gli elementi innovativi sono:
  - a. contenitori destinati ad attività culturali, sportive e ludiche. Acquari, musei, mediateche, centri di documentazione, spazi per eventi, centri servizi, spazi commerciali innovativi e specializzati, bar e ristoranti sono ingredienti che hanno un ruolo sempre più importante nel fare di queste aree dei poli attrattivi in grado di fare da traino a processi diffusi di rivalorizzazione.
  - b. funzioni più strettamente commerciali che si associano a quelle ludiche o dell'intrattenimento come il centro commerciale Maremagnum a Barcelona accanto all'acquario o al porto ripristinato di Leith, (Edinburgo) dove il pubblico può visitare il Royal Yatch Britannia, permanentemente ancorato accanto al nuovo centro commerciale sul mare, l'Ocean Terminal. Ma in generale sono posizionati sull'acqua molti attrattori culturali: a Newcastle sulla sponda del Tyne sorge The Sage, l'auditorium progettato da Foster e diventato il simbolo della città, mentre sempre ad Amburgo è in costruzione la nuova filarmonica, che sarà pronta nel 2010, progettata da Herzog & De Meuron;
  - c. riorganizzazione e valorizzazione del transito passeggeri. In particolare il successo recente del traffico crocieristico sta assegnando ai porti un ruolo molto simile a quello delle stazioni ferroviarie, che hanno accentuato il loro carattere plurifunzionale diventando luoghi urbani dove si può sostare, fare acquisti, mangiare, divertirsi, assistere ad un evento. Di qui l'importanza delle nuove stazioni marittime, edifici polivalenti che concorrono con le loro architetture a rinnovare, anche in termini di immagine, gli spazi urbani affacciati sull'acqua (come a Savona, Salerno, Genova, Venezia);
  - d. spazi e servizi per la nautica da diporto. La realizzazione di un porto turistico offre indubbiamente un contributo significativo al successo delle iniziative di rilancio delle aree di waterfront.
3. **Unitarietà del progetto**. Il coordinamento di operazioni di riassetto urbano di questo livello di complessità, richiede necessariamente una regia unitaria ed un disegno coordinato.

Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

Schema 1.2

Casi di riqualificazione di waterfront europei ed italiani: operazioni recenti svolte o in corso

Città	Area/Intervento	Contenuti
<b>Belfast</b>	Titanic Quarter	L'intervento riguarda una zona ex portuale dove, nel 1912, fu varato il transatlantico Titanic, costruito nei cantieri navali di Harland e Wolff. Si tratta di un nuovo quartiere a destinazione mista con uffici, 7.500 appartamenti, un hotel a 5 stelle, una zona commerciale e una museale dedicata alle varie fasi di progettazione e costruzione del transatlantico.
<b>Dublino</b>	North Wall/ Dublin Docklands	Spencer Dock, un'area di 20 ettari in corso di trasformazione con sedi direzionali, residenze, attività commerciali e ludiche. Il Point Village è un complesso incentrato su un polo per eventi e un grattacielo residenziale.
<b>Liverpool</b>	Albert Dock	In fase di realizzazione il nuovo modernissimo "Museum of Liverpool" (apertura 2010) centrato sulla storia della città e destinato a rafforzare la vocazione turistica dell'area, già inserita dall'Unesco nei siti Patrimonio dell'Umanità.
<b>Liverpool</b>	Princes Dock	Area in avanzata fase di trasformazione ospita uffici, residenze, alberghi e un terminal crociere.
<b>Liverpool</b>	Wirral Waters	Piano di sviluppo da realizzarsi nell'arco di trent'anni per rigenerare i dock di Wallasey e Birkenhead sulla sponda opposta del fiume Mersey.
<b>Amburgo</b>	HafenCity	Area ex-portuale di 155 ettari dove sta sorgendo un quartiere per 12mila abitanti, che potrà ospitare 40mila posti di lavoro. È in costruzione anche un grande auditorium (la filarmonica dell'Elba) progettato da Herzog & De Meuron.
<b>Lione</b>	Lyon Confluence	L'intervento riguarda la parte sud della penisola formata dalla confluenza dei due fiumi della città. L'area, di 150 ettari, un tempo area industriale, ospiterà residenze, uffici pubblici e privati e attività culturali e ludiche. 25mila persone tra residenti e addetti.
<b>Barcellona</b>	Area costiera foce del fiume Besos Barcelona 2004	Opere legate al Forum Universal de les Cultures Barcelona 2004. Nell'area del depuratore della città è stato realizzato un polo congressuale, due parchi litorali, un porto turistico e attrezzature alberghiere.
<b>Genova</b>	Ponte Parodi/ Porto Antico	La banchina portuale interessata dall'opera di riqualificazione è un'area di 23mila mq da tempo in disuso. Demolito nella primavera del 2002, dopo anni di abbandono, il grande silos granario costruito negli anni '60, Ponte Parodi si trasformerà in una grande piazza sull'acqua, ideata dagli architetti di UN Studio Van Berkel & Bos, vincitori del concorso del 2001.
<b>Napoli</b>	Bagnoli, ex area Italsider	Il progetto di trasformazione punta alla valorizzazione delle risorse ambientali e al rafforzamento della vocazione turistico-culturale dell'area. Un grande parco di circa 120 ettari occuperà gran parte dell'area oggetto della bonifica. All'interno del parco, attraverso il recupero di manufatti di archeologia industriale, verranno realizzate attrezzature a scala urbana, attrattori economici e servizi di quartiere. Ai margini alberghi, attrezzature turistiche e produttive (connesse alla ricerca) e residenze.

Fonte: Censis, 2009

Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

**CASO STUDIO - HAFEN-STADT DI AMBURGO**

*I nuovi interventi in corso di realizzazione nell'area ex-portuale della HafenCity Hamburg dimostrano una volontà di conciliare i caratteri propri del luogo con l'esigenza di dare vita a un nuovo pezzo di città improntato dai criteri più attuali: mixitè funzionale, prevalenza degli spazi pubblici, lo stretto rapporto con l'acqua unito al tema del water-front urbano della città vista dall'Elba, lo rendono uno dei più interessanti casi-studio europei di città-porto.*

**HafenCity (piano: Kees Christiaanse/ASTOC)**



**Westliche HafenCity**



**Westliche HafenCity, Grasbrookhafen (2008)**



**Westliche HafenCity, terrazzamenti sull'acqua**



Presentazione. La Hafen-Stadt di Amburgo rappresenta uno dei casi più esemplari e a grande scala di riuso e trasformazione delle aree portuali dismesse. Se l'origine del porto di Amburgo risale alla fine dell'Ottocento, in seguito alla unificazione doganale, all'inizio del XIX secolo esso diviene uno dei principali porti mondiali.

L'unità urbana e architettonica di questo quartiere e il suo legame con la tradizione della costruzione in mattoni lo rende oggi un monumento urbano di primaria importanza.

---

### Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

Le linee direttrici del piano di riconversione si concentrano sui seguenti aspetti:

- la messa a punto di nuovi quartieri con tipologie miste;
- la mixitè insediativa, atta a rivalutare l'ambiente urbano circostante;
- la preservazione dei caratteri tipologici delle strutture portuali e del loro rapporto con l'acqua;
- la qualità degli spazi pubblici affacciati sull'acqua;
- l'accessibilità pubblica ai differenti ambiti residenziali e terziari;
- la permeabilità e la continuità tra il centro storico, i nuovi interventi e i quartieri adiacenti (City Sud, Rothenburgsort, Veddel e Wilhelmsburg), anche attraverso un rafforzamento del sistema dei trasporti pubblici su ruote e fluviali.

A scala urbana la HafenCity è suddivisa in dodici settori autonomi, caratterizzati per le loro caratteristiche topografiche.

Il **Magdeburger Hafen** costituisce il baricentro della HafenCity, pensato come quartiere a destinazione mista – residenza, commercio, uffici – e forte densità, con strutture complementari di tipo culturale, turistico e per il tempo libero.

Gli altri settori sono più fortemente incentrati sul tema dell'abitare (Baakenhofen Nord e Sud), delle attività commerciali e di servizio (Grasbrook, Oberhafen, Elbbrückzentrum) o del tempo libero (marina al Grasbrookhafen).

La **Westliche Hafencity** è connotata dal deposito di Werner Kallmorgen, che sorge sulla punta terminale della lingua di terra compresa tra il Sandtorhafen e il Grasbrookhafen: l'edificio dei vecchi depositi è in corso di trasformazione come sede della nuova Elbphilharmonie (progetto: Herzog & De Meuron).

Essa diverrà, una volta ultimata, il nuovo simbolo d'ingresso alla città dall'acqua e **landmark** a scala territoriale anche per le aree portuali poste a S dall'altra parte del fiume.

Posta sulla punta del *Kaiserhöft*, impronterà in maniera scenografica l'eccezionalità del luogo, accentuato anche dalla sua destinazione polifunzionale: oltre alla nuova filarmonica e alla sala per la musica, bar, ristoranti, appartamenti di lusso, un albergo con centro conferenze, la piazza sopraelevata panoramica su Amburgo e il porto. **L'edificio è pensato come luogo urbano per eccellenza**, improntata dal rapporto dialettico tra la compattezza muraria dell'ex-magazzino laterizio preesistente e l'immaterialità del nuovo volume sovrapposto interamente in vetro.

Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

CASO STUDIO - MUSIKPARK DI MANNHEIM

*L'innovazione: volano per rilanciare la crescita regionale ed urbana (politica di coesione sociale della Ue). Strategie, programmi e progetti a livello regionale possono portare innovazione in una vasta gamma di settori che spaziano dal comparto turistico all'economia basata sulla creatività.*

*Musikpark, un centro dedicato esclusivamente agli imprenditori che avviano un'attività nel settore della musica.*

**Musikpark di Mannheim**, un progetto che favorisce lo start-up alle PMI in via di avviamento nel settore musicale. Nei 4.300 metri quadri del Musikpark trovano posto la sala della coreografia e degli spettacoli, un laboratorio, vari studi di registrazione, uno studio TV ed eleganti sale di riunioni in cui negoziare l'importantissima prima commissione. Sono presenti circa 40 imprese, che danno lavoro a 140 persone. Il progetto ha ottenuto un finanziamento di oltre 5 milioni di euro nell'ambito dell'Obiettivo II. Il finanziamento è iniziato nel 2004 e sarà operativo per un periodo di 15 anni. Mentre le economie vacillano sotto l'impatto della crisi, il Musikpark gode di una situazione ottima, anzi, più favorevole che mai. Per la prima volta nella sua storia, il parco deve tenere una lista d'attesa di PMI che desiderano affittare uno spazio sotto la sua egida.



Il parco offre alle PMI l'accesso ai servizi e le riunisce in gruppi al fine di favorire le operazioni di marketing; non sorprende, pertanto, che la gente faccia la fila per avvantaggiarsi del successo del parco. All'inizio di quest'anno, a due PMI è stato offerto un nuovo «pacchetto di avviamento» che consentiva di accedere a linee telefoniche, stabilire connessioni Internet e occupare spazio d'ufficio a una tariffa preferenziale, oltre a servizi di consulenza gratuiti in materia finanziaria e di marketing. La finalità del parco, è quella di instaurare contatti reciprocamente vantaggiosi.

È stata inoltre avviata una collaborazione fra il Musikpark e il corso di laurea della PopAkademie Baden-Württemberg. Cinque laureati hanno allestito un negozio nel Musikpark e altri quattro sono arrivati dal conservatorio di musica di Mannheim.

Lo spazio viene utilizzato anche per mostre e spettacoli.

Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

**CASO STUDIO - PROGETTO PILOTA RIQUALIFICAZIONE DEL LUNGOMARE DI OSTIA**

*Il Progetto Pilota Riqualificazione del lungomare di Ostia persegue l'obiettivo di innescare un meccanismo virtuoso di valorizzazione e di tutela attiva, rendendo l'intero territorio di Ostia un grande parco dedicato al turismo, allo sport e al tempo libero.*

*Ostia potrebbe così diventare il nuovo luogo del soggiorno e della nuova ricettività di Roma Capitale sul mare, in grado di conciliare le risorse paesaggistiche (le spiagge e il mare, la tradizione balneare) e archeologiche (Ostia Antica) con una offerta ricettiva e ricreativa molto diversificata - shopping, trattamenti termali, fitness, cultura, sport, ecc. - e di servizi collettivi.*

Le azioni previste si sviluppano lungo l'intera fascia costiera compresa tra la foce del fiume Tevere e la tenuta di Castel Porziano, spingendosi nell'entroterra, fino ad interessare l'area centrale di Ostia.

Il Progetto Pilota comprende **interventi di recupero urbano ed ambientale**, l'introduzione di nuove funzioni, integrative e complementari a quelle esistenti, la realizzazione e la ristrutturazione degli spazi aperti e delle aree verdi, la rinaturalizzazione e la riqualificazione della fascia marina e dunale, la riorganizzazione del sistema dell'accessibilità (pedonale, ciclabile e veicolare).

Nel dettaglio, è possibile individuare alcuni comparti di intervento:

- **la passeggiata razionalista** - un vero e proprio parco lineare che riqualifica gli spazi aperti e introduce nuovi servizi collettivi, pubblici e privati: un sistema dedicato al tempo libero, cui si aggiunge la localizzazione di residenze;
- **la città dell'acqua** - alla riqualificazione, completamento e messa a sistema delle attrezzature e degli impianti sportivi esistenti (p.es. campionati Mondiali di nuoto del 2009) si unisce la realizzazione di spazi all'aperto per il tempo libero e di servizi connessi alla nautica;
- **la città dei giochi e della scienza** - nuovo polo della cultura e del tempo libero, in grado di offrire un programma vasto e differenziato di manifestazioni ed attività di carattere culturale e divulgativo. Si prevede la creazione di verde pubblico attrezzato e di attrezzature di interesse comune, oltre a funzioni ricreative, commerciali, ricettive, residenziali e a servizi privati;
- **la città del benessere** - zona prevalentemente destinata alla ricettività, allo shopping, al fitness e al benessere integrato con i trattamenti termali, nella quale realizzare attrezzature di interesse comune, attività commerciali e residenze. Di rilievo particolare la riorganizzazione delle infrastrutture viarie e del sistema della sosta;
- **il parco acquatico** - la realizzazione dell'intervento consente il recupero, la rinaturalizzazione, il ripascimento e la salvaguardia attiva della spiaggia e delle dune, la riorganizzazione del sistema dell'accessibilità e della sosta e la creazione di attrezzature di interesse comune;
- **l'area centrale** - il centro di Ostia diventa più attrattivo attraverso l'introduzione di funzioni e servizi di qualità (attività direzionali, commerciali, residenziali, attrezzature ricettive e congressuali per manifestazioni culturali, spettacoli e convegni) e la realizzazione di un nodo di scambio modale;
- **il polo della nautica** e il parco ambientale della foce sostituiscono l'attuale insediamento spontaneo, completamente privo di servizi e caratterizzato da un rischio idraulico elevato. L'intervento prevede la riqualificazione dei cantieri navali esistenti e la creazione di un polo produttivo nautico, la ricollocazione degli abitanti dell'ex idroscalo in altre zone di Ostia, la riqualificazione a verde dell'area oggetto di demolizione e l'istituzione del parco ambientale della foce;
- **il nucleo storico di Ostia antica** - la realizzazione della "porta degli scavi del fiume" avviene tramite la riqualificazione dei parcheggi esistenti e l'inserimento di nuove funzioni a supporto

---

### Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

della fruizione turistica, quali strutture ricettive e commerciali, spazi verdi e servizi pubblici, percorsi pedonali;

- **gli stagni di Ostia** - le trasformazioni prevedono attrezzature e servizi collettivi, la realizzazione di un nuovo insediamento residenziale e commerciale, la riorganizzazione del sistema viario e della sosta, l'adeguamento della dotazione di servizi collettivi.

La riorganizzazione del sistema dell'accessibilità locale è un intervento trasversale ai diversi comparti e di particolare importanza. La mobilità, infatti, a causa dell'attuale elevato impatto ambientale, rappresenta una delle principali criticità: alla mancanza di attrezzature e percorsi che consentano una fruibilità pedonale del lungomare e delle retrostanti aree verdi, si aggiunge la carenza e l'inadeguatezza del sistema dei parcheggi. Perciò si prevede:

- l'arretramento della sede viaria esistente, spostata verso l'interno ed allontanata dalla linea di costa, e il conseguente riutilizzo del sedime recuperato per la riorganizzazione del lungomare pedonale;
- la riorganizzazione e l'adeguamento del sistema della sosta, con caratteristiche di unitarietà all'interno dell'intero ambito d'intervento.

#### CASO STUDIO - PROGETTO RIQUALIFICAZIONE DEL WATERFRONT DI BRINDISI

Uno degli elementi trainanti della trasformazione del *waterfront* è rappresentato dalla crescente importanza della componente turistica.

Le idee forti scelte dall'amministrazione si possono così sintetizzare:

- riequilibrare – lo sviluppo futuro della città di Brindisi parte dal recupero integrale del Seno di Levante;
- creazione di un nuovo fronte – creare un filtro di qualità con la zona industriale;
- continuità acqua-verde – costruzione di un nuovo parco urbano che integri elementi d'acqua e vegetazione, che si proporrà come elemento forte di riqualificazione urbana;
- aprire al mare – il recupero delle banchine contribuirà alla creazione di nuovi spazi civici;
- collegare – creazione di nuovi impulsi vitali prima non possibili."

#### CASO STUDIO - PROGETTO RIQUALIFICAZIONE DEL WATERFRONT URBANO DI LA SPEZIA

Concezione basata sul principio della mescolanza di usi, abitare-lavorare-divertirsi, uniti al concetto di integrazione (città e acqua).

L'intervento sul *waterfront* è basato principalmente su questi aspetti, sui quali poggia il nuovo modello urbano:

- la trasformazione degli spazi pubblici, introducendo grandi spazi verdi e attrezzature urbane, che vanno al di là delle infrastrutture di trasporto e circolazione;
- la mobilità, nella quale il protagonismo dell'automobile scompare, pedonalizzando gran parte degli spazi pubblici, compreso un piano di pista ciclabile;
- la tecnologia, che apporterà progressi (come è successo con la telefonia mobile o come succederà probabilmente con l'energia elettrica senza fili), vantaggi che consentiranno di dipendere meno dallo spazio pubblico vuoto, come i canali per le reti di servizio, e che quindi offrirà una maggior libertà nel suo utilizzo;
- la mescolanza di attività, con la creazione di spazi in cui si possa abitare, lavorare e divertirsi.

---

Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

**CASO STUDIO - CULTURE HUB: UN AMBIENTE CHE STIMOLA LA CREATIVITÀ E LA CULTURA**

Gli Hub sono spazi d'ispirazione per lavoro, incontri, formazione e sviluppo di idee innovative dove affermare soluzioni e modelli d'impresa sostenibili.

Gli Hub sono un punto di connessione, o di confluenza di contatti, fra settori della cultura in apparenza lontani fra loro (arte e tecnica, poesia e industria, innovazione e tradizione).

Gli Hub offrono spazi di co-working dal design creativo, funzionali ed ecocompatibili: ambienti d'ispirazione condivisi, modulari, con la possibilità di accesso a meeting room, sale eventi, bio bar, aree relax. Spazi che riassumono il meglio di un incubatore d'impresa, di un club privato, di un acceleratore d'innovazione, di un'agenzia di consulenza e di un think-tank.

Sul *waterfront* di Liverpool si sta promuovendo un Hub per la produzione di attività teatrali e culturali.

**CASO STUDIO - L'ARTE COME STRATEGIA: AMBURGO**

Interventi di natura temporanea con lo scopo di avviare in maniera simbolica processi di riqualificazione urbana: feste di strada, installazione di opere d'arte pubblica, itinerari guidati in quartiere e workshop di fotografia.

Attraverso l'arte il quartiere si manifesta, si rende noto, si fa conoscere, alla città intesa come resto dei quartieri e degli abitanti di Amburgo e alla città come istituzione. Entrambi entrano in contatto con il quartiere perché sollecitati da interventi artistici.

L'artista è colui che anima e coinvolge gli altri abitanti attivando iniziative e progetti per/con e nel quartiere, è colui che coinvolge personalmente gli abitanti in attività artistiche nel quartiere, è colui che connette attori diversi come la scuola e le diverse istituzioni, è colui che organizza assemblee pubbliche su temi e i problemi del quartiere e individua percorsi per l'azione.

### SCHEDA - PROMOZIONE DELLA CULTURA COME CATALIZZATORE DELLA CREATIVITÀ (OBIETTIVO DELLA UE)<sup>54</sup>

A livello comunitario e nazionale le **potenzialità della cultura, di stimolare la creatività e l'innovazione**, quindi di contribuire ad un ambiente favorevole alla crescita ed all'occupazione, sono sempre più al centro dell'attenzione, come confermano le conclusioni del Consiglio sulla cultura come catalizzatore di creatività e innovazione.

L'Anno europeo della creatività e dell'innovazione (2009) ha inoltre esaminato le modalità in cui la cultura genera innovazione economica e sociale. Il manifesto degli ambasciatori insiste sulla creatività che può derivare da collegamenti più solidi tra arte, filosofia, scienza e affari.

Il dibattito è stato arricchito dai risultati di diversi studi condotti per conto della Commissione, in particolare lo studio del 2009 sull'impatto della cultura sulla creatività, lo studio del 2010 sull'imprenditoria delle Industrie Culturali e Creative (ICC) e la relazione tematica di Eurydice sull'educazione artistica e culturale a scuola in Europa.

Le ICC sono state oggetto di particolare attenzione culminata a livello comunitario nella pubblicazione nel mese di aprile del 2010 del Libro verde sulla creazione di un contesto in cui questo settore possa dispiegare le proprie potenzialità per contribuire ad una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva. Il Libro verde è decisamente ispirato al lavoro del gruppo OMC ed alla piattaforma delle ICC e può essere consultato per questioni come l'accesso alla finanza, la richiesta di competenze da parte dell'imprenditoria creativa e i partenariati innovativi con altri settori economici.

Nel mese di ottobre del 2009 è stato pubblicato un documento di riflessione sulla sfida di creare un mercato unico digitale europeo per beni di carattere creativo come libri, musica, films o videogiochi. Il documento analizza gli ostacoli alla libera circolazione di contenuto creativo in Internet e lancia una consultazione pubblica su alcune possibili misure per la creazione di un vero e proprio Mercato Unico.

Viene inoltre sempre più riconosciuto il contributo della cultura allo sviluppo regionale e locale. 6 miliardi di euro dei fondi di coesione sono stati assegnati alla cultura per il periodo 2007-2013 per finanziare operazioni di tutela e conservazione del patrimonio culturale, sviluppo di infrastrutture culturali e sostegno ai servizi culturali. Ulteriori fondi sono stati assegnati a voci quali turismo, risanamento urbano, promozione della PMI e società dell'informazione. Uno studio esamina il contributo della cultura allo sviluppo locale e regionale ed include uno strumento pratico per i politici di livello regionale e locale e per gli operatori culturali. La preparazione della futura politica di coesione, a decorrere dal 2014, deve trarre insegnamento dai progetti e dagli studi sulla realizzazione di strumenti che liberino tutte le potenzialità del settore culturale, in particolare quelle delle industrie creative. Il settore culturale e quello creativo devono essere incorporati all'interno di strategie integrate di sviluppo regionale o di città, in collaborazione con le pubbliche autorità e le rappresentanze rilevanti della società civile.

<sup>54</sup> Bruxelles, 19.7.2010, COM(2010)390 definitivo sull'attuazione dell'Agenda europea per la cultura.

Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

Profilo del settore culturale e creativo			
Cerchi	Settori	Sotto-settori	Caratteristiche
CUORE DELLE ARTI	<b>Arti visive</b>	Artigianato, pittura-scultura, fotografia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attività non industriali</li> <li>• I prodotti sono dei prototipi che hanno il potenziale per essere protetti da copyright (es. questi lavori hanno un'alta densità di creazione che richiederebbe copyright ma spesso se non sistematicamente non lo sono; è il caso di molti lavori artigianali, molte arti sceniche, arti visive, ecc.).</li> </ul>
	<b>Arti dello spettacolo</b>	Teatro, danza, circo, festivals	
	<b>Patrimonio</b>	Musei, biblioteche, siti archeologici, archivi	
INDUSTRIE CULTURALI	<b>Film e video</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attività industriali destinate a riproduzione di massa.</li> <li>• I prodotti sono protetti da copyright.</li> </ul>
	<b>Televisione e radio</b>		
	<b>Videogiochi</b>		
	<b>Musica</b>	Mercato della musica registrata – Spettacoli dal vivo – Ricavati delle società di gestione dei diritti di proprietà intellettuale nel settore musicale	
	<b>Editoria</b>	Editoria di libri, giornali e riviste	
INDUSTRIE E ATTIVITA' CREATIVE	<b>Design</b>	Design nella moda, design grafico, design di prodotto e design d'interni	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Queste attività non sono necessariamente di tipo industriale e possono essere dei prototipi.</li> <li>• Anche se protetti da copyright i prodotti possono includere altri diritti di proprietà intellettuale (quali ad esempio i marchi).</li> <li>• L'utilizzo della creatività (competenze creative e persone creative provenienti da altri settori artistici e dalle industrie culturali) è essenziale per la performance di questi settori non culturali.</li> </ul>
	<b>Architettura</b>		
	<b>Pubblicità</b>		
INDUSTRIE CONNESSE	<b>Produttori di computer, MP3, telefonia mobile, ecc.</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Questa categoria non può essere definita in modo rigoroso. Essa comprende numerosi settori le cui prestazioni sono direttamente connesse alle categorie precedenti, quali ad esempio le NTIC.</li> </ul>

Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

*SCHEDA - Culture Hub*

Gli Hub sono spazi d'ispirazione per lavoro, incontri, formazione e sviluppo di idee innovative dove affermare soluzioni e modelli d'impresa sostenibili.

Gli Hub offrono spazi di co-working dal design creativo, funzionali ed ecocompatibili: ambienti d'ispirazione condivisi, modulari, con la possibilità di accesso a meeting room, sale eventi, bio bar, aree relax. Spazi dove possono lavorare, imparare, conoscersi, scambiare idee, sperimentare. Spazi virtuali connessi attraverso sistemi di rete, in cui nuove idee possono fluire da un luogo a un altro, adattandosi al contesto locale e generando ulteriori soluzioni innovative. Spazi che riassumono il meglio di un incubatore d'impresa, di un club privato, di un acceleratore d'innovazione, di un'agenzia di consulenza e di un think-tank. L'incontro tra persone è la base di tutti i processi d'innovazione sociale.

Per la promozione di questi spazi è operativa **The Hub**, una **rete internazionale di spazi fisici** dove imprenditori sociali, creativi e professionisti possono accedere a risorse, lasciarsi ispirare dal lavoro di altri, avere idee innovative, sviluppare relazioni utili, individuare opportunità di mercato e costruire quel bagaglio di esperienze che li aiuteranno veramente a cambiare Milano e il mondo.

L'attivazione di un rapporto di collaborazione e di scambio informativo tra le persone è al centro del sistema operativo di The Hub. Tutti i membri hanno accesso a servizi di condivisione, collaborazione e progettualità in rete forniti dal network. Lo scambio di pratiche e la creazione di gruppi progettuali viene attivamente facilitato dai nostri host, esperti che connettono persone, organizzano corsi formativi e individuano opportunità volte ad innescare collaborazione tra i membri di The Hub.

Attualmente sono 18 gli Hub attivi in 4 continenti, 60 Hub nel 2013, 4 anni di esperienza, 4,5 milioni € di investimenti, 3,7 milioni € di fatturato globale, 25% di utile medio, 3.000 innovatori sociali, 1.500 investimenti sociali, 40.000 membri.

In Italia The Hub si propone di aprire una serie di spazi in Italia per la promozione di idee e progettualità innovative in campo sociale e ambientale. Il primo è stato Milano (Gennaio 2010) poi è seguito quello di Roma.

Best Practices. Nei diversi Hub sono cresciute numerose imprese sociali in fase di start up che hanno trovato l'ambiente ideale per sviluppare il proprio business. Eccone alcune. "Worn Again": borse e scarpe ricavate da materiali riciclati; "Lightweight medical": apparecchi sanitari sostenibili; "Onzo": soluzioni innovative per l'audit energetico delle abitazioni; "Riversimple": laboratorio per testare auto ad idrogeno.

Waterfront. A Liverpool si sta promuovendo un Hub per la produzione di attività teatrali e culturali.

Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

### RASSEGNA RAGIONATA DEI POSSIBILI USI DEGLI EDIFICI DEL WATERFRONT DI LIVERPOOL

Nome	Format	Esempi	Vantaggi	Svantaggi	Esito
<b>EDUCAZIONE</b>					
<b>Science Centre</b>	Si tratta di un mezzo interattivo rivolto in particolare ai bambini più grandi. Comunemente include un IMAX. Può essere tematico, ad esempio sullo spazio, con una cupola IMAX simile a un planetario.	Bristol; Techniquet cardiff; Glasgow Centre; WWW Belfast; Magna, Rotherham, Discovery Point, Birmingham	Nel Merseyside e nel Nord Ovest mancano centri delle scienze, al loro posto troviamo il Museo delle Scienze e dell'Industria a Manchester.	Molti di essi furono costruiti a cavallo del secolo scorso con finanziamenti avuti dalla Lotteria Nazionale e la Commissione del Millennio. Necessitano di cospicui finanziamenti.	Possibile
<b>Children's Museum</b>	Simile a Science Centre, ma dedicato ai bambini inferiori ai 12 anni.	Eureka! è l'unico esempio nel Regno Unito. È presente in molte città americane come per esempio Baltimora	Eureka! Ha avuto una grossa popolarità per un lungo periodo di tempo, a dispetto di una posizione scomoda.	Potrebbe non avere una forma ideale per un edificio. Richiede cospicui finanziamenti, anche se non come quelli richiesti per il Science Centre.	Candidato forte
<b>Commercial "Edutainment"</b>	Versione commerciale del Children's Museum.	KidZania è la versione commerciale di Eureka! E riproduce una città in piccola scala per bambini. È un prodotto messicano che viene dato in franchising in tutto il mondo. Ci sono altre versioni come Wannado City in Florida	Molto conosciuto ma non in Regno Unito. Commercialmente redditizio.	Non è ideale per essere trasformato in edificio.	Possibile

**Elementi che concorrono alla elaborazione del Masterplan della Darsena di Città**

Nome	Format	Esempi	Vantaggi	Svantaggi	Esito
<b>Landmark Aquarium</b>	Acquario con alti standard con una buona conservazione e ruolo educativo.	The Deep in Hull, si trova a Plymouth.	Ha una sinergia con le località marine. Attrae un ampio numero di visitatori. Non è presente a Liverpool. Può operare con piccole sovvenzioni.	Gli acquari sono particolarmente costosi. Esiste un acquario vicino al porto di Ellesmere.	Possibile
<b>Commercial Aquarium</b>	Un acquario commerciale.	Il Sea Life Centres di proprietà di Merlin Entertainment, è il secondo operatore nel settore più importante del mondo	Può essere commercializzato, buone possibilità di successo	Un acquario non è adattabile ad una architettura definita	Possibile
<b>Eco Centre</b>	Struttura che ricrea la flora e la fauna naturali. Include la Botanical Collection di Liverpool.	Univisarium di Gothenburg	Unico in Regno Unito	Possibile competizione con lo sviluppo dello Chester Zoo.	Possibile
<b>Imax</b>	Cinema/teatro di grandi dimensioni ove vengono proiettate pellicole americane. Può fare parte di un multiplex.	BFI South Bank MAX a Londra	Ha sempre più successo in quanto si proiettano film più famosi. I film proiettati con normali telecamere digitali possono essere convertiti per essere usati nei sistemi IMAX	Meglio come parte di un'operazione commerciale per il tempo libero.	

**Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città**

Nome	Format	Esempi	Vantaggi	Svantaggi	Esito
<b>SPETTACOLI</b>					
<b>Opera House</b>	Edificio designato alla rappresentazione di opere liriche.	A Oslo, Gothenburg e Copenhagen sono presenti teatri dell'opera costruiti sul fronte mare. Vi è anche il Lowry a Salford. Nessuno di questi sono solo teatri dell'opera ma ospitano anche altre forme d'arte.	Adatto all'architettura ...	Troppo dispendioso sia nella fase costruttiva che gestionale. Potrebbe competere con le ambizioni di Manchester.	Possibile, combinato con sala concerti.
<b>Concert Hall</b>	Edificio designato alla rappresentazione di opere liriche e musica sinfonica.	Elbphilharmonie Concert Hall, progettato da De Meuron & Herzog, (richiama il progetto di Hafen City di Amburgo)	Adatto all'architettura	L'unico modo per essere utilizzato è quello di una nuova sede per la filarmonica. Questo significa prevedere un uso alternativo della Philharmonic Hall. Molto dispendioso (il progetto di Amburgo si pensa possa costare 500 milioni di euro – all'inizio erano stati preventivati 77 milioni di euro)	Candidato molto forte
<b>Commercial Theatre</b>	Grande teatro con più di 2.000 posti destinato a diventare un teatro di stile West End Teatro che si concentra su drammi che autoproducono e ospita anche produzioni esterne. Potrebbe essere una sostituzione per Playhouse.	Empire, Luxor si trova al centro di Rotterdam Playhouse di Liverpool	Adatto per creare un centro culturale popolare Playhouse è in cattive condizioni e necessita lavori di ristrutturazione o riallocazione a nuova destinazione. La Liverpool Theatres Trust sta considerando di costruire un nuovo teatro.	Sfavorevole in quanto Liverpool ospita due teatri di questo tipo. Cosa fare con le costruzioni esistenti.	Sfavorevole Candidato molto forte
<b>Large Producing Theatre</b>					

**Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città**

Nome	Format	Esempi	Vantaggi	Svantaggi	Esito
<b>MUSEI E GALLERIE</b>					
<b>National Museum</b>	<p>Un avamposto della National Gallery simile alla galleria Tate di Liverpool.</p> <p>I più prestigiosi sono la National Gallery North, il British Museum North o il National History Museum North.</p> <p>Altri candidati sono V&amp;A e la Galleria National Portrait.</p> <p>Può comprendere un impianto supplementare per il Tate.</p>	National Gallery e British Museum.	È molto prestigioso e può rendere la città molto famosa nel mondo. Ciò potrà dare l'opportunità alla città di migliorare il proprio livello culturale.	Sovrapposizione e competizione con National Museum di Liverpool. V&A è improbabile perché sta seguendo progetti a Blackpool e Dundee. Discussibile se la National Gallery permetterà di spostare pezzi famosi lontano da Trafalgar Square.	Candidato molto forte
<b>Esibizioni</b>	<p>Un museo specializzato in esibizioni in tour mondiali.</p>	Millennium Galleries di Sheffield	Può produrre spettacoli di alta qualità a un basso costo e organizzare mostre permanenti.	Alto livello di sovrapposizione con il Museo di Liverpool.	Sfavorevole
<b>National Museum of Photography</b>	<p>Un museo specializzato in fotografia, come avamposto rispetto al Museo di Scienze e Industria</p>	Nel Regno Unito non esiste un museo della fotografia, sebbene sia compreso nel National Media Museum di Bradford (parte del Museo Nazionale delle Scienze e dell'Industria). Molti altri paesi lo hanno – la versione tedesca ha trasferito dalla centrale Rotterdam a Kop van Zuid.		Difficoltà di finanziamento data dal numero di musei che Liverpool ha già.	Possibile
<b>Galleria di Arte Classica Moderna o Contemporanea</b>	<p>Un museo che ospita collezioni permanenti.</p>	Walker Art Gallery	Landmark	Richiede una collezione. Molto costoso.	Sfavorevole

Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

2.3.1 L'arte nei processi di riqualificazione urbana

Città/caso	Tipo di intervento di riqualificazione urbana	Contesto urbano e Rapporto con la città	Ruolo dell'arte e dell'artista	Politiche, strumenti, finanziamenti, attori
NEURUPPIN - Windwoerter non sono parole al vento	<p>Interventi urbanistici tradizionali</p> <p>Opere per il risparmio energetico (rifacimento facciate, applicazione pannelli solari, riqualificazione spazi pubblici, cortili, scuole, strade, ecc.)</p> <p><u>Interventi artistici</u></p> <p>Windwoerter, ovvero installazioni permanenti in luogo pubblico di parole di grande formato e dipinti sulle facciate degli edifici di edilizia residenziale pubblica pensate dall'artista insieme agli abitanti e realizzate insieme agli studenti di una scuola professionale per l'inserimento lavorativo.</p> <p>Laboratori di ceramica finalizzati alla realizzazione di piastrelle ritraenti momenti di vita quotidiana del quartiere che sono state successivamente apposte in locali pubblici (scuole, centri ricreativi, associazioni, ...).</p> <p>Più in generale progetti di reinserimento scolastico, avviamento professionale, integrazione scolastica, accompagnamento nel mondo del lavoro, che hanno visto l'arte come un importante filo conduttore.</p>	<p>La città di Neuruppin è una città dell'ex Germania Est che ha negli anni del secondo dopoguerra dapprima subito una forte immigrazione grazie alle numerose industrie che si concentrano nel suo intorno e successivamente subito una forte perdita di popolazione dopo la caduta del muro e la chiusura delle fabbriche. Oggi è l'approdo per le popolazioni dell'est Europa.</p> <p>La parte di città interessata dalle riqualificazioni urbane è un quartiere di edilizia residenziale pubblica, denominato "Wohngebiet I-III", di carattere intensivo e di scarsa qualità insediativa.</p> <p>Lo scarto tra la città "storica" e i quartieri di nuova realizzazione è molto evidente. Il progetto tenta di ricucire divari rispetto ai collegamenti e le infrastrutture tra le due parti, e rispetto all'immaginario che associa la città "nuova" alla città "dormitorio". Gli interventi artistici fanno scoprire agli abitanti del centro un'altra parte di città.</p>	<p>L'arte ha una funzione sociale, ha lo scopo di agire sul tessuto sociale del quartiere, di dare una risposta concreta al disagio abitativo, lavorativo e sociale degli abitanti. All'artista viene affidato l'incarico di operare in rete con altri esperti, l'urbanista, l'operatore sociale, l'insegnante, l'artigiano ed è la figura attorno alla quale ruotano gran parte degli interventi di riqualificazione urbana.</p>	<p>Il caso di Neuruppin coincide con l'attivazione nella città stessa del Programma Sociale Stadt.</p> <p><u>Obiettivi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Attivazione di processi di sviluppo di quartiere</li> <li>- Partecipazione degli abitanti</li> <li>- Rafforzamento economia locale</li> <li>- Miglioramento servizi di vicinato</li> <li>- Modernizzazione, recupero, trasformazione e nuova costruzione delle abitazioni</li> <li>- Miglioramento della qualità ambientale</li> </ul> <p><u>Attori</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amministrazioni statali, regionali e locali</li> <li>- Studi privati di urbanistica e pianificazione</li> <li>- Artisti</li> <li>- Abitanti</li> <li>- Operatori sociali e dell'educazione</li> </ul> <p><u>Finanziamenti</u></p> <p>Il programma sociale Stadt ha riunito diversi finanziamenti sin'ora erogati a livello nazionale e di stati federali.</p>



**Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città**

Città/caso	Tipo di intervento di riqualificazione urbana	Contesto urbano e Rapporto con la città	Ruolo dell'arte e dell'artista	Politiche, strumenti, finanziamenti, attori
<b>MUENZVIERTEL</b> L'arte come strategia	<p>Da circa 6 anni Interventi di natura temporanea con lo scopo di avviare in maniera simbolica processi di riqualificazione urbana: feste di strada, installazione di opere d'arte pubblica, itinerari guidati in quartiere e workshop di fotografia.</p> <p>Da circa 3 anni Micro interventi di riqualificazione urbana realizzati ad opera degli abitanti come il rifacimento di alcune aiuole verdi, il riutilizzo temporaneo di negozi e locali sfitti al piano terra con funzioni di archivio del quartiere, spazio culturale, per riunioni e attività di quartiere.</p> <p><u>In fase di realizzazione</u> Interventi di tipo urbanistico e sociale che riguarderanno l'intero quartiere, come la demolizione e nuova ricostruzione di edifici, la riqualificazione degli spazi pubblici, e progetti di cooperazione tra una scuola professionale per ragazzi con disagio psichico, artisti del quartiere e abitanti.</p>	<p>Il quartiere Muenzviertel è centrale rispetto alla città, ma delimitato da infrastrutture che lo rendono poco accessibile ed isolato. Soffre della carenza di aree verdi pubbliche e luoghi di ritrovo, al contrario qui si concentrano molte istituzioni e associazioni di livello urbano rivolte alla cura e all'assistenza per persone con diversi disagi. Il quartiere è abitato da popolazioni temporanee e pioniere, artisti, creativi, studenti, immigrati, giovani coppie, che "transitano" dal Muenzviertel attratti da affitti accessibili e da una posizione centrale, ma che rimangono a risiedere per pochi anni.</p> <p>Muenzviertel vive rispetto al resto della città la percezione di essere fuori dalla "scena" sia urbana sia artistica, poiché attualmente molti dei finanziamenti destinati alla cultura e all'arte vengono canalizzati in aree di trasformazione più importanti dal punto di vista mediatico, come l'area di riqualificazione dell'Hafen City e dell'IBA.</p>	<p>Attraverso l'arte il quartiere si manifesta, si rende noto, si fa conoscere, alla città intesa come resto dei quartieri e degli abitanti di Amburgo e alla città come istituzione. Entrambi entrano in contatto con il quartiere perché sollecitati da interventi artistici.</p> <p>L'artista è colui che anima e coinvolge gli altri abitanti attivando iniziative e progetti per/con e nel quartiere, è colui che coinvolge personalmente gli abitanti in attività artistiche nel quartiere, è colui che connette attori diversi come la scuola e le diverse istituzioni, è colui che organizza assemblee pubbliche su temi e i problemi del quartiere e individua percorsi per l'azione.</p>	<p><u>Strumenti, attori, finanziamenti</u></p> <p>Prima fase – tentativi organizzati e voluti dal basso, dai singoli e dalle associazioni operanti nel quartiere che si sono mobilitate, con mezzi propri.</p> <p>Seconda fase – Oltre agli attori esistenti entra in scena in maniera più strutturata l'Amministrazione Comunale che attiva un programma di riqualificazione "Themengebiet Muenzviertel. Aktive Stadtteilentwicklung im Bezirk Hamburg-Mitte" con finanziamenti la cui destinazione è stata concordata con gli abitanti attivi sin'ora. Il programma ha lo scopo di continuare e rafforzare le azioni intraprese in maniera spontanea dagli abitanti e di evitare l'effetto gentrification che altri quartieri hanno vissuto in seguito ad interventi di riqualificazione urbana.</p>



**Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città**

Città/caso	Tipo di intervento di riqualificazione urbana	Contesto urbano e Rapporto con la città	Ruolo dell'arte e dell'artista	Politiche, strumenti, finanziamenti, attori
<p><b>CHOCOLATE FACTORY</b> Riuso</p>	<p>La Chocolate Factory, ieri fabbrica di cioccolato, oggi riconvertita in "creative factory" offre spazi per studi e atelier di diverse dimensioni e a prezzi contenuti per artisti, artigiani e creativi emergenti che contribuiscono all'affermazione e allo sviluppo del distretto culturale locale. All'interno della struttura ci sono 75 spazi dedicati agli studi d'arte, spazi destinati ad attività collettive e spazi aperti all'esterno: aule per le lezioni e per i seminari, 2 ristoranti, uno spazio wi-fi lounge, un bar e un locale.</p> <p>All'interno della Chocolate Factory si svolgono anche attività sociali e artistiche legate al teatro contemporaneo, al cinema e alla letteratura, si svolgono festivals di vario genere e workshops per la formazione e l'inserimento professionale (business support). Una volta all'anno l'evento "Open Studios" offre l'occasione alla cittadinanza di due giornate di totale apertura della Chocolate Factory, per entrare in contatto con gli artisti, acquistare i prodotti, visitare gli atelier e osservare il lavoro artigianale, e indirettamente di contribuire a rivitalizzare questo pezzo di città.</p>	<p>L'ex fabbrica di cioccolato si colloca nel quartiere di Haringey/Wood Green, in una zona degradata a nord di Londra ed è stata dismessa negli anni '90. La struttura, che vanta una superficie totale di 10.000 mq, è stata rilevata dalla Workspace Group plc, una delle più grandi immobiliari della capitale britannica, che si contraddistingue sul mercato per un'offerta competitiva sul piano dei costi, della qualità e della flessibilità delle soluzioni commerciali.</p> <p>Il legame con il quartiere rappresenta un elemento cruciale nella misura in cui da una parte per poter prendere gli spazi in affitto gli artisti devono dimostrare di essere in qualche modo coinvolti da operazioni creative sul territorio di Haringey, dall'altra il funzionamento della struttura è associato alla sua riconoscibilità sul territorio che ne garantisce la fruizione da parte di esterni (ristorante, club, open studios, corsi di formazione, ...).</p>	<p>Nel caso della Chocolate Factory l'arte e gli artisti sono i principali artefici e responsabili dell'esito della trasformazione urbana, ad essi è affidato infatti il compito della rigenerazione urbana, del riutilizzo di un luogo dismesso e della riappropriazione di un luogo in termini di risorsa da restituire al quartiere. Il progetto non è pensato ad esclusivo "utilizzo" degli artisti, ma come distretto culturale aperto al resto della città con risvolti anche sul piano economico/produttivo,, sociale e lavorativo.</p>	<p><u>Strumenti, attori, finanziamenti</u> Il riutilizzo si inserisce nell'ambito degli investimenti sostenuti dalla London Development Agency (LDA) per la trasformazione della zona di Haringey/Wood Green in distretto culturale. Senza costi di ristrutturazione, 5.000 mq dell'intero complesso sono stati concessi ad un'agenzia no profit locale, l'Haringey Arts Council (oggi Collage Arts) che lavora per la promozione dell'arte e dell'industria, creata nel 1985 dall'Assessorato per l'Arte del distretto di Haringey.</p> <p>Il Collage Arts ha il ruolo di gestione e di coordinamento della struttura e funziona da agenzia di intermediazione per lo sviluppo e la messa in rete delle comunità creative nel territorio di Haringey, si sostiene sia con finanziamenti pubblici che attraverso forme di autofinanziamento.</p>

## 2.4 LE LINEE GUIDA PER IL PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE

<b>Tempo libero e offerta culturale destinata ad un ampio pubblico</b>	Risorsa destinata al tempo libero delle persone che vivono e lavorano in città e dei turisti (nuovo asset dell'offerta turistica locale). Ridare il lungomare alle persone attribuendo al lungomare una destinazione <i>leasure</i> . Rimuovere gli ostacoli all'accesso e alla fruizione del luogo.
<b>Nuove proposte da aggiungere al "mosaico" delle esperienze offerte dal centro della città</b>	La combinazione di un ambiente connotato da una certa architettura e la natura mista degli usi contribuiranno a creare un ambiente cosmopolita, in sinergia con il centro.
<b>Creatività e cultura</b>	Creare un ambiente che accoglie le risorse presenti in città e favorisce la nascita di nuove attività.
<b>L'internazionalizzazione come tema che da un senso distintivo al luogo</b>	Luogo di commerci internazionali (richiama il valore del vicino porto), di movimento di persone e di idee. L'internazionalizzazione dovrà connotare la strategia, il disegno degli edifici, l'attività culturale e commerciale.
<b>Salvaguardare la storia della Darsena così che ogni nuovo tassello rappresenta un elemento aggiuntivo al racconto</b>	L'acqua anima e dà il senso del luogo. Gli elementi da preservare e da potenziare: la presenza di barche, di attività artigianali legate all'acqua, l'accessibilità all'acqua (La gente sarà in grado di scendere al livello dell'acqua in diverse punti), l'animazione delle banchine (giochi d'acqua in banchina).

La scelta dell'Amministrazione Comunale di Ravenna di privilegiare la direzione di sviluppo lungo la Darsena di città si appoggia innanzitutto nella definizione delle capacità edificatorie assegnate alle aree dei privati che hanno partecipato alla costruzione di questa prima fase.

Se lo sviluppo immobiliare sarà necessariamente soggetto all'evoluzione (o meno) del mercato, ciò non toglie che si possano attivare azioni che contribuiscano a lanciare l'intera operazione.

In senso "topografico" la collocazione della testata della darsena è centrale, come approdo artificiale al mare allontanandosi, come voluto da Papa Corsini che portò il mare in capo al "Corso" (via Farini – via Diaz) che porta direttamente nel cuore della città.

L'attuale stazione, ha fisicamente enormemente allontanato l'accesso all'acqua: dal punto di vista fisico perché arrivare dal corso alla Darsena comporta percorrere qualche chilometro in auto, un po' meno in bicicletta, sconsigliabile a piedi.

**Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città**

Il primo passo per avvicinare l'area è quindi quella di raggiungerla direttamente anche a piedi, superando in qualche modo la stazione.

Questo aspetto è stato affrontato dal Comune considerando di intervenire sulla stazione attraverso un accordo sottoscritto con RFI spa, FFSS Sistemi Urbani spa, ecc. nel quale si assegnano volumetrie che possano compensare altrettanti investimenti edilizi e in compensazioni delle aree dello scalo merci certamente assai utili per una valorizzazione della sacrificatissima Rocca Brancaleone.

Il secondo passo riguarda la dotazione di attività extra-speculative attraenti le aree dotate di pregiate preesistenze industriali.

L'area ex Fiorentina è certamente la più idonea a questa funzione per quanto riguarda l'affaccio sul canale e attraverso il recupero di manufatti attualmente di assai vile apparenza (completamente rivestiti di eternit da bonificare) ma di bellissima concezione strutturale in legno e ferro comune alle grandi realtà portuali mittel-europee.

L'altro edificio simbolo, più recente, ma di grande suggestione, il cosiddetto "Sigarone" (magazzino Ex-Sir) è in fase di studio per un suo recupero produttivo e si trova proprio di fronte all'area "ex Fiorentina".

La costruzione di una passerella pedonale e ciclabile favorirebbe la formazione di una linea verde in continuità tra il parco di Teodorico, il nuovo parco prevedibile attorno agli edifici della "ex Fiorentina" e la fascia verde parallela al canale sul lato destro.

In tempi brevi è possibile attivare un'iniziativa che potrebbe avere una spinta determinante per costituire un nuovo fortissimo legame fra città e darsena: un grande parcheggio da realizzarsi in testa alla darsena, direttamente collegato con sottopassi già esistenti da rendere più agevoli con le vie Diaz – Farini.

Questo parcheggio potrebbe così divenire il naturale servizio per l'intero centro storico, servito in modo estremamente agevole dall'attuale circolazione via Darsena.

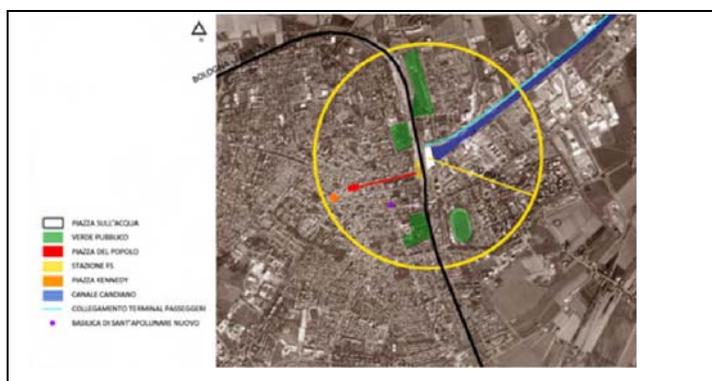
- Alla distanza di 400 m dalla Camera di Commercio
- Alla distanza di 700 m dalla Piazza del Popolo
- Alla distanza di 900 m dalla Piazza Kennedy
- Alla distanza di 500 m da S. Apollinare Nuovo

Una migliore sistemazione del parcheggio dietro S. Vitale (largo Giustiniano) servirebbe solo la parte opposta del centro storico.

Con la pedonalizzazione di Piazza Kennedy si garantirebbe un servizio indispensabile senza alterare minimamente il delicato tessuto storico.

Si avvicinerà così enormemente la testata della Darsena che diventerà un luogo di massima accessibilità, requisito essenziale per garantire lo sviluppo futuro.

La possibilità di raggiungere la darsena allungando l'attuale sottopasso della stazione, svincola nel tempo la giusta aspettativa di una più brillante soluzione architettonica del modesto attuale manufatto che potrà essere studiato nella maniera più libera e brillante.



## 2.5 IL “VOLANO” DELLA TRASFORMAZIONE

### ***2.5.1 Le opportunità di riqualificazione della “testata” della Darsena (la cerniera “centro storico-Darsena”)***

La testata del Canale Candiano doveva rappresentare uno dei luoghi più accattivanti della Ravenna sette-ottocentesca il luogo sicuro per il rapporto con l'esterno, immediatamente al di là delle mura ostrogote, la porta verso il mare prima, l'approdo sicuro e agevole dopo l'apertura del Canale Candiano.

L'avvento della Ferrovia e la scelta di porla in fregio alla darsena crea una barriera insormontabile che si accentua con il contemporaneo addensamento lungo il Canale delle prime attività industriali che conoscono uno straordinario implemento con l'introduzione di attività legate alla raffinazione e al deposito dei carburanti.

I trasporti civili utilizzano la ferrovia e abbandonano la via d'acqua e il canale diviene periferia industriale per la città.

Il declino delle attività chimiche e l'abbandono di attività commerciali che avevano dato grande importanza al porto e al canale ha liberato da attività un'area perfettamente adiacente al centro storico.

La presenza della ferrovia costituisce una barriera il cui superamento, nei tempi brevi, può prescindere dalla rivisitazione dell'attuale stazione poiché un sottopasso, che può divenire ciclabile, è già esistente e può essere facilmente migliorato; per l'accesso ai vari binari può essere agevolmente proseguito sotto la via Darsena e raggiungere direttamente il piazzale della darsena che può anche accogliere un ingresso EST della Stazione, attrezzato di parcheggi e di aree carico-scarico viaggiatori, essendo servita direttamente dalla grande viabilità urbana; per altro le linee extraurbane sostano attualmente alla Darsena.

Fissati questi elementi, un diverso assetto dell'area ex scalo-merci e dell'edificio ferroviario potrà avere più concrete motivazioni civili ed economiche.

Infatti, se la testata della Darsena venisse attrezzata da un importante parcheggio collocato sotto la grande piazza in cui si evidenzierà la funzione di nuova (antica) porta della città che insieme avrà la funzione di scambio intermodale urbano, la ferrovia potrà divenire, come già a Bologna, occasione di trasporto agevole anche a livello locale, sia verso Classe e i lidi Sud, sia verso il Porto e Marina di Ravenna: il treno più la bicicletta diviene sistema. In questo caso una trasformazione dell'edificio ferroviario si giustifica e può venire stimolato come creazione di un ulteriore servizio.

Se, come ipotizzato, si parte dalla riqualificazione della Stazione per poi lanciare la Darsena e quindi attrezzarne la testata, dovendo far quadrare i conti, non si potrà certamente pensare a tempi brevi (si pensi alla vicenda, oltretutto di interesse nazionale, della stazione di Bologna, in ballo da quasi vent'anni).

Se, invece, si pensa ad un nuovo approdo, in grado di depositare auto e sbarcare pedoni o ciclisti, abbiamo una immediata possibilità di creare un centro di intermodalità urbano, cerniera fra centro storico e nuovo sviluppo della Darsena.

La presenza di attività collettive, distinte da quelle abitative, può dare un contributo rilevante al successo dello sviluppo dell'area.

### Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

Riteniamo che l'ormai conclamata carenza di parcheggi per la stazione ferroviaria, per il centro storico, e come abbiamo visto anche se solo parzialmente, per la Darsena nel suo ipotetico futuro sviluppo, possa trovare risposta nella testata della darsena, luogo a nostro avviso maggiormente deputato alla collocazione di tale parcheggi, poiché baricentrico e strategico.

Da ciò l'idea di "tombare" parzialmente l'ultimo tratto del bacino di rotazione del Candiano, all'altezza di via Magazzini Posteriori, in modo da creare una vera e propria piazza in affaccio sull'asta del Candiano, al fine anche di poter alloggiare due livelli di parcheggi sottostanti per un totale potenziale di circa 1000 posti auto.

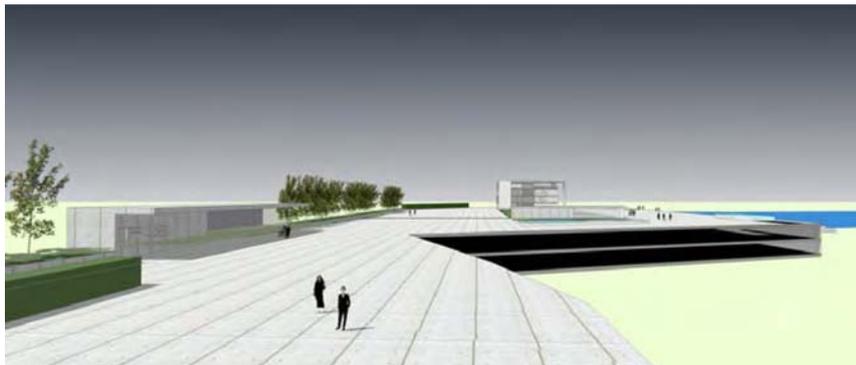
La piazza potrà accogliere in maniera scenografica alcune destinazioni di servizio, quali bar, ristoranti, edicola, ufficio informazioni turistiche, ecc.

Sulla piazza si può ipotizzare la realizzazione di un secondo ingresso (sul lato Darsena) per la stazione ferroviaria, divenendo così stazione bifronte, semplicemente proseguendo l'attuale sottopasso di servizio ai binari e rifunzionalizzare il sottopasso esistente attraverso la disposizione di accessi più "morbidi" (adeguando pendenze per biciclette e carrozzine); tutto ciò renderebbe la piazza sull'acqua e il sottostante parcheggio facilmente fruibile dalla stazione ferroviaria e, proseguendo su viale Farini, si raggiungerebbe immediatamente il centro storico; oltre a ciò i comparti della Darsena, altrettanto comodamente raggiungibili, troverebbero risposta alle loro parziali deficienze in termini di posti auto.

Sulle due rive in funzione delle preesistenze, si possono sviluppare due diversi tipi di attività.



Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città



## 2.5.2 Il meta progetto di recupero degli elementi di archeologia industriale

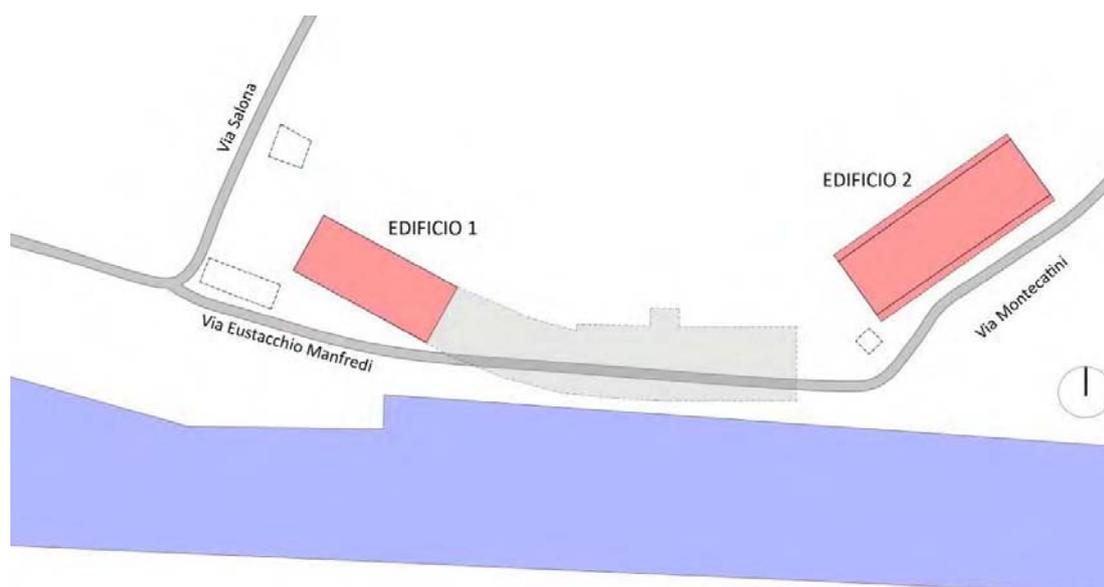
Se la parte in destra Candiano del comparto Darsena appare sin dalle linee strategiche del documento direttore ben definito e chiaro e un ipotesi di sviluppo alla scala dell'edificato è scaturita in maniera conseguente, diverso si presenta il discorso per la parte sinistra, in quanto, da un lato lo schema di base è meno chiaro e indirizzante di quanto non sia per la parte destra, dall'altro la prospettiva temporale di sviluppo appare più incerta e dilatata nel tempo; ne consegue che gli scenari e le simulazioni planivolumetriche conseguenti appaiono meno nette.

Tuttavia si è proceduto con una simulazione tridimensionale dei comparti che, contemplando le quantità edificabili introdotte nelle schede di prg 93, verifichi i contenuti del documento direttore già elaborato.

Il risultato prodotto per la parte sinistra è un'analoga linea di indirizzo, costituita da una fascia di "mini isolati" in affaccio sull'acqua, preceduta da un grande parco verde lineare che si estende dal ponte mobile fino al Parco di Teodorico (con l'eccezione del comparto del CAP, che ha il PUA già in fase istruttoria); a nord del parco lo schema prevede la riproposizione del sistema di mini isolati in affaccio sul parco da un lato, e su via delle Industrie dall'altro.

Una passerella potrà collegare il lato destro (in corrispondenza del "Sigarone") per entrare in un'area destinata ad attività insieme culturali, ricreative, terziarie, utilizzando gli straordinari edifici di archeologia industriale dell'ex "Fiorentina". Qui si trovano due magazzini sostenuti da bellissime strutture lignee (comuni all'ingegneria portuale nordica) che, avendo diverse dimensioni, possono essere in grado di accogliere appropriatamente diverse attività:

- Museo dedicato alla storia marittima di Ravenna. Promozione delle attività commerciali di oggi (con autorità del porto) punto base per le attività crocieristiche
- Accoglimento di attività culturali, formative, nel settore delle arti applicate.
- Esposizione permanente di diverse attività presenti nel territorio ravennate



---

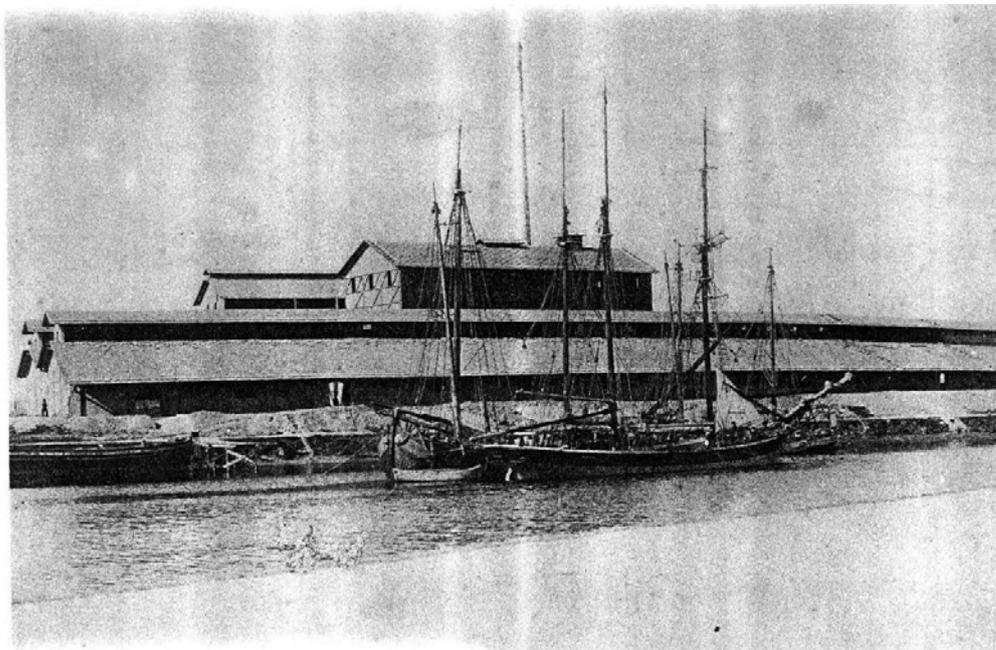
Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

*Inquadramento planimetrico dei due manufatti di archeologia industriale sulla sinistra del Candiano*



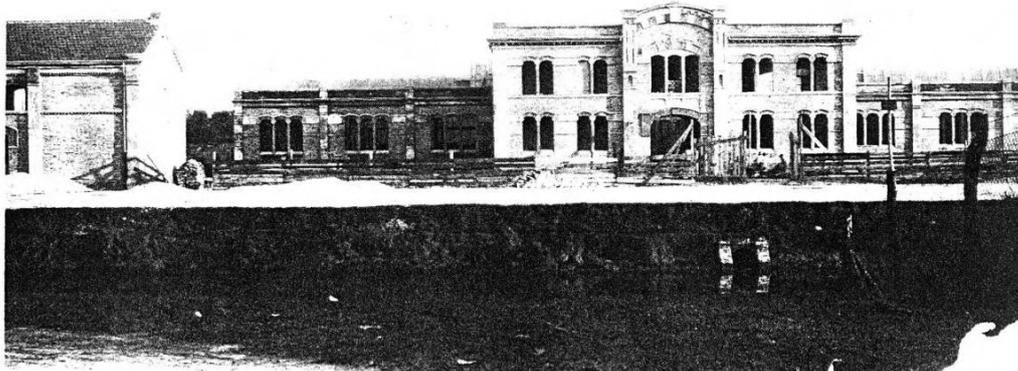
Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

*Alcune foto storiche dell'edificio*



1907: La fabbrica dei Concimi Chimici (poi Montecatini).

fig. 12



1908: Società Anonima Iutificio Romagnolo, sorta nel 1908, consociata alla Montecatini nel 1929 e da questa assorbita nel 1940 prendendo la denominazione di Montecatini Iutificio di Ravenna.

fig. 20

Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città



Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città

Ipotizziamo quindi un progetto di riqualificazione dei due edifici ora rimasti, attualmente usati come magazzini, mantenendo ove possibile, la struttura lignea esistente.

**EDIFICIO 2 – 35x90 mq**

- TETTO: 3420 mq a 150 €/mq ➔ 513.000 €;
- VETRATE LATERALI: 2340 mq a 300 €/mq ➔ 700.000 €;
- SOLAIO: 3150 mq a 110 €/mq ➔ 346.500 €;

<u>TOTALE PARZIALE:</u>	1.600.000 €
+ revisione strutture lignee ed esistente	320.000 €
+ impiantistica e servizi	760.000 €
<u>TOTALE LAVORI:</u>	2.700.000 €
+ 10% spese tecniche	270.000 €
<b>TOTALE</b>	<b>3.000.000 €</b>

**EDIFICIO 1 – 27x65 mq**

in proporzione	<b>TOTALE</b>	<b>1.700.000 €</b>
----------------	---------------	--------------------

**INTERVENTO COMPLESSIVO**

Se si includono costi per eventuali imprevisti di circa 300.000 €, si arriva ad un totale di:

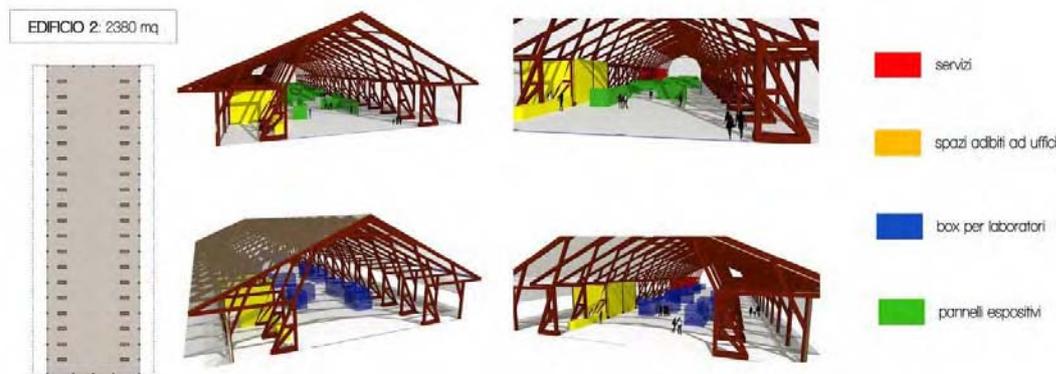
<b>TOTALE</b>	<b>5.000.000 €</b>
---------------	--------------------



Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città



L'edificio più piccolo del complesso dell'"Ex Fiorentina" (EDIFICIO 1) potrebbe essere adibito a spazio museale, ipotizzando una *mostra permanente della Cultura del commercio Marittimo Mercantile e della Storia dell'Evoluzione della Darsena di città*, mantenendo la struttura lignea esistente e inserendo solamente blocchi di servizi e di uffici per la gestione dello spazio museale.



L'edificio più grande (EDIFICIO 2), invece, con un'area complessiva di circa 2.350 mq viene pensato come uno spazio polivalente che si rifà al format dell'Hub Culturale.

Nell'individuare come risorsa importante della città l'immenso bagaglio artistico, storico e culturale che rende Ravenna candidabile a Capitale Europea della Cultura 2019, si possono destinare questi immensi spazi di archeologia industriale come laboratori culturali, in parte permanenti e in parte temporanei<sup>55</sup>: ampi settori della storia della città vivente (a partire ad esempio, dalle sue architetture e dai suoi mosaici ancora *in situ*) possono essere oggetto di narrazione. Attraverso l'impiego di forme virtuali di ricostruzione e comunicazione, che permettano una nuova fruizione critica capace di dare una nuova ispirazione ad artisti e artigiani. Le soluzioni adottate possono essere concepite per raggiungere forme di accesso a questo patrimonio, finora non sperimentate.

Un esempio può venire dai mosaici, universalmente considerati uno dei punti forti del patrimonio ravennate. Una accessibilità ai mosaici ravennati da punti di vista molto ravvicinati costituirebbe ad esempio un notevole elemento di novità rispetto ad una categoria di manufatti finora fruiti dal

<sup>55</sup> Attorno a Ravenna gravitano una serie di iniziative interessanti che potrebbero essere convogliate all'interno di queste strutture per far sì che Ravenna diventi sempre più un fulcro per l'intera provincia.

Tra queste, ricordiamo la **Sagra della Civiltà delle Erbe Palustri** a Villanova di Bagnacavallo, che tutti gli anni attira un sacco di visitatori: l'idea è quella di creare un collegamento, utilizzando questi enormi spazi come Ecomuseo ed esposizione della cultura artigianale delle periferie della provincia. L'intento è quello di recuperare e diffondere le autentiche tradizioni della Bassa Romagna.

---

**Elementi che concorrono alla elaborazione del *Masterplan* della Darsena di Città**

pubblico soltanto all'interno dei monumenti. In poche parole, l'approccio virtuale potrebbe ad esempio consentire una visione dei notissimi mosaici ravennati come se ciò avvenisse da un ponteggio da restauratore, rendendone dunque apprezzabili i dettagli tecnici ed iconografici. D'altra parte il grande "contenitore" potrebbe accogliere la magnifica collezione di copie che giacciono in un deposito e che furono composte per rappresentare la civiltà ravennate ad un evento europeo a Parigi.

Oltre all'aspetto artistico, che permetterebbe un raccordo internazionale con i principali paesi ricchi di mosaici, come Costantinopoli, la Russia e l'area balcanica, si potrebbe evidenziare l'aspetto tecnico e tecnologico del mosaico e del suo restauro, facendo diventare questi spazi un volano per la città di Ravenna.

All'interno si potrebbero creare delle aree dedicate allo studio e alla dimostrazione delle tecnologie necessarie per restaurare il mosaico e per realizzarlo oggi in epoca contemporanea: si avvierebbe un incontro fra esperti e professionisti delle soprintendenze e il mondo dei giovani delle scuole e dei licei artistici e delle ditte artigiane.

È l'occasione per meditare e trarre una ispirazione complessa culturale, materiale e promozionale con la possibilità di dare un grosso contributo anche allo sviluppo turistico-culturale.

Partendo da questo si potrebbe ampliare l'aspetto tecnologico del restauro, tenendo in considerazione anche l'utilizzo di altri materiali quali la pietra degli amboni, dei capitelli, ... nonché la lavorazione dei metalli.

Sono molte e qualificate le attività relative al mosaico attive a Ravenna. Il nuovo grande spazio dei magazzini potrebbe fornire una vetrina a tutte queste attività, ma anche uno spazio reale di laboratori tecnico-scientifici capaci di cercare un dialogo con quel vasto mercato mondiale dell'applicazione del mosaico artistico, nonché con i centri presenti nei paesi balcanici e nei paesi arabi (si pensi a Damasco, in Siria con le facciate del grande chiostro completamente rivestite di mosaici ...) per perpetuarne l'arte attraverso la conservazione ma anche l'innovazione.

## 3. FATTIBILITÀ TECNICO-URBANISTICA

---

### 3.1 LE LINEE DI IMPOSTAZIONE DEL MASTERPLAN

#### *Premessa*

Nel quadro delle condizioni economiche, operative e temporali che costituiscono il contesto entro cui l'intervento di riqualificazione della "Darsena di Città" si muove, la scelta di predisporre un nuovo *masterplan* discende dall'esigenza di utilizzare uno strumento programmatico definito sul piano progettuale, ma dotato di quella flessibilità operativa necessaria ad affrontare temi collocati in un arco temporale inevitabilmente esteso.

Il *masterplan* rappresenta dunque il programma chiamato ad assicurare continuità alle scelte normative e formali che si tradurranno all'interno della strumentazione urbanistica comunale e, in particolare, nel *POC tematico* (o nei POC tematici) già previsto dal POC 2010-2015.

È necessario risalire, ancora una volta, al dettato dell'art. 52 delle norme di attuazione del POC vigente – già richiamato nel Quadro Conoscitivo – per mettere in luce le premesse su cui il *masterplan* si fonda:

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

Del calcolo della capacità insediativa, delle capacità aggiuntive derivanti dagli accordi con FS e Autorità Portuale si è ampiamente detto; ciò che preme di richiamare sono i risvolti economici e gestionali degli interventi disciplinati dal medesimo art. 52 che introduce la previsione di contributi aggiuntivi a carico dei soggetti attuatori:

"Sulla base delle risorse acquisite attraverso l'alienazione agli operatori interessati delle capacità edificatorie espresse dalle aree di banchina – fermo restando che l'utilizzo delle risorse derivanti dall'alienazione delle capacità edificatorie relative allo Scalo merci in dismissione ed ai nuovi assetti di Stazione FS verrà definito secondo quanto previsto dal relativo Protocollo di Intesa - il Comune di Ravenna, in sede di formazione del POC tematico, provvederà ad individuare le opere [...] eccedenti le usuali opere di urbanizzazione primaria e secondaria, necessarie a sostenere un qualificato e complessivo processo di urbanizzazione dell'intero comparto della Darsena di città. Le risorse necessarie a completare i suddetti programmi saranno derivate da contributi aggiuntivi a carico dei sub comparti da definire nel POC tematico, sostenute da eventuali impegni negoziali con le parti interessate, nelle forme di legge (Art. 18 L.R. 20/2000 e s.m.i.)."

### Fattibilità tecnico-urbanistica

Sui presupposti normativi contenuti negli strumenti della pianificazione comunale si costruisce il presente *masterplan*, che tiene altresì conto del processo partecipativo attivato dal Comune di Ravenna negli ultimi mesi del 2011 e delle proposte in quella sede scaturite, che possono così sintetizzarsi:

1. l'organizzazione di un senso unico in via Trieste;
2. la realizzazione di un ponte ciclo-pedonale sul Candiano all'altezza di via Perilli;
3. il collegamento con i sistemi verdi del parco di Teodorico a nord e con l'ippodromo a sud;
4. la realizzazione di un sistema articolato di piazze e spazi aperti che innervino il quartiere;
5. la connessione fra i sistemi del verde e dell'acqua mediante la realizzazione di un *waterfront* visivamente permeabile;
6. l'utilizzo delle banchine ad uso ciclo-pedonale;
7. l'uso del Candiano come opportunità per turismo (navigazione da diporto) e spettacoli;
8. la realizzazione di un acquario del Candiano;
9. l'inserimento di botteghe artigianali legate alla tradizione del mosaico;
10. l'articolazione di spazi per la creatività giovanile e di una ludoteca;
11. la realizzazione di un centro di documentazione/museo della città;
12. la ristrutturazione dell'ex consorzio agrario per realizzare un Museo della Scienza e della Tecnica.

Ovviamente tutte le proposte emergenti da un percorso partecipativo vanno tenute in debito conto e vanno approfondite, allo scopo di individuare le forme di praticabilità e i criteri di coerenza rispetto alle scelte operate nel contesto più ampio; per questo molte delle suggestioni portate dai cittadini possono essere utilmente introdotte nella logica del *masterplan*, mentre ad altre non può assicurarsi identica applicabilità.

Tutto ciò concorre peraltro a definire l'approccio conclusivo ai temi progettuali della "Darsena di Città", fornendo risposte alle istanze urbanistiche, alle proposte e richieste degli enti istituzionali coinvolti nell'opera di riqualificazione urbana, dei cittadini e dei soggetti imprenditoriali.

#### **3.1.1 L'immagine e la forma della città**

Affrontare i temi della riqualificazione di un'area urbana densa di fattori materiali e immateriali, significa addentrarsi nel cammino complesso di ridefinizione dell'immagine e dei caratteri identitari della città.

Su questo terreno occorre muoversi con chiarezza e con cautela al tempo stesso, coniugando fattori in apparenza contrapposti, ma la cui sintesi rappresenta l'unica garanzia di un equilibrato risultato formale per gli ambiti sui quali si interviene.

La Darsena di Città è area carica di storia e di "saperi" che hanno profondamente caratterizzato i settori economici e produttivi di Ravenna; è area densa di presenze industriali della prima metà del secolo scorso, di cui, smarriti i profili economici, resta intatto il fascino costruttivo e la grande flessibilità funzionale.

Si tratta di presenze disomogenee per collocazione e per assetti formali, dalle quali emerge tuttavia il carattere peculiare dell'insieme e la possibilità di una sua ri-connotazione forte alla scala urbana e territoriale.

L'interrogativo di fondo consiste nel cogliere l'identità che tali presenze sono in grado di assicurare ad un quartiere alla ricerca di una nuova qualità di vita, per se stesso e per la città intera; dal

---

### Fattibilità tecnico-urbanistica

momento che la dimensione della Darsena di Città è tale da influenzare inevitabilmente la connotazione della Ravenna di domani.

Se così è, allora la responsabilità progettuale e attuativa è forte e non può che essere la risultante di un percorso ampio di riflessione capace di coinvolgere l'intera città; così è stato, attraverso i processi partecipativi attivati dall'Amministrazione Comunale; così deve continuare ad essere nella fase di messa a punto delle proposte da definirsi attraverso le forme del progetto urbano.

Il quartiere a cui si intende dar vita è inevitabilmente un quartiere composito, nel quale tuttavia l'elemento di fondo consiste nell'equilibrio da trovare fra un insieme di fattori apparentemente conflittuali che possono sintetizzarsi nella relazione fra storia e innovazione, usi quotidiani e funzioni specialistiche, linguaggi del passato e della contemporaneità, connessione fra le forme della città storica e le strutture della città a mare.

All'interno di questo sistema complesso di interazioni si gioca l'esito di un percorso di trasformazione che non sarà né facile né breve, ma che certamente dipenderà dalla capacità di guida delle pubbliche amministrazioni coinvolte nella sua gestione e dalla capacità attuativa degli operatori privati chiamati a realizzare non questo o quell'intervento su questo o quel comparto, ma la Ravenna dell'oggi e del domani.

Le caratteristiche e i criteri con cui il progetto si misura stanno dunque all'interno di alcune categorie che risulta necessario esplorare in senso compiuto.

### **Conservazione/innovazione**

Oggi risulta definitivamente acquisito il concetto secondo cui non vi è processo di conservazione dei tessuti, dell'identità urbana esistente al di fuori di una forte capacità di progettarne le forme future: la conservazione è parte del progetto; la città del passato è parte della città contemporanea che deve proporre un rapporto armonico fra valorizzazione dell'esistente e sviluppo/adeguamento della forma urbana rispetto alle attuali esigenze di vita.

In coerenza con questi principi, la conservazione di parti dell'esistente va coniugata con la definizione di un disegno complessivamente capace di innovare il panorama urbano e l'assetto funzionale della Darsena di Città.

Nell'ambito di riqualificazione permarranno dunque presenze di archeologia industriale, a fianco di interventi connotati dalla contemporaneità del linguaggio architettonici: le une e gli altri saranno in grado di costruire una scena urbana composita, ma coerente, in cui il passato e il presente rappresentino – anche visivamente – gli elementi formali capaci di integrarsi e di concorrere alla definizione di un assetto urbano attento alla propria storia, ma capace di innovare la forma e l'organizzazione della città.

### **Uniformità/molteplicità linguistica**

All'interno dell'innovazione architettonica, un ruolo fondamentale è insito nei linguaggi formali utilizzati. Non v'è dubbio che la qualità di un quartiere urbano non dipenda dall'omogeneità della sua forma architettonica; che anzi potrebbe risultare vero proprio il contrario: nella commistione dei linguaggi sta sovente la capacità di assicurare gradevolezza e vitalità alla scala urbana.

---

### Fattibilità tecnico-urbanistica

La qualità formale dei centri storici non dipende dalla loro unità compositiva; anzi, al loro interno, proprio la giustapposizione degli stili, dei linguaggi formali, delle altezze, delle funzioni e delle dimensioni degli edifici è sinonimo di armonia e di integrazione.

Gli stessi criteri vanno trasposti in ogni nuovo quartiere, in ogni nuova porzione della città in cui il disegno urbanistico d'insieme non può presumere la traduzione in forme architettoniche rigide e uniformi, pena la perdita di forza del quartiere stesso.

E quanto concerne la forma si traduce immediatamente negli assetti dimensionali, nelle altezze dell'edificato che certo dovranno fondarsi su limiti comuni e coerenti, senza tuttavia impedire lo sviluppo di scelte che si pongano in armonia e in coerenza con le preesistenze che si vuole caratterizzino l'insediamento urbano.

### Dialogo fra le forme urbane

La particolare collocazione della "Darsena di Città" postula la sua capacità di dialogo con il sistema del centro storico e della città portuale, in una funzione di cerniera fra la struttura costruita e il sistema economico-ambientale della costa adriatica.

Il rapporto con il porto commerciale, ma ancor più con le presenze che si susseguono lungo il corso del canale Candiano, assume un significato simbolico e funzionale, legato alla vicina programmata "Cittadella della Nautica" e alle aree di riqualificazione poste oltre il limite del ponte mobile.

Del tutto diverso è il rapporto che si stabilisce fra l'area della Darsena e il centro storico ravennate, condizionato da fattori di natura più prettamente compositiva e formale: la qualità delle architetture, le altezze dell'edificato, le prospettive visive e quindi il rapporto fra pieni e vuoti nella porzione occidentale del comparto.

Si tratta non tanto di ricercare improbabili elementi di uniformità/omogeneità formale, quanto di individuare modalità di raccordo fra città storica e città della riqualificazione che, insieme, costituiscono polarità della medesima città contemporanea.

Riaffermare l'esigenza di dialogo fra i diversi sistemi urbani significa riaffermare la legittimità culturale e le ragioni di coesistenza dei linguaggi antico e contemporaneo, temperate dalla capacità di dar vita ad un ambiente coeso sul piano funzionale ed equilibrato dal punto di vista formale.

### Dialogo fra le componenti funzionali interne

La stessa capacità di dialogo e integrazione morfologica e funzionale è da declinare fra le componenti della "nuova Darsena" che possono individuarsi nei sistemi fisici dell'acqua e del verde pubblico, ma anche nei sistemi funzionali per la cultura, per la ricettività, per il commercio che devono trovare forti connotati di interazione e integrazione.

Il comparto della Darsena possiede significativi elementi di peculiarità legati alla presenza di manufatti significativi sul piano dell'archeologia industriale che si prestano ad assolvere funzioni specialistiche rilevanti nel contesto del quartiere e della città.

La diffusione di tali presenze è di per sè garanzia di integrazione fra gli usi e le funzioni che esse possono assolvere; nondimeno questo carattere composito del comparto va affidato anche alle parti

---

### Fattibilità tecnico-urbanistica

di nuova progettazione e realizzazione che devono evitare di avanzare proposte monofunzionali alla scala sia del comparto che dei singoli subcomparti.

L'attribuzione di connotazioni specifiche alle diverse parti della "Darsena di Città" deve sapersi temperare con la logica generale di integrazione degli usi, così da dare vita ad un'entità unitaria, coesa, quantunque variamente caratterizzata.

Per riprendere una metafora tipicamente ravennate, si potrebbe dire che differenze e unitarietà devono trovare lo stesso senso che assumono all'interno di un mosaico di tessere diverse, capace tuttavia di trasmettere all'osservatore l'unitarietà del disegno e, soprattutto, dell'immagine d'insieme.

### Città pubblica/città privata

Un ulteriore sistema dialogante è da rinvenire nel binomio "città pubblica-città privata"; quindi nella necessità di forte integrazione fra le due componenti essenziali dell'assetto urbano.

Nell'ambito della "Darsena di Città" questo rapporto assume un significato particolare, legato alla capacità di integrazione fra gli usi collettivi e le funzioni economiche o abitative che il comparto è vocato ad ospitare.

Se i fattori che caratterizzano l'identità della città sono rappresentati dal sistema degli spazi e delle funzioni collettive, nello specifico della Darsena occorre puntare alla valorizzazione del verde pubblico, nelle sue diverse accezioni e declinazioni; occorre altresì potenziare la rete viaria locale; occorre porre attenzione all'insieme dei servizi che assicurano qualità elevata di vita alla città.

*Città pubblica e città privata* non rappresentano fattori conflittuali o concorrenziali: la *città pubblica* non può essere intesa come onere a carico delle attività private, nè la *città privata* va ridotta al rango delle mere logiche economiche. L'evoluzione nel tempo delle città storiche ha reso manifesto che le due sfere funzionali devono sapersi integrare, valorizzandosi vicendevolmente.

Questa stessa è la sfida, la posta in gioco nell'area della Darsena, dove lo sviluppo di funzioni e attività private dovrà andare di pari passo con la valorizzazione del sistema degli spazi e dei servizi pubblici, per connotare in forme innovative questa porzione complessa della città.

### Discrezione/visibilità

Quest'ultima antinomia va declinata – essa pure – in termini di coerenza, se si vuole dar vita ad un quartiere vivibile ed ecologicamente compatibile.

Se il concetto della *visibilità* è declinabile attraverso le forme architettoniche, nel restauro delle archeologie industriali e nel disegno dei nuovi insediamenti, al fattore *discrezione* sono da associare le scelte e le politiche di carattere ambientale: la realizzazione di parcheggi ipogei che assicurino qualità formale e funzionale agli spazi di superficie; l'introduzione di tecnologie volte all'autosostenibilità energetica del quartiere; la diffusione delle reti di teleriscaldamento; l'adozione di sistemi di produzione di energia attraverso lo sfruttamento delle risorse geotermiche e – ancor più – idrotermiche di cui il quartiere è potenzialmente assai provvisto.

Questo insieme di opportunità andrà ricondotto all'interno delle valutazioni ambientali strategiche che dovranno accompagnare la fase attuativa del progetto; a questo proposito, al tradizionale concetto di *sostenibilità* si preferisce sostituire il valore della *discrezione* che esplicita non solo

---

**Fattibilità tecnico-urbanistica**

l'obiettivo di rispetto dei fattori ambientali, ma rappresenta un atteggiamento, un *habitus* operativo e propositivo capace di assicurare al quartiere – o alla città – il necessario equilibrio fra risorse e consumi.

Questi i criteri che ispirano il progetto di riorganizzazione dell'area della Darsena; se i concetti ora espressi potessero fondersi in uno slogan, potremmo dire che la "Darsena di Città" ambisce ad essere "un quartiere tra passato e futuro, tra quotidianità e progresso", con tutte le esigenze di integrazione dei diversi fattori attraverso i quali questi termini si declinano.

### **3.1.2 Una città di città**

L'idea progettuale del dialogo tra i diversi caratteri che costituiscono la città, si traduce in un primo schema meta-progettuale che evidenzia l'ambito della Darsena quale brano di "città di città", quale sistema di luoghi che – come già ribadito – esprimono una propria specificità, pur fondendosi in un insieme integrato e, auspicabilmente, armonico.

Gli insiemi insediativi, *le città* nella città, evidenziano cinque forti polarità caratterizzate – ciascuna – da un ruolo peculiare, ma sempre di connessione, di cerniera, fra parti più estese dell'insediamento urbano.

#### **La cerniera "centro storico-Darsena"**

Alla testata del comparto viene affidato un compito strategico di scala urbana: la capacità di assicurare la connessione, la continuità fra il centro storico e la zona di riqualificazione.

Su questo piano giocano diversi fattori, interni ed esterni alla Darsena, il più rilevante dei quali è determinato dal sistema ferroviario ravennate e, più in particolare, dalla presenza della stazione ferroviaria e del vicino scalo-merci.

Ma se quest'ultimo gioca un ruolo importante per la connessione che è in grado di stabilire con i sistemi del verde urbano e in particolare con il Parco di Teodorico e con la *cintura verde*, la stazione assume potenzialmente un ruolo strategico fondamentale, perché nelle forme del progetto che la coinvolgerà sta la possibilità di una riconnessione fisica fra il centro storico e la Darsena; il che significa fra la città e il mare che di certo ne è uno dei fattori fondativi, una delle chiavi di lettura fisica, evolutiva ed economica.

Alla città va restituito un affaccio privilegiato sull'acqua. E allora la proposta di ispessimento della parte pedonale, quella piccola sottrazione di spazio al canale Candiano che permette di realizzare una "piazza sull'acqua", diviene per Ravenna una scelta simbolica di grande significato.

La riqualificazione urbana attuata in tante città di mare (Genova ne è esempio emblematico) ha fatto leva sulla capacità di riconnessione fra l'abitato e l'acqua, attraverso il superamento delle barriere portuali e doganali che per decenni hanno impedito questo dialogo fra la fisicità della città e la naturalità – sia pure artificializzata – del proprio mare.

Alla testata della Darsena si affida proprio questo compito, fisico, funzionale e simbolico al tempo stesso: dare forma alla riconnessione fra il centro storico e l'elemento dell'acqua, ristabilire il contatto perduto che la città ancora cerca, seppure a distanza – a Porto Corsini, a Marina di Ravenna – ma che ora può recuperare al proprio interno.

---

### Fattibilità tecnico-urbanistica

La realizzazione della “piazza sull’acqua” rappresenta anche l’opportunità per dotare la città di nuove attrezzature, di nuovi parcheggi ipogei a servizio della stazione ferroviaria, ma fondamentale a supporto della sua complessiva funzionalità.

Quale sia il ruolo da delineare per la testata della Darsena risulta allora chiaro: una funzione legata al suo essere “nuova porta della città” dal mare, con luoghi di ricettività, di direzionalità, di servizio, legati alle pratiche della socializzazione e del tempo libero. Con una quota limitata di residenzialità, peraltro già presente nelle parti insediate del tessuto urbano gravitante sulla via Trieste.

### La città del lavoro e dello svago

Direttamente connessa alla testata della Darsena e interna al tessuto urbano esistente, la “città del lavoro e dello svago” prende forma attorno al sistema insediativo della CMC e dell’ex magazzino Sir.

Si tratta di un contesto connotato dalla presenza di strutture produttive legate al passato e al presente dell’economia ravennate, la cui riorganizzazione può dar vita a spazi e strutture direttamente connessi con la quotidianità della vita urbana.

Il permanere di luoghi di lavoro (la struttura direzionale CMC) anche con l’immissione di nuove funzioni terziarie, può abbinarsi allo sviluppo di presenze diffuse di tipo commerciale e alla presenza di attrezzature per il tempo libero (palestre, luoghi d’incontro, ecc.) che possono contribuire a vitalizzare un tessuto urbano esistente, tendenzialmente anonimo e scarsamente caratterizzato alla scala urbana.

Il compito di questa porzione dell’area Darsena va dunque nella direzione di costruire connessioni trasversali fra la testata e le aree centrali del comparto, fra la via Trieste e il canale Candiano.

Anche in questo caso si tratta di un ruolo di cerniera assai delicato, da sviluppare in modo sapiente ed equilibrato sul piano formale e funzionale, ben calibrando gli usi e la qualità architettonica d’insieme in modo da evitare, al tempo stesso, soluzioni scontate e impatti congestionanti in un punto strategico dell’ambito di riqualificazione che è ancora “città esistente”, proiettata tuttavia a definire le forme della “città nuova”.

### La città della cultura e del turismo

La parte più centrale della Darsena assume un ruolo strategico per lo sviluppo di politiche di scala locale e di impatto territoriale più esteso. Siamo al cospetto di suggestivi esempi di archeologia industriale chiamati a svolgere una funzione di memoria e riconnotazione dell’intero ambito di riqualificazione.

I padiglioni superstiti dell’ex Montecatini, le strutture dell’ex Mosa e i magazzini Silos Granari ; e, sulla riva destra, il fronte della Pansac che fa da filtro fra il sistema del Candiano e il Parco delle Arti, danno vita ad un sistema composito di spazi per la creatività e il sapere che può paragonarsi per importanza a quello che ha ridato vigore a grandi città di area anglosassone (Amburgo e Liverpool, Belfast e Dublino) sotto la sigla del *Culture Hub*.

“Gli *Hub* sono spazi di ispirazione per lavoro, incontri, formazione e sviluppo di idee innovative dove affermare soluzioni e modelli di impresa sostenibili.

Gli *Hub* offrono spazi di co-working dal design creativo, funzionali ed ecocompatibili: ambienti d’ispirazione condivisi, modulari con la possibilità di accesso a meeting-room, sale eventi, bio-

---

### Fattibilità tecnico-urbanistica

bar, aree relax. Spazi dove si può lavorare, imparare, conoscersi, scambiare idee, sperimentare. Spazi virtuali connessi attraverso sistemi di rete, in cui nuove idee possono fluire da un luogo all'altro, adattandosi al contesto locale e generando ulteriori soluzioni innovative. Spazi che riassumono il meglio di un incubatore d'impresa, di un club privato, di un acceleratore d'innovazione, di un'agenzia di consulenza e di un think-tank. L'incontro tra persone è la base di tutti i processi di innovazione sociale."

Su questa suggestione progettuale si innesta il progetto "Ravenna Capitale Europea della Cultura 2019" che trova proprio nella Darsena e nella sua ricchezza di significati e potenzialità un elemento di forza nella sfida da giocare con altre città italiane candidate ad assumere lo stesso ruolo.

La conoscenza e il sapere che stanno alla base dell'internazionalizzazione della cultura e dell'economia ravennate trovano testimonianze e spazi di ulteriore rafforzamento nel cuore stesso della Darsena.

Il fulcro di tele presenza è individuato nel Parco delle Archeologie Industriali dove, focalizzato sulle strutture produttive *basilicali* superstiti dell'insediamento Montecatini, prenderà forma un grande anfiteatro verde per momenti di spettacolo e aggregazione capaci di coinvolgere la città e il suo territorio.

In questo modo cultura e turismo rappresenteranno il cuore pulsante della futura Darsena e del progetto che intende fare di Ravenna uno dei centri d'eccellenza nel campo della cultura e della creatività alla scala europea.

### Le strutture per la nautica da diporto

Se la caratterizzazione dell'area centrale della Darsena si declina attorno ai concetti di cultura e turismo, la città che prende forma nella porzione orientale del comparto tende a lanciare un ponte con le attività che più oltre potranno prendere corpo attorno al canale Candiano.

Alla prospettiva della "Cittadella della Nautica" si connette direttamente, nella parte est del comparto, sulla riva destra, una funzione più orientata ad ospitare attività legate alla nautica da diporto.

La possibilità di approdo di natanti sulle rive del Candiano potrà dar vita a molteplici manifestazioni e attività: dalle mostre-mercato dell'usato fino a funzioni più propriamente produttive legate alla manutenzione di imbarcazioni e motori; con l'attenzione costante alla valorizzazione del sistema dell'acqua quale fulcro capace di rivitalizzare la funzione e il significato della Darsena.

### La città del benessere

Sul fronte opposto del Candiano, al limite orientale del comparto, prende corpo la cosiddetta "città del benessere" che potrà ospitare un insieme di funzioni pubbliche e private riconducibili ai temi della salute, del tempo libero, dell'attività fisica, dello sport. Un sistema funzionale che si integra e si compone con usi di tipo residenziale, direzionale e commerciale.

Gli spazi aperti che pervadono la zona dovranno supportarne la vocazione specifica che si esplica nella capacità di contatto diretto col sistema dell'acqua e della nautica da diporto, i cui approdi saranno possibili e auspicabili anche sulla riva sinistra del canale Candiano.



### 3.1.3 Le relazioni fra i sistemi fisici

Il quartiere della Darsena si caratterizza dunque per la presenza di parti diverse fra le quali si stabilisce una relazione, una rete di interazioni, una continuità che viene affidata ad alcune emergenze fisiche esistenti e di progetto.

Due sono i principali elementi capaci di stabilire continuità fra le parti: il canale Candiano e i sistemi del verde.

Il canale Candiano rappresenta il fattore di peculiarità dell'area e nel progetto del nuovo quartiere costituisce il fattore catalizzante dell'edificato: il *waterfront*, già negli intenti esplicitati dal *masterplan* redatto dallo Studio Boeri, rappresenta il luogo di concentrazione delle capacità edificatorie, privilegiando l'affaccio sull'acqua per la realizzazione di architetture di più forte impatto e scala dimensionale.

Peraltro lo spazio fisico del canale permette di sfruttare il distacco fra il fronte destro e sinistro per ridisegnarne lo skyline, pur con le necessarie attenzioni al sistema delle preesistenze storiche.

Questo dialogo fra destra e sinistra Candiano non è tuttavia solo di natura formale; esso si sostanzia attraverso l'interazione fra i sistemi funzionali (in particolare il sistema culturale e il sistema della nautica da diporto), ma viene altresì sottolineato e rafforzato dalla previsione di una nuova passerella ciclo-pedonale apribile che sarà collocata all'altezza della sede dell'Autorità Portuale.

Sul piano longitudinale, la connessione fra testata Darsena e ponte mobile viene assicurata dal sistema delle banchine che, con il loro svolgersi, rappresentano percorsi-chiave capaci di stabilire la necessaria comunicazione fra i diversi usi a cui sono destinate le sponde del Candiano: ludici-ricettivi-ricreativi in testata, culturali-turistici-commerciali nella parte entrante, residenziali-sportivi-nautici nel versante più orientale.

Un secondo importante fattore di connessione è rappresentato dai sistemi del verde urbano che si incaricano di funzioni assai diverse sulla sponda sinistra e destra del Candiano.

Il verde in sponda sinistra rappresenta un legame fra le emergenze dell'archeologia industriale già in precedenza menzionate, connettendosi verso est con i nuovi sistemi per la residenza e il benessere; ma esso assicura altresì pause all'edificato sul *waterfront*, entrando in relazione fisica diretta col sistema dell'acqua.

Diverso e più complesso è il ruolo del verde sulla sponda destra: esso scorre in senso longitudinale caratterizzando le forme del nuovo quartiere, ma dà vita anche ad una triplice connessione.

Da un lato il suo snodarsi parallelo al canale Candiano si incarica di rafforzare la saldatura fra i diversi subcomparti in senso est-ovest; d'altro canto la sua presenza è chiamata a stabilire una relazione fisica fra l'edificato che si pone lungo il *waterfront* e le parti interne, esistenti e di progetto, poste fra la via Cherso e la via Trieste.

Infine la connessione più forte è quella che si verrà a stabilire, sul piano fisico e funzionale, fra il Parco delle Arti e il sistema dell'acqua: si tratta di una relazione che deve svilupparsi attraverso la sensibilità di un progetto architettonico del *waterfront* che deve risultare permeabile sia visivamente che materialmente.

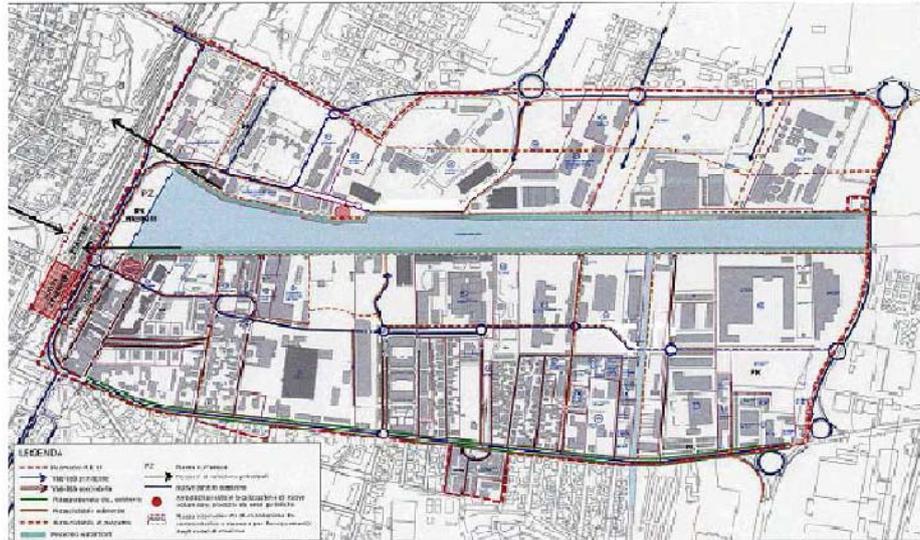
A questa finalità concorre l'individuazione di un insieme di pause nell'edificato che talora devono saper valorizzare la percezione delle archeologie industriali (l'Almagià e l'ex Molino Pineta, ad esempio), mentre in altri casi devono determinare un attimo di respiro nella successione delle diverse forme dell'insediamento (ad esempio ai lati del fronte Pansac).

Fattibilità tecnico-urbanistica

In ogni caso il progetto e la valorizzazione degli spazi aperti non possono andare disgiunti rispetto alle forme che verranno conferite alla nuova città; per questo la progettazione e la gestione degli interventi interni al comparto Darsena non può essere di tipo settoriale, ma dovrà sempre farsi carico di quella visione d'insieme che andrà certamente affidata al POC tematico generale, ma alla quale anche il progetto dei diversi subcomparti dovrà inevitabilmente tendere.

Masterplan della "Darsena di Città"

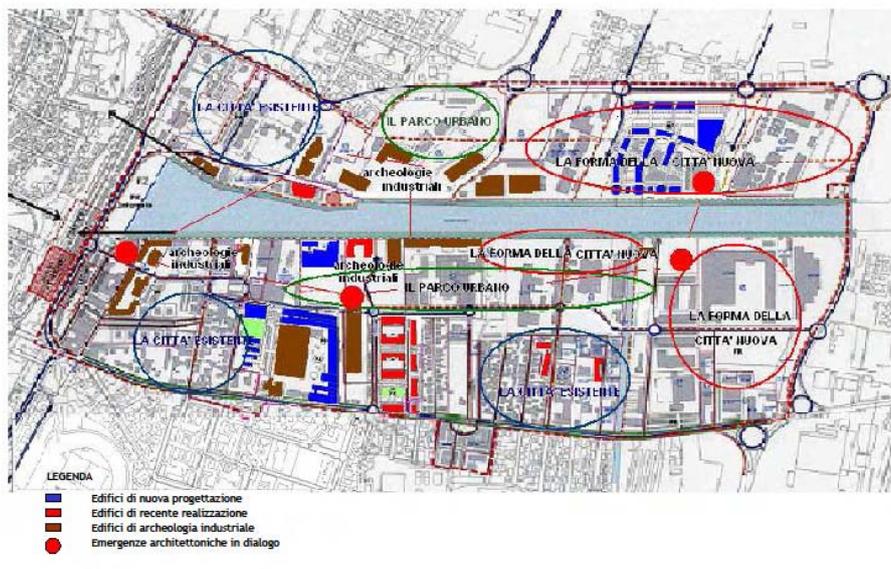
LA VIABILITA' DI PROGETTO



rielaborazione della tavola redatta dal Servizio Progettazione Urbanistica del Comune di Ravenna

Masterplan della "Darsena di Città"

LE COMPONENTI DELLA FORMA URBANA



## 3.2 MASTERPLAN DELLA DARSENA

Descritti in tal modo i presupposti del progetto, diventa più semplice dettagliare le linee organizzative della “Darsena di Città”, di cui risulta tuttavia necessario evidenziare le aspettative su piano formale.

L’assetto qualitativo del comparto riprende i caratteri generali del *masterplan* Boeri che proponeva la realizzazione di un *waterfront* fortemente caratterizzato in termini di altezza, con la presenza di tre edifici a torre, due dei quali in testata Darsena, un terzo sulla riva sinistra non distante dal ponte mobile.

La rivisitazione di tale proposta progettuale per la definizione del presente *masterplan* prevede la cancellazione di una delle torri di testata (in prossimità della Capitaneria di Porto) e il ridimensionamento con riarticolazione volumetrica della seconda, posta in corrispondenza dell’ex Dogana.

La ragione che motiva tale scelta consiste nella ricerca di una più adeguata sostenibilità formale dell’intervento di riqualificazione nei confronti del sistema ambientale del centro storico. L’edificazione in elevazione in prossimità della stazione ferroviaria può, da un lato, risultare ininfluente per chi osserva la nuova Darsena dalla via Diaz e dalla via Farini; ma risulta fortemente impattante nella prospettiva rovesciata, vale a dire dalla Darsena verso la città storica.

Lo skyline consolidato dal quale emergono le presenze monumentali della Ravenna antica, va rispettato nei suoi rapporti dimensionali e formali, senza forzature; in tal senso tutta l’area di testata dovrà rispettare il limite dei 40 metri di altezza che trova riferimento in edifici esistenti e ormai consolidati nella memoria collettiva della città.

Questo limite dovrà talora ridursi in prossimità delle archeologie industriali dell’Almagià e dell’ex Molino Pineta; ma, più in generale, il tema delle altezze deve essere affrontato in modo tale da dar luogo ad un insediamento armonico, per quanto uniforme, che proprio l’adozione di tipologie e altezze variabili potrebbe permettere di configurare.

In questo quadro generale può anche essere superabile la quota dei 40 metri, soprattutto nella porzione orientale dell’area di riqualificazione; in ogni caso dovrebbe trattarsi di elementi puntiformi (non più di due edifici a torre) con adeguate garanzie in termini di qualità progettuale e formale.

In un tessuto insediativo che deve porre grande attenzione all’esito qualitativo del nuovo quartiere, può sussistere una sorta di dialogo architettonico affidato ad alcuni fattori emergenti: le torri nei pressi del ponte mobile, la soluzione progettuale conferita all’area dell’ex Dogana, la testata dell’ex Sir che assume rilievo nel suo porsi come testata occidentale del Parco delle Arti.

Da questo dialogo formale non possono certo essere escluse o trascurate le parti del nuovo quartiere a configurazione più omogenea, quali possono essere l’area dell’ex Consorzio Agrario sulla sponda sinistra o i comparti posti tra la Pansac e l’ex tiro a segno sul lato destro del canale Candiano.

Se la fisicità costruttiva gioca un ruolo rilevante nel progetto della nuova Darsena, una parte non meno significativa è assegnata al sistema degli spazi aperti che il *masterplan* non intende come meri fattori di connessione dell’edificato; al contrario, lo schema meta-progettuale prende forza proprio a partire dalla rilevanza assegnata al sistema del verde e delle aree pubbliche.

Del Parco delle Archeologie Industriali già si è detto, anche in rapporto al progetto “Ravenna Capitale Europea della Cultura 2019”; ma in questa stessa luce va inquadrata l’essenza del Parco delle Arti che

---

**Fattibilità tecnico-urbanistica**

vuole porsi quale spazio di frequentazione quotidiana, caratterizzato dalla presenza di opere scultoree di grande scala che ne facciano una galleria espositiva all'aperto.

Che la cultura connoti e permei di sé l'intero quartiere non rappresenta un'ambizione astratta, ma l'esplicitarsi di una potenzialità che la Darsena possiede per assumere una propria forte identità e per innovare ed integrare, in un dialogo stretto con il centro storico, l'identità stessa della città di Ravenna.

Questo Parco (introdotto nelle forme progettuali della Darsena a partire dal *Masterplan Boeri*) intende configurarsi, nella sua forma e nella sua spazialità, come fattore dinamico, cangiante per dimensioni e assetti; perché quanto più esso saprà evitare la monotonia di assetto e di arredo, tanto più svolgerà una funzione realmente attrattiva. E in questo la presenza di opere d'arte, sculture o installazioni, giocherà certamente un ruolo di primaria importanza.

A conclusione di questa breve descrizione dei caratteri formali dell'intervento, occorre sottolineare come gli schemi del *masterplan* posti a corredo delle considerazioni qui svolte presentino evidenti margini di flessibilità insediativa e organizzativa. Le stesse immagini poste a corredo di questo Report finale hanno un carattere esemplificativo e non rappresentano certo soluzioni progettuali concluse.

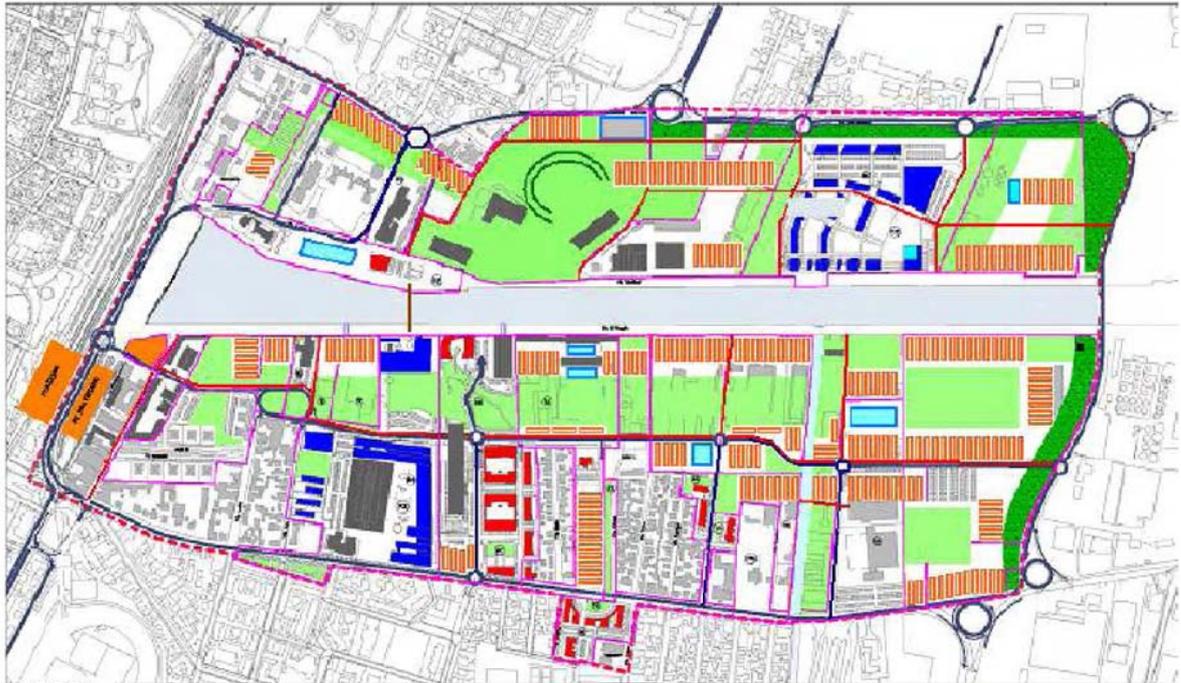
Si tratta infatti – come già evidenziato – di definire le linee di un progetto che troverà attuazione nel medio periodo e certamente ben oltre l'arco decennale solitamente assegnato ai piani urbanistici attuativi. In questo contesto è del tutto evidente come la necessità primaria risulti quella di definire non tanto la forma di un progetto, quanto invece i modi di gestione e di governo di un processo che inevitabilmente sarà lungo e complesso, ma dal quale dipende in buona parte il futuro della città.

Saranno dunque i criteri gestionali, il sistema delle invarianti, gli equilibri funzionali i temi disciplinati dalle norme attuative; essi risulteranno decisivi per il successo di questo intervento nel quale la capacità di guida politica e di tenuta della barra decisionale propria delle pubbliche amministrazioni giocherà un ruolo decisivo, ben al di là degli schemi e delle forme progettuali ora delineate.

Fattibilità tecnico-urbanistica

Masterplan della "Darsena di Città"

IL PROGETTO DEL MASTERPLAN / 1

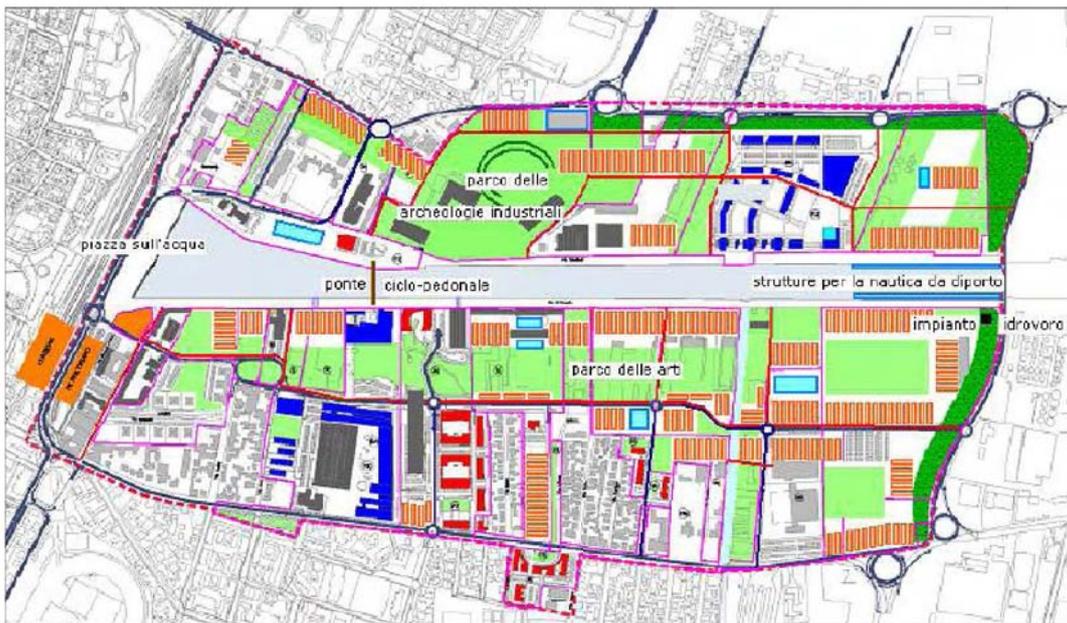


LEGENDA

- |                                      |                          |                          |
|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ambiti di concentrazione volumetrica | porzioni attuate dal PRU | viabilità veicolare      |
| attrezzature collettive              | PUA in istruttoria       | viabilità ciclo-pedonale |
| parcheggi pubblici                   | archeologia industriale  | ponte ciclo-pedonale     |

Masterplan della "Darsena di Città"

IL PROGETTO DEL MASTERPLAN / 2



LEGENDA

- |                                      |                          |                          |
|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ambiti di concentrazione volumetrica | porzioni attuate del PRU | viabilità veicolare      |
| attrezzature collettive              | PUA in istruttoria       | viabilità ciclo-pedonale |
| parcheggi pubblici                   | archeologia industriale  | ponte ciclo-pedonale     |

### 3.2.1 Le quantità insediative

Il pluridecennale cammino urbanistico che ha caratterizzato la “Darsena di Città” ha introdotto discipline normative tali da determinare scelte oggi consolidate e non modificabili.

La configurazione dell'intervento di riqualificazione della Darsena ha manifestato la propria originalità di impianto nell'adozione di soluzioni capaci di affrontare temi rilevanti del dibattito disciplinare degli ultimi decenni, primo fra tutti quello della perequazione urbanistica e della possibilità di dotazione/cessione di standard a distanza.

Oggi che quella scelta ha prodotto i propri frutti attraverso l'acquisizione al patrimonio pubblico della cosiddetta *cintura verde*, il meccanismo di ospitalità nei subcomparti della Darsena di capacità edificatorie derivanti da aree verdi ad essi esterne rappresenta un dato di fatto incontrovertibile.

Nel definire le quantità insediative nell'area, per ognuno dei trenta subcomparti è stata considerata la *Suc esistente* e, sulla base delle modalità di calcolo introdotte dal PRU 1996, è stata definita la *Suc di base*.

In ossequio alla volontà manifestata dal Comune di Ravenna di attuazione diffusa di quantità di edilizia residenziale pubblica e/o sociale (erp/ers), ad ogni subcomparto è stata assegnata una *Suc* pari a 0,05 mq/mq Sf con una ulteriore premialità del 30% della *Suc* per erp/ers (da utilizzare come capacità edificatoria per edilizia privata).

Analogamente si è operato in relazione alla capacità edificatoria ospitata (calcolata in 0,05 mq/mq Sf) e alla relativa quota di premialità. A tale riguardo occorre evidenziare due subcomparti speciali (ex Dogana e area comunale prospiciente il Candiano) nei quali la capacità edificatoria ospitata assume dimensioni più elevate (complessivamente mq 6.443): si tratta di parte della *Suc* espressa dal *comparto stazione ferroviaria* che viene ospitata nelle aree pubbliche suddette.

Il calcolo della *Suc effettiva* di ogni subcomparto si completa con il conteggio di una quota incrementale (20%) della *Suc* presente in edifici considerati esempi di archeologia industriale o dotati di valore documentale. Tale dato considera i possibili incrementi di *Suc* a cui il progetto architettonico-restaurativo può dar luogo; fa eccezione il solo subcomparto 26 (ex Montecatini), nelle cui strutture basilicali non si prevede la possibilità di incrementi di *Suc*, stante la priorità di rispettare l'assetto spaziale degli antichi stabilimenti a struttura lignea.

Una volta definita la *Suc effettiva* dei diversi subcomparti, è stata introdotta un'ulteriore significativa premialità volta a favorire l'introduzione di fattori di qualità nella progettazione, realizzazione e gestione degli interventi.

Si tratta di una capacità edificatoria pari al 10% delle Sf del sub comparto, parte della quale (5%) intende favorire l'introduzione di scelte progettuali e attuative legate ai caratteri ambientali dell'intervento (realizzazione di parcheggi interrati, autosostenibilità energetica degli edifici, loro collocazione in classe energetica A, ecc.), mentre la quota restante (5%) è volta ad incentivare l'unitarietà progettuale e gestionale degli stessi.

Ai subcomparti che stabiliranno forme di aggregazione riconoscibili e reali sul piano progettuale (progetti unitari su aree contigue) o gestionale (attraverso forme consorziali o mediante l'attivazione di strumenti finanziari integrati, quali i fondi comuni immobiliari) verrà riconosciuta tale forma di premialità.

Fanno eccezione rispetto a tale opzione i subcomparti 8-9 (CMC) e 31 (ex Consorzio Agrario) i cui progetti attuativi risultano oggi in fase istruttoria, e quindi rispondenti alle previsioni normative del

### Fattibilità tecnico-urbanistica

POC vigente. Per essi la tavola allegata recepisce i dati quantitativi dei rispettivi PUA, ma in fase attuativa ad essi sarà riconosciuta una flessibilità circa la composizione della propria capacità edificatoria che – fermo il dato quantitativo finale – potrà essere prodotta dall’acquisizione di capacità poste nella “cintura verde” o, alternativamente, dai fattori di qualità progettuale o gestionale sopra descritti.

La somma della *Suc di base* e delle *Suc integrative e premiali* determina la *Suc potenziale* dei diversi subcomparti. *Suc potenziale* perchè non necessariamente attuabile sull’area che la determina; che anzi, sulla base delle previsioni progettuali, alcuni subcomparti potranno realizzare quote inferiori rispetto alla propria capacità edificatoria, parte della quale andrà ospitata all’interno di altri subcomparti caratterizzati da un indice di utilizzazione territoriale (*Ut*) tale da permettere la previsione di ulteriori densificazioni.

I subcomparti ospitanti godranno di un’ulteriore premialità – propria – pari al 15% della *Suc* ospitata. Complessivamente è stata calcolata in mq 14.800 la *Suc* da rilocalizzare attraverso tale meccanismo compensativo che determina una forma di perequazione interna al comparto della Darsena, necessaria per dare attuazione alle previsioni del *masterplan*.

Ne consegue dunque la definizione della *Suc realizzabile* nei diversi subcomparti, da cui deriva l’esplicitazione dell’indice *Ut* realizzabile, nonchè il *delta* ( $\Delta$ ) fra *Suc potenziale* e *Suc realizzabile*.

L’insieme di queste contabilizzazioni, che assumono un significato in qualche modo teorico (rappresentano cioè le quantità edificabili al verificarsi di condizioni attuative per ora solo ipotizzate) evidenzia un indice *Ut generale* = 0,55 mq/mq *St*; tale dato – complessivamente compatibile rispetto alla qualità insediativa auspicata – sconta tuttavia due livelli di problematicità relativi alla possibilità di assorbimento dell’intera capacità edificatoria espressa dalla stazione ferroviaria (sussiste una *Suc* pari a mq 3.557 non ancora localizzata) e dall’ex scalo merci (*Suc* = mq 17.250), ma ancor più allo scarso interesse manifestato da proprietari e attuatori dei subcomparti verso l’acquisizione della *Suc* espressa dalle banchine del canale Candiano (che ammonta complessivamente a mq 33.600).

Se dovessimo infatti sommare alla *Suc realizzabile* le *Suc* aggiuntive tuttora non localizzate, ricaveremmo una *Suc teorica totale* = 477.015 mq; calcolando la *St totale* = mq 825.640 (comprensiva della *St* banchine), si desume una *Ut totale* = 0,58 mq/mq *St*. Dato, quest’ultimo, oggettivamente elevato rispetto alla possibilità di definire un disegno armonico di comparto che tenga conto della qualità dei tessuti esistenti, degli insediamenti da conservare e degli spazi aperti da valorizzare.

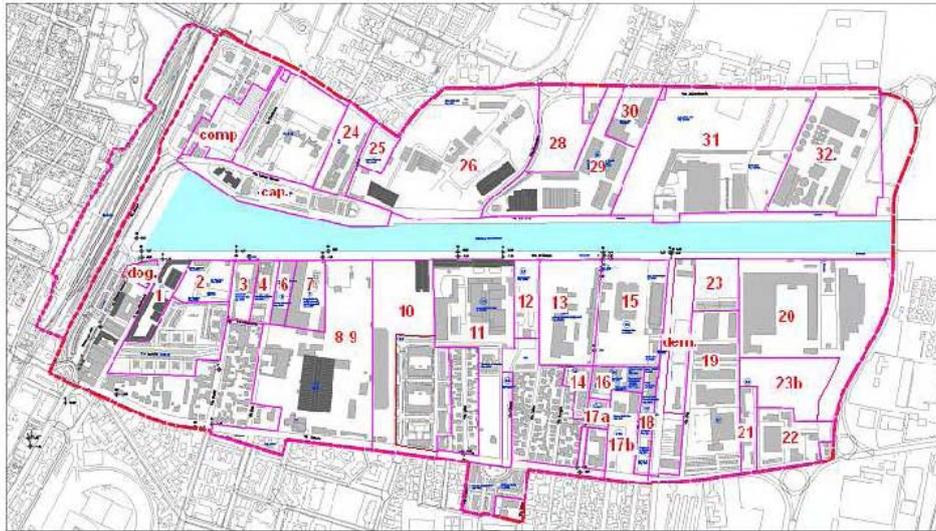
L’assetto formale a cui il *masterplan* tende, pur consentendo qualche ulteriore diversificazione rispetto ai valori riportati nella tavola allegata, consiglia di non addivenire allo sfruttamento pieno delle capacità edificatorie; il dato complessivo da non superare può individuarsi nella *Suc complessiva* di 430 mila mq, che produrrebbe un indice di utilizzazione territoriale (calcolato con l’inclusione della *St* delle banchine) *Ut* = 0,52 mq/mq *St*.

La densità complessivamente sottesa a un siffatto indice risulta tale da permettere la configurazione del comparto secondo un disegno connotato dalla presenza di estesi spazi comuni e capace di assicurare alla Darsena una qualità di vita e di fruizione certamente elevate.

Fattibilità tecnico-urbanistica

Masterplan della "Darsena di Città"

INDIVIDUAZIONE DEI SUBCOMPARTI



MASTERPLAN DARSENA DI CITTA' - TABELLA DEI DATI DI PROGETTO																						
COLLOCAZIONE: DESTRA CANALE																						
cod.	w.t.	BP subcomp.	area urbanizz.	ST subcomp.	Suc esistente	valore arch./doc.	Suc di base	epiers. 0,05	premio epiers.	ospitata 0,05	premio ospitata	incremento arch./doc.	Suc effettiva	UT effettiva	premio qualitativo	Suc potenz.	UT potenz.	Suc ospitabile	premio ospitabile	Suc realizzabile	UT realizzabile	Δ Suc real-pot.
dog	SI	2.430	448	2.878	960	0	940	0	0	4.705	1.412	0	7.057	2,45	243	7.300	2,54	0	0	7.300	2,54	0
O2	SI	9.556	511	10.067	1.960	0	2.509	478	143	478	143	0	3.751	0,37	956	4.707	0,47	900	135	5.742	0,57	1.038
O3	SI	5.888	779	6.667	1.900	0	1.892	294	88	294	88	0	2.657	0,40	589	3.246	0,49	800	90	3.936	0,59	690
O6	SI	3.951	0	3.951	3.110	0	2.508	298	89	298	89	0	3.282	0,55	595	3.877	0,65	0	0	3.877	0,65	0
O7	SI	12.428	0	12.428	7.470	0	5.723	621	186	621	186	0	7.339	0,59	1.243	8.581	0,69	0	0	8.581	0,69	0
8-9	SI	70.036	10.948	60.857	12.020	16.888	14.573	3.502	1.051	3.502	1.051	0	52.370	0,65	0	52.370	0,65	0	0	52.370	0,65	0
10	SI	13.372	4.939	18.311	396	7.320	447	669	201	669	201	1.464	10.969	0,60	1.337	12.307	0,67	0	0	12.307	0,67	0
11	SI	39.899	0	39.899	19.350	0	19.350	1.995	598	1.995	598	0	24.537	0,61	3.990	28.527	0,71	0	0	28.527	0,71	-2.400
12	SI	13.320	328	14.248	3.870	0	4.012	696	209	696	209	0	6.822	0,41	1.392	7.214	0,51	0	0	7.214	0,51	0
13	SI	28.490	1.500	29.990	12.800	0	10.958	1.425	427	1.425	427	0	14.662	0,49	2.849	17.511	0,58	1.000	150	18.661	0,62	1.150
15	SI	32.115	2.318	34.433	7.790	0	9.034	1.606	482	1.606	482	0	13.209	0,38	3.212	16.420	0,48	1.400	210	18.030	0,52	1.610
16	NO	5.975	982	6.957	4.133	0	3.023	299	90	299	90	0	3.900	0,55	598	4.397	0,63	0	0	4.397	0,63	0
17	NO	10.686	2.418	13.104	2.840	0	3.129	534	160	534	160	0	4.518	0,34	1.069	5.587	0,43	0	0	5.587	0,43	0
18	NO	6.526	901	7.427	2.755	0	2.422	326	98	326	98	0	3.270	0,44	653	3.923	0,53	0	0	3.923	0,53	0
20	SI	73.005	1.655	74.663	26.000	0	24.897	3.660	1.055	3.660	1.055	0	34.388	0,46	7.301	41.689	0,56	0	0	41.689	0,56	0
21	NO	6.568	0	6.568	2.960	0	2.343	328	99	328	99	0	3.197	0,49	657	3.854	0,59	0	0	3.854	0,59	0
22	NO	13.738	3.050	16.788	5.960	0	5.174	687	206	687	206	0	6.960	0,41	1.374	8.334	0,50	0	0	8.334	0,50	0
23	SI	8.217	0	8.217	0	0	1.314	411	123	1.314	123	0	4.108	0,50	822	4.929	0,60	1.200	180	6.309	0,77	1.350
23b	NO	16.048	0	16.048	0	0	2.623	902	271	902	271	0	4.969	0,28	1.805	6.774	0,38	3.400	510	10.684	0,59	3.910
dem	SI	15.004	0	15.004	639	374	3.094	750	225	750	225	75	5.493	0,37	1.500	6.994	0,47	1.000	150	8.144	0,54	1.150
PARZIAU		391.858	30.677	422.535	116.693	26.382	119.965	19.471	5.841	26.504	7.651	1.539	208.832	0,49	32.183	241.015	0,57	9.500	1.425	257.066	0,61	8.826
COLLOCAZIONE: SINISTRA CANALE																						
cod.	w.t.	BP subcomp.	area urbanizz.	ST subcomp.	Suc esistente	valore arch./doc.	Suc di base	epiers. 0,05	premio epiers.	ospitata 0,05	premio ospitata	incremento arch./doc.	Suc effettiva	UT effettiva	premio qualitativo	Suc potenz.	UT potenz.	Suc ospitabile	premio ospitabile	Suc realizzabile	UT realizzabile	Δ Suc real-pot.
24	NO	11.232	2.013	13.245	0	6.520	0	562	168	562	168	1.724	11.804	0,69	1.123	12.927	0,96	0	0	12.927	0,96	0
25	NO	4.869	1.533	6.402	1.900	0	1.729	243	73	243	73	0	2.362	0,37	487	2.849	0,44	0	0	2.849	0,44	0
25	SI	69.627	9.425	79.053	4.630	6.000	11.996	3.481	1.044	3.481	1.044	0	27.048	0,34	6.963	34.010	0,43	0	0	21.610	0,27	-12.400
28	NO	15.269	5.359	20.628	0	0	2.443	763	229	763	229	0	4.428	0,21	1.527	5.955	0,29	2.500	375	8.830	0,43	2.875
29	SI	34.608	2.028	36.636	11.372	4.942	10.101	1.730	519	1.730	519	988	20.530	0,56	3.461	23.991	0,65	0	0	23.991	0,65	0
30	NO	8.221	1.809	9.830	2.750	0	2.690	411	123	411	123	0	3.759	0,38	822	4.581	0,47	0	0	4.581	0,47	0
31	SI	87.452	6.307	93.759	15.400	0	21.692	4.373	1.312	4.373	1.312	0	33.061	0,38	0	39.639	0,45	0	0	39.639	0,45	0
32	SI	61.505	2.722	64.227	13.000	0	16.341	3.075	923	3.075	923	0	24.337	0,38	6.151	30.487	0,47	2.800	420	33.707	0,52	3.220
capit	SI	10.938	0	10.938	2.046	2.556	2.554	547	164	547	164	511	7.043	0,64	1.694	8.137	0,74	0	0	8.137	0,74	0
banche	NO	15.198	0	15.198	4.755	0	4.809	780	228	780	228	0	6.785	0,45	1.520	8.305	0,55	0	0	8.305	0,55	0
PARZIAU		318.919	30.997	349.916	55.853	22.118	74.365	15.946	4.784	15.946	4.784	3.224	141.156	0,40	23.147	169.603	0,48	5.300	795	164.876	0,47	-6.305
TOTALE		710.777	61.674	772.451	172.446	48.500	194.320	35.417	10.625	41.450	12.435	4.762	349.968	0,45	35.540	410.618	0,53	14.800	2.220	421.942	0,55	2.220

CAPACITA' EDIFICATORIA NUOVA STAZIONE = mq 10.000  
 CAPACITA' EDIFICATORIA EX SCALO MERCI = mq 17.250  
 CAPACITA' EDIFICATORIA TEORICA TOTALE = mq 477.015

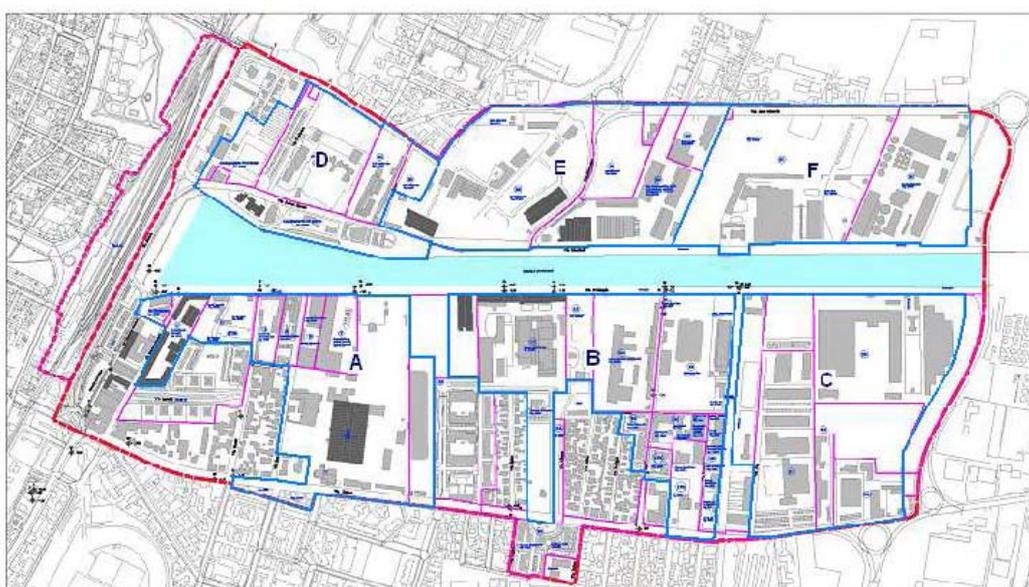
di cui ospitati = mq 5.443 (mq 4.705 nel sub. "Dogana" + mq 1.738 nel sub. 23)  
 CAPACITA' EDIFICATORIA BANCHINE = mq 33.600  
 ST BANCHINE = mq 53.169  
 ST SUBCOMPARTI + BANCHINE = mq 826.640  
 UT TOTALE = 0,55

Una volta di più, si intende rafforzare il senso di tale scelta, sottolineando come proprio il tessuto degli spazi collettivi rappresenti il fattore capace di assicurare qualità alla città, che prima ancora di essere una struttura fisica, rappresenta un luogo relazionale che vive in ragione delle forme di interazione e di scambio fra i suoi abitanti, fra le sue componenti sociali.

### 3.2.2 L'assetto funzionale del comparto

Masterplan della "Darsena di Città"

INDIVIDUAZIONE DELLE MACRO-AREE



Il segno delle funzioni da inserire all'interno del comparto "Darsena di Città" è stato – almeno a grandi linee – tracciato e considerato elemento fondamentale per assicurare equilibrio di usi ad un quartiere pienamente integrato al proprio interno e capace di innestarsi in modo armonico nel contesto urbano più complessivo; per lo meno nella Ravenna-est di cui esso è parte.

Nel corso degli incontri svolti in questi mesi e nelle riflessioni proposte da interlocutori pubblici e privati, sono state via via espresse istanze assai diversificate che vanno dalla propensione a realizzare un quartiere dalla prevalente funzione residenziale, omogeneo con l'assetto delle porzioni urbane circostanti, alla proposta di assetti monotematici incentrati sulla presenza di funzioni per il tempo libero non sempre del tutto compatibili con l'uso residenziale.

L'idea urbanistica che qui si propone tende a contemperare le diverse domande, non per seguire una logica di mediazione, ma nella profonda consapevolezza che una parte così rilevante e delicata della

### Fattibilità tecnico-urbanistica

città debba necessariamente possedere e integrare tutte quelle sfaccettature funzionali capaci di assicurarle un assetto vivibile e vitale, articolato al di fuori delle ricette monotematiche proposte dallo zoning delle periferie urbane per tendere invece ad un mix di usi più affine all'assetto della città storica.

A supporto dell'impianto funzionale del *masterplan* stanno le scelte compiute sul piano viabilistico, che affronta quattro priorità:

1. l'integrazione del sistema viario in destra Candiano con la realizzazione di un asse di spina est-ovest a servizio del sistema funzionale di nuovo insediamento. Si tratta di un percorso che non dovrà assumere carattere alternativo, bensì integrativo, rispetto alla via Trieste; per questo andrà attentamente programmato il senso della circolazione veicolare nei suoi diversi tratti;
2. il riassetto della viabilità veicolare in sinistra Candiano, con l'abolizione del percorso stradale in fregio al canale, per ricomporre la connessione fra quest'ultimo e il Parco delle Archeologie Industriali;
3. la pedonalizzazione estesa a gran parte dell'area in sinistra Candiano e all'ambito in sponda destra compreso fra il nuovo asse di spina e lo specchio d'acqua;
4. la realizzazione di un diffuso sistema di percorsi pedonali e piste ciclabili che agevolino le percorrenze "leggere" all'interno del comparto.

Queste scelte si affiancano alla realizzazione ipogea del sistema dei parcheggi pubblici e privati afferenti i diversi subcomparti, in modo da assicurare la più ampia fruibilità degli spazi pubblici di superficie.

Su tali presupposti si fondano le previsioni funzionali relative alla "Darsena di Città", che possono essere dettagliate in tre capitoli di assoluto rilievo:

1. l'organizzazione delle attrezzature collettive;
2. le linee di assetto delle strutture commerciali;
3. l'insediamento di funzioni direzionali pubbliche e private.

### Le attrezzature collettive

L'analisi circa la dotazione attuale e futura delle funzioni pubbliche prende le mosse dalle riflessioni svolte dal Comune di Ravenna e, in particolare, dalla proposta di riduzione delle quote di standard motivata dal fatto che parte delle quantità edificabili nell'ambito Darsena risultano collegate a trasferimenti di capacità edificatoria dalla *cintura verde*.

Tuttavia alcune criticità della zona ed il suo essere strettamente contigua al centro storico, fanno propendere per una piena applicazione dello standard relativo ai parcheggi, da qualsiasi funzione essi siano prodotti. In particolare, andrà assicurata la dotazione dei parcheggi – pubblici e pertinenziali – richiesti per le attività commerciali, ai sensi della delibera del Consiglio Regionale 23 settembre 1999, n. 1253, e successive modifiche e integrazioni.

In secondo luogo occorre ribadire l'esigenza che ogni sub-comparto (o insieme di sub-comparti) debba assicurare la realizzazione di attrezzature di interesse pubblico, così come previsto nel disegno del *masterplan*, valutando la possibilità che la loro realizzazione possa andare a scapito degli oneri aggiuntivi richiesti per l'attuazione degli interventi.

### Fattibilità tecnico-urbanistica

Fatte queste indispensabili premesse, non v'è dubbio che l'impatto funzionale del comparto a scala urbana e territoriale sia fortemente legato alla qualità dei servizi di cui si auspica la realizzazione: il *Culture Hub*, finalizzato al conseguimento della candidatura di Ravenna Capitale Europea della Cultura 2019, si porrebbe quale struttura di forte attrattività alla scala regionale e nazionale; il sistema di attrezzature per il tempo libero, la creatività, lo spettacolo giocherebbe un ruolo più ristretto, e tuttavia sempre di scala regionale si tratterebbe.

Per quanto concerne invece gli standard di quartiere, gli strumenti per la pianificazione comunale di Ravenna hanno previsto – e permesso di attuare – una rete di servizi primari che risulta particolarmente ricca nella porzione urbana compresa fra via Trieste e via Bellucci, dove spicca la presenza di aree ed attrezzature per l'istruzione, per lo sport e i servizi sociali, all'interno di un tessuto densamente insediato con funzioni prevalentemente abitative.

Diversa si presenta la condizione delle zone poste in sinistra Candiano, sia per il differente assetto morfologico, sia per la minore densità insediativa, a cui corrisponde una più rada presenza di attrezzature; peraltro solo la scheda di PSC relativa al comparto S2 prevede la specifica realizzazione di "servizi alla città" che potranno integrare il sistema insediativo esistente.

Stanti tali considerazioni, la previsione di servizi da realizzare all'interno del comparto "Darsena di Città" contiene due livelli di indicazioni:

- a. la dotazione di servizi di scala territoriale (*Culture Hub*) legati alla valorizzazione dell'area e della città, da ubicare prevalentemente all'interno di manufatti connotati da forti caratteri testimoniali dell'evoluzione industriale della città;
- b. la previsione di servizi di quartiere consistenti:
  5. in un'attrezzatura civica e un'attrezzatura per lo sport sul lato sinistro del canale Candiano;
  6. in un'attrezzatura turistico-culturale, una scuola d'infanzia e un'attrezzatura per lo sport e il tempo libero sul lato destro; quest'ultima dovrà stare in diretta connessione con il cosiddetto Parco delle Arti.

### Le funzioni commerciali

Uno dei sistemi di maggiore rilevanza ed impatto per l'intero comparto è rappresentato dal sistema commerciale, anche alla luce delle recenti disposizioni di legge che cancellano ogni possibilità di regolamentazione e vincolo insediativo; restano invece in vigore le norme connesse alle dotazioni urbanistiche richieste per l'insediamento di strutture di vendita emanate dalla Regione Emilia Romagna (attraverso la già citata deliberazione del Consiglio Regionale 23 settembre 1999, n. 1253 e successive modifiche e integrazioni).

Valutando il tema dell'insediamento commerciale alla scala urbana, emerge come le previsioni contenute nelle schede di PSC prevedano la possibilità di insediamenti commerciali al contorno del comparto Darsena; e precisamente nei comparti S1, S3 ed S4, pur non precisandone – in fase di pianificazione generale – la natura e la dimensione.

Tuttavia alcune valutazioni di dettaglio devono essere necessariamente svolte anche a proposito del comparto Darsena, con particolare riferimento alla sua ubicazione e alle problematiche di scala urbana che evidenziano la necessità di un assetto funzionale capace di ponderare attentamente il sistema dei carichi urbanistici nella sua parte di testata che, con tutta evidenza, presenta fragilità più accentuate nel campo della viabilità e dell'accessibilità.

---

### Fattibilità tecnico-urbanistica

Ne derivano alcune proposte che partono dall'esigenza di insediamento diffuso – integrato con il contesto abitativo – delle strutture commerciali di vicinato – alle quali si assimilano le attività di bar e ristoranti – mentre per gli esercizi commerciali di scala superiore saranno le valutazioni ambientali e strategiche, sia in sede di POC che di piani urbanistici attuativi a definire criteri e condizioni per la loro insediabilità.

### La direzionalità pubblica e privata

Il sistema della direzionalità pubblica e privata comprende funzioni diverse per scala e livello di servizio, spaziando dall'ufficio o studio privato, fino a strutture di grande impatto insediativo. Per questo la loro organizzazione va attentamente calibrata, in ragione del carico urbanistico a cui può dare luogo.

Spesso questo ambito di attività è stato demonizzato, per la pressione fruitiva indotta su parti "fragili" della città (in particolare sui centri storici); e tuttavia il corretto equilibrio fra usi abitativi, commerciali e funzioni direzionali di servizio alla vita dei cittadini rappresenta un obiettivo da perseguire, senza che da questa ricetta possa pensarsi di dover aprioristicamente escludere questo o quell'ingrediente.

Focalizzando l'attenzione sul comparto Darsena, parrebbe opportuno prevedere un'integrazione d'usi all'interno dei diversi edifici da realizzare, pur con alcune possibilità di concentrazione degli usi direzionali su talune direttrici di traffico e in alcune significative porzioni dell'area d'intervento.

L'assetto che si può ipotizzare potrebbe tendere:

- a. alla concentrazione di usi direzionali e ricettivi nell'edificato in testata Darsena, stante la sua diretta connessione con il sistema degli ambiti ferroviari e con le previste dotazioni di parcheggi pubblici;
- b. alla previsione di insediamenti direzionali lungo gli assi di via Trieste e di via delle Industrie, evitando tuttavia la realizzazione di edifici monofunzionali, ma stabilendo una soglia massima (che potrebbe risultare pari al 60% della Suc) per gli uffici pubblici e privati;
- c. alla presenza di usi direzionali nel *waterfront*, a cui va assicurata tuttavia una forte integrazione funzionale, fissando una soglia massima (che potrebbe risultare pari al 40% della Suc) per gli uffici pubblici e privati.

La qualità delle funzioni di servizio (ma anche di tipo commerciale) andrà attentamente calibrata anche in funzione degli usi e del senso attrattivo che assumerà il canale Candiano – di cui si è detto in precedenza – con il quale l'intero sistema funzionale della "Darsena di Città" dovrà necessariamente rapportarsi e dialogare.

### L'assetto funzionale della "Darsena di Città"

Cercando di riportare a sintesi le considerazioni svolte, si può delineare un assetto funzionale di larga massima per il comparto di riqualificazione, utile ai fini della definizione della sua organizzazione interna e necessario per definire le valutazioni di fattibilità economica d'insieme.

La scelta operata tende a suddividere l'area della Darsena in *macro-aree omogenee*, per ciascuna delle quali è possibile ipotizzare assetti funzionali compatibili, cercando in questo modo di comporre uno strumento urbanistico dotato di una propria intrinseca gestibilità, quantunque caratterizzata da

### Fattibilità tecnico-urbanistica

fattori di forte flessibilità e dalla capacità di adattamento alle nuove funzioni e alle nuove istanze che la città negli anni a venire vedrà inevitabilmente emergere.

La proposta di assetto funzionale così definita non intende riproporre logiche di *zoning urbanistico* che proprio attraverso i programmi complessi per la riqualificazione urbana si è inteso definitivamente superare; la logica della flessibilità dell'integrazione funzionale (a scala di comparto e di sub comparto) rappresenta il criterio a cui il progetto di *masterplan* si ispira, pur con l'attenzione a calare tali principi all'interno di un'azione gestionale che rappresenta l'elemento fondamentale per il successo delle azioni di riqualificazione che si intende attivare.

Tale è dunque il senso della descrizione sintetica degli assetti funzionali che le diverse *macro-aree* potrebbero assumere.

#### **Macro-area A**

La quota residenziale prevista non dovrebbe superare il 30% della Suc, mantenendo tuttavia le quantità esistenti, ove superiori.

Gli assetti commerciali privilegeranno la presenza di esercizi di non grande dimensione capaci di generare spazi di aggregazione urbana.

La direzionalità può opportunamente concentrarsi in testata e su via Trieste, con una meno accentuata presenza nel waterfront dove peraltro possono trovare spazio anche insediamenti di tipo ricettivo.

Le attrezzature più significative consistono nel parcheggio pubblico in testata Darsena; in questa parte dell'area di riqualificazione sono presenti strutture collettive e per il tempo libero delle quali è prevista la salvaguardia e la conferma.

#### **Macro-area B**

La residenza può interessare circa il 50% della Suc prevista, mentre le attività commerciali potranno prevedere strutture al servizio del quartiere insediato fra via Trieste e via Cherso.

Le attività direzionali possono insediarsi prioritariamente su via Trieste e nel waterfront, anche con integrazioni di attività artigianali di servizio.

Il sistema delle attrezzature pubbliche può prevedere l'insediamento di attività collettive negli edifici di archeologia industriale, mentre una scuola d'infanzia può collocarsi opportunamente in connessione col sistema del verde attrezzato.

#### **Macro-area C**

La residenza può interessare circa il 50% della Suc prevista; le attività commerciali potranno essere caratterizzate dalla presenza di strutture specializzate nel campo della nautica da diporto.

Le attività direzionali possono privilegiare l'insediamento su via Trieste e nel waterfront.

La localizzazione della *macro-area* rende possibile la presenza diffusa di attività artigianali, anche con la previsione di strutture legate all'alloggiamento e alla manutenzione di natanti.

Nell'area in esame si possono realizzare attrezzature collettive – anche di tipo sportivo – in diretta connessione con il sistema del verde pubblico attrezzato.

### **Macro-area D**

La funzione residenziale è da privilegiare nelle porzioni interne dei sub comparti, dove potrà coesistere con esercizi commerciali di vicinato; può prevedersi la presenza di una struttura commerciale medio-piccola sulla via delle Industrie al servizio degli insediamenti circostanti.

Il waterfront e la stessa via delle Industrie possono permettere la presenza di attività direzionali, mentre le funzioni artigianali di servizio sono insediabili, se e in quanto compatibili con le attrezzature previste.

Servizi per il tempo libero (con bar e attività di ristorazione) possono opportunamente collocarsi nel waterfront; il sistema del verde pubblico attrezzato stabilirà un collegamento con il Parco Teodorico.

### **Macro-area E**

La residenza prevista non dovrà superare il 50% della Suc realizzabile, opportunamente integrata da esercizi commerciali di vicinato, nonché dalla presenza di funzioni direzionali e artigianali complessivamente dimensionate sul 40-50% della Suc.

Le attrezzature culturali che caratterizzano la macro-area sono schematicamente indicate nel *Culture Hub* da realizzare nell'ambito del Parco delle Archeologie industriali, dove troverà spazio un'arena per spettacoli all'aperto; al servizio di tali funzioni è da prevedere la realizzazione di adeguate attrezzature di parcheggio pubblico.

### **Macro-area F**

La residenza può interessare circa il 50% della Suc prevista, mentre le attività commerciali potranno caratterizzarsi per la presenza di strutture specializzate nel campo degli articoli per lo sport.

Le attività direzionali possono trovare insediamento su via delle Industrie e – con minore intensità – nel waterfront; ad esse può aggiungersi la presenza di una struttura ricettiva che potrebbe privilegiare l'affaccio sul canale Candiano.

L'artigianato di servizio può insediarsi in forma diffusa nella *macro-area* considerata; l'artigianato produttivo può essere opportunamente connesso alla funzione di approdo nautico.

Il sistema delle attrezzature pubbliche può prevedere l'insediamento di funzioni civiche nel waterfront e/o nella porzione interna della *macro-area*.

Sulla base di tali previsioni è stata messa a punto la tavola "Funzioni e Standard" che indica, per i diversi subcomparti, un assetto funzionale ipotizzato, accompagnato dalle dotazioni di parcheggio richieste e da un'indicazione di massima delle aree destinate a verde pubblico (di cui si richiede la cessione e la realizzazione a scomputo degli oneri di U2) desunta dal disegno di *masterplan*.

La quantificazione delle aree di parcheggio è stato effettuato prevedendo la dotazione di 4 mq/abitante (come richiesto nel caso di interventi di ristrutturazione urbanistica) e la dotazione di 0,40 mq/mq Suc per gli usi direzionali, commerciali, ricettivi e artigianali di servizio; per semplicità di valutazione tale valore è stato applicato anche alle funzioni di artigianato produttivo che peraltro assumeranno un peso assai residuale all'interno del comparto.

Fattibilità tecnico-urbanistica

Al fine di introdurre un criterio perequativo fra i diversi subcomparti, si è dimensionata in 24 mq/abitante la quota di standard a cui comunque ognuno di essi deve ottemperare. In base a tale valore è stato effettuato un calcolo dello standard previsto nei diversi subcomparti, indicando per quelle situazioni che stanno al di sotto di tale soglia, una quota di superfici da monetizzare a compensazione della mancata cessione di aree di standard.

MASTERPLAN DARSENA DI CITTA' - TABELLA FUNZIONI E STANDARD														
COLLOCAZIONE: DESTRA CANALE														
cod.	w.f.	ST subcomp	Suc potenz.	Suc realizzabile	usi %		Suc		aree per standard urbanistici			sup stradale	standard subcomp.	aree da monetizz.
					residenziale	direz/comm.	residenziale	direz/comm.	parcheggio	verde	servizi			
dlog	SI	2.878	1.499	7.300	0	100	0	7.300	2.920				0,40	2.920
O2	SI	10.067	4.707	5.742	30	70	1.723	4.019	1.814	6.100		1.980	1,85	
O3	SI	6.667	3.246	3.936	30	70	1.181	2.755	1.244	2.000		1.260	1,11	
O6	SI	5.951	3.877	3.877	30	70	1.163	2.714	1.226	2.900			1,39	
O7	SI	12.428	8.581	8.581	30	70	2.674	6.007	2.712	6.300			1,41	
8-9	SI	80.887	52.370	52.370	16	84	8.300	44.070	18.624	6.200	2.600	10.100	0,53	8.622
10	SI	18.311	12.307	12.307	28	55	3.446	6.761	3.118	5.500	2.100		1,18	
11	SI	39.899	28.527	26.127	30	70	7.838	18.289	8.256	17.000	3.200	2.040	1,30	
12	SI	14.248	7.214	7.214	50	50	3.607	3.607	1.876	7.700		2.120	2,31	
13	SI	29.990	17.511	18.661	50	50	9.331	9.331	4.852	12.500		2.970	1,62	
15	SI	34.433	16.420	18.030	50	50	9.015	9.015	4.688	10.050	3.000	3.660	1,42	
16	NO	6.957	4.367	4.367	60	40	2.638	1.759	1.020			900	0,47	864
17	NO	13.104	5.587	5.587	50	50	2.794	2.794	1.453			2.240	0,45	1.168
18	NO	7.427	3.923	3.923	50	50	1.962	1.962	1.020			1.300	0,45	820
20	SI	74.663	41.689	41.689	40	60	16.676	25.013	12.006	18.800		720	1,11	
21	NO	6.566	3.854	3.854	50	50	1.927	1.927	1.002			890	0,45	806
22	NO	16.788	8.334	8.334	40	60	3.334	6.000	2.400			2.240	0,44	1.821
23	SI	8.217	3.204	6.309	50	50	3.156	3.156	1.641	3.600			1,44	
23b	NO	18.048	6.774	10.684	50	50	5.342	5.342	2.778			2.460	0,45	
dem	SI	15.004	6.994	8.144	50	50	4.072	4.072	2.117	6.300		1.500	1,80	
PARZIALI		422.535	241.015	257.066			90.075	164.891	76.767	103.650	10.800	36.370	1,01	16.997
COLLOCAZIONE: SINISTRA CANALE														
cod.	w.f.	ST subcomp	Suc potenz.	Suc realizzabile	usi %		Suc		aree per standard urbanistici			sup stradale	standard subcomp.	aree da monetizz.
					residenziale	direz/comm.	residenziale	direz/comm.	parcheggio	verde	servizi			
24	NO	13.246	12.927	12.927	40	60	5.171	7.756	3.723	1.300		1.460	0,59	1.643
25	NO	6.402	2.849	2.849	50	50	1.425	1.425	741	2.000		1.320	1,67	
26	SI	79.053	34.010	21.810	40	40	8.645	8.645	4.495	50.000	4.320	5.820	5,47	
28	NO	20.628	6.956	8.930	50	50	4.415	4.415	2.266	1.800		2.230	0,81	
29	SI	36.636	23.991	23.991	45	45	10.796	10.795	5.614	4.000	2.400	1.220	0,77	383
30	NO	9.830	4.581	4.581	50	50	2.291	2.291	1.191	2.400		1.190	1,36	
31	SI	83.759	39.939	39.939	60	40	23.963	15.976	9.246	18.000	1.100	11.340	1,39	
32	SI	64.227	30.487	33.707	50	50	16.854	16.854	8.764	22.000	2.000	1.960	1,59	
capit	SI	10.938	8.137	8.137	40	60	3.255	4.882	2.343	4.100		5.760	1,20	
comp	NO	15.198	8.305	8.305	40	60	3.322	4.983	2.362	7.200		1.200	1,75	
PARZIALI		349.016	169.601	164.876			80.135	78.021	40.805	112.800	9.820	33.500	1,70	2.016
<b>TOTALE</b>		<b>772.451</b>	<b>410.616</b>	<b>421.942</b>			<b>170.211</b>	<b>242.911</b>	<b>117.572</b>	<b>216.450</b>	<b>20.620</b>	<b>69.870</b>	<b>1,24</b>	<b>19.013</b>

### 3.2.3 La traduzione del Masterplan in termini gestionali

In base alle linee progettuali emerse, risulta evidente che il successo della riqualificazione del comparto Darsena è direttamente connesso alla capacità di svolgere un'azione di coordinamento degli interventi privati e pubblici che concorreranno alla trasformazione dell'area.

Tale funzione è stata affidata ad Agen.Da s.r.l., chiamata al delicato compito di promuovere l'attuazione degli interventi, portando a sintesi le istanze e le aspettative dei soggetti privati che a tutt'oggi si presentano in termini frammentati.

Tuttavia, seppure articolate in modo disorganico, le esigenze finora palesate dagli operatori non paiono tra loro in forte dissonanza di contenuti; anzi, proprio dal confronto con proprietari e progettisti sono emerse suggestioni e ipotesi di assetto del comparto stimolanti e propositive.

Non v'è dubbio tuttavia che talune ipotesi inserite nel masterplan richiedano, per la loro attuazione, la capacità di un più forte coordinamento delle proprietà che risulta decisivo proprio per l'attuazione

---

### Fattibilità tecnico-urbanistica

delle scelte di fondo legate al progetto della città pubblica, rappresentata dalle attrezzature di scala territoriale e di quartiere, dai sistemi del verde e degli spazi aperti.

Si è rilevato come senza un raccordo fra i diversi subcomparti non possano prendere forma né Parco delle Archeologie Industriali né il Parco delle Arti; e questa esigenza è talmente forte da motivare l'introduzione dei sistemi di premialità più sopra illustrati, che discendono dalla consapevolezza circa le strategie attuative da sollecitare e favorire per un'efficace traduzione dei principi progettuali che stanno alla base del *masterplan*.

Il coordinamento attuativo degli interventi rappresenta un passaggio delicato, ma indispensabile, che può essere affrontato attraverso il compito affidato ad Agen.Da s.r.l., ma che può trovare soluzione anche attraverso uno stimolo alla costituzione di strumenti consortili capaci di confrontarsi unitariamente con l'interlocutore pubblico sulle "regole" dell'intervento.

L'impostazione del programma di riqualificazione urbana per la Darsena, introducendo il concetto e la pratica della perequazione urbanistica, si è fondato sul principio dell'indifferenza dell'assetto proprietario rispetto alle scelte localizzative dell'edificato e dei servizi collettivi; oggi tale logica va portata al suo compimento attraverso una più stretta coesione fra gli operatori privati e in forza di linee-guida capaci di incanalare il processo attuativo su un binario di coerenza che mantenga la propria validità nel medio e nel lungo periodo.

Si tratta infatti di definire le "invarianti" capaci di assicurare coerenza e continuità ad un intervento di lunga portata; e quando si parla di "invarianti" si intendono le quantità e le dimensioni dell'intervento (gli indici fondiari dei diversi sub-comparti), le capacità edificatorie ospitabili (e la loro prioritaria provenienza), l'assetto funzionale e l'articolazione degli standard pubblici, gli elementi premianti, gli oneri aggiuntivi; infine i tempi dell'attuazione.

Questi, più che la forma o l'estetica del futuro quartiere, rappresentano i temi fondamentali per un confronto e un partenariato pubblico-privato che sappia tradurre in termini concreti e condivisi la volontà di riqualificazione della "Darsena di Città".

### I termini economici dell'intervento pubblico

L'intervento delineato dal *masterplan* e volto alla realizzazione della nuova Darsena presuppone la capacità di dare soluzione alle più rilevanti tematiche che interessano il comparto, ma che incidono in senso più ampio sul grado di vivibilità della città tutta: il ri-assetto della viabilità, il controllo e risanamento del sistema delle acque, la sistemazione degli spazi pubblici; in una parola, l'organizzazione di un quartiere evoluto e capace di migliorare la qualità di vita di Ravenna e del suo territorio.

E proprio da queste azioni deriva il peso economico maggiore a cui trovare copertura: se infatti le opere di urbanizzazione primaria comportano un costo di circa 14,5 milioni di euro e se la sistemazione del verde pubblico (includendo il Parco delle Arti e il Parco delle Archeologie Industriali) comporta un onere di 8 milioni di euro, a cui si aggiungono 1,7 milioni per l'illuminazione e l'arredo degli spazi pubblici; la realizzazione dell'asse di spina e delle piste ciclabili è stimata in circa 5 milioni di euro, mentre l'acquisizione e il restauro degli edifici ex Montecatini richiede circa 7,5 milioni di euro.

Un capitolo a parte è rappresentato dalla sistemazione degli spazi pubblici legati al sistema delle acque che comportano un costo di quasi 2 milioni di euro per la passerella ciclo-pedonale apribile (la

---

**Fattibilità tecnico-urbanistica**

cui stima è stata desunta dal costo di un'opera analoga recentemente realizzata) ed una spesa per il riassetto delle banchine del canale Candiano stimata dal Comune di Ravenna in 12,4 milioni di euro.

La finalità della riqualificazione delle banchine, nel quadro generale delle opere indicate all'art. 52 delle norme attuative del POC vigente è stata già richiamata; ciò che occorre definire è la modalità attraverso cui dare attuazione a tale previsione.

Il costo elevato dell'intervento dipende non tanto dal rifacimento della pavimentazione degli spazi pubblici o dal rifacimento del sistema impiantistico e delle relative canalizzazioni, quanto da due scelte di grande significato funzionale e ambientale: la sopraelevazione di circa m 1,50 del loro piano di calpestio, per ragioni di sicurezza idraulica e di recupero della percezione visiva del canale Candiano, e la realizzazione del parcheggio ipogeo in testata Darsena.

È del tutto evidente che qualora tale ultima attrezzatura venisse realizzata in regime di *project financing*, l'onere complessivo dell'intervento da finanziare con risorse pubbliche troverebbe una significativa riduzione.

Analoghe considerazioni vanno svolte in rapporto agli interventi di natura idraulica, la cui attuazione è da valutare a beneficio dell'intera città: le opere di regimazione idraulica, con realizzazione di idrovore portatrici di ricadute benefiche per l'area della Darsena, comportano una spesa stimata dal Comune di Ravenna in circa 10,7 milioni di euro, mentre la bonifica del Canale Candiano è stimata in poco più di 24,7 milioni di euro. Occorre sottolineare che, sulla base dell'art. 1, comma 992, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007) tali opere, previste nel Piano Regolatore Portuale di Ravenna, risultano "non imponibili" ai fini IVA.

Il costo peraltro elevatissimo della bonifica del Candiano è stato determinato prevedendo un'opera di radicale risanamento del canale mediante un'azione meccanica di rimozione e smaltimento dei fanghi, rifacimento del fondale e ripristino dello specchio d'acqua della Darsena.

Altre ipotesi di intervento con costi più limitati sono state formulate in questi ultimi tempi, basate su un'azione non tanto meccanica, quanto biologica, volta a determinare un ricambio costante delle acque in testata Darsena, così da indurre un esito di depurazione batteriologica del Candiano dai micro-organismi inquinanti. Questa ipotesi di intervento comporterebbe una spesa non superiore a 5 milioni di euro.

L'enunciazione di tali alternative comporta la necessità di approfondimento della loro praticabilità e la definizione della scelta finale da compiere che dovrà essere esplicitata dal POC tematico e, soprattutto, dalla VAS che ne sarà a corredo.

In ogni caso, se il quadro generale dei costi porta cautelativamente a quantificarli in circa 87 milioni di euro, il piano economico di copertura della spesa prevede il reinvestimento di tutti gli oneri di urbanizzazione (U1 e U2) e della quota rapportata al costo di costruzione a beneficio dell'intervento nella "Darsena di Città".

A tali proventi si aggiungeranno le somme derivanti dalla valorizzazione delle aree comunali e demaniali interessate da interventi edificatori, nonché dalla monetizzazione delle aree di standard non cedute: si tratta di ulteriori 7,8 milioni di euro.

A questo proposito occorre sottolineare come il dato sia stato contabilizzato a partire da una stima del prezzo di vendita medio degli immobili da realizzare nel comparto di riqualificazione urbana e in base all'obiettivo di contenere l'incidenza dell'area entro il 20% del valore finale degli immobili stessi.

Tuttavia l'elevato ammontare della spesa destinata alle opere di messa in sicurezza del sistema idraulico del comparto produce un deficit pari a circa 37 milioni di euro, al quale si dovrà

---

**Fattibilità tecnico-urbanistica**

necessariamente fare fronte mediante l'applicazione di un "contributo aggiuntivo per la realizzazione di opere pubbliche di sostenibilità" pari a 100 euro/mq Suc; con l'unica esenzione prevista per le quote destinate a edilizia residenziale pubblica e/o sociale.

Le successive analisi di fattibilità economica espliciteranno meglio le valutazioni relative ai costi, ai modi e ai tempi della loro copertura; fin da ora occorre tuttavia evidenziare che le prime considerazioni qui svolte mettono in conto i valori di costo più elevati per la realizzazione delle opere pubbliche e prevedono lo scenario economicamente più sfavorevole rappresentato dalla mancata acquisizione di parte delle capacità edificatorie prodotte dalla stazione ferroviaria, dall'ex scalo-merci e, soprattutto, dalle banchine del canale Candiano.

Ma su possibili ipotesi alternative ci si soffermerà nella descrizione dei fattori caratterizzanti il *piano economico finanziario* che verifica e assicura la fattibilità di questo impegnativo intervento di riqualificazione urbana.

## 4. FATTIBILITÀ GIURIDICO-AMMINISTRATIVA

---

### 4.1 PREMESSA

L'attuazione delle scelte contenute nel *masterplan* chiede necessariamente una traduzione normativa che ne espliciti gli elementi salienti, le invarianti di un processo attuativo di medio periodo, e che ponga saldamente nelle mani pubbliche la guida di un'operazione tanto impegnativa e complessa.

Il masterplan non è la sede per la definizione di un articolato normativo di dettaglio; si può invece fissare un decalogo di principi e temi da tradurre in norme attuative per il *POC tematico* che da questo progetto potrà prendere spunto.

#### I soggetti attuatori

Il *masterplan* richiede il concorso di una molteplicità di soggetti pubblici e privati: non solo i proprietari, non solo il Comune di Ravenna con il suo compito di gestore delle trasformazioni territoriali, ma anche l'ampio ventaglio di enti (Provincia, Autorità Portuale), soggetti economici (Camera di Commercio, Demanio dello Stato) ed erogatori di servizi (Ferrovie dello Stato, RFI) coinvolti in un'opera di riqualificazione complessa e integrata anche dal punto di vista degli attori che ad essa sono chiamati a concorrere.

In questo quadro emerge il ruolo di Agen.Da s.r.l., società costituita dal Comune, dalla Provincia, dalla Camera di Commercio di Ravenna e dall'Autorità Portuale, alla quale viene demandato il compito di coordinamento tecnico, programmatico e operativo, oltre che un ruolo attivo di sostegno, promozione e marketing urbano a supporto dei soggetti attuatori.

#### La flessibilità attuativa dell'intervento

L'attuazione dell'intervento di riqualificazione urbana avviene sulla base dei subcomparti individuati in ragione dell'assetto proprietario della Darsena.

Al fine di una maggiore efficacia e organicità attuativa e della realizzazione delle opere infrastrutturali comuni, si prevede di promuovere forme di aggregazione fra più subcomparti, riconoscendo sostegni e incentivi a coloro che attueranno interventi in modo integrato.

Le forme di integrazione potranno essere di tipo fisico (fra subcomparti contigui), funzionale (per la realizzazione di interventi tematici sulle due rive del Candiano, quali il *Culture Hub*) o strumentale (mediante l'adesione a strumenti gestionali unificanti, quali i consorzi o i fondi comuni immobiliari).

La flessibilità attuativa dell'intervento contempla, al tempo stesso, la possibilità di attuazione dei diversi subcomparti attraverso stralci funzionali, temporalmente distinti, delle opere che al loro interno sono previste.

## I tempi del POC tematico

In rapporto alle disposizioni dell'art. 30 della legge regionale 24 marzo 2000, n. 20 e successive modifiche e integrazioni, occorre disciplinare i termini di validità del *POC tematico*, in modo da prevederne la reiterabilità alla scadenza dell'arco temporale quinquennale di vigenza.

In particolare occorre disciplinare le forme di reiterazione sia dei diritti edificatori per le parti non attuate, sia delle previsioni relative alla realizzazione di opere e attrezzature pubbliche.

In ottemperanza alla legge regionale citata, il *POC tematico* dovrà contenere il Documento Programmatico per la Qualità Urbana (peraltro desumibile dai paragrafi 3.2, 3.3, 3.4 e 3.5 del presente capitolo).

## Le capacità edificatorie e le premialità

Le modalità di calcolo delle capacità edificatorie assegnate a ciascun subcomparto dovranno essere specificamente dettagliate, così come andrà definito il sistema delle premialità assegnate in base agli obiettivi che il *POC tematico* individua e recepisce: trasferimento di diritti edificatori pregressi; realizzazione di quote di edilizia residenziale pubblica e/o sociale; fattori di qualità progettuali, realizzativi e gestionali; ospitalità di capacità edificatorie provenienti da altri subcomparti interni all'area Darsena.

L'accento posto sui fattori di qualità intende favorire l'introduzione di scelte progettuali e attuative legate ai caratteri ambientali dell'intervento (realizzazione di parcheggi interrati, autosostenibilità energetica degli edifici, loro collocazione in classe energetica A, ecc.) e ad incentivare l'unitarietà progettuale e gestionale degli stessi, avendo cura che le scelte aggregative risultino riconoscibili, reali e dimostrate.

Quanto alle forme perequative introdotte all'interno del comparto di riqualificazione, se ne dovranno disciplinare le modalità attuative e, in particolare, i rapporti che si verranno ad instaurare fra la proprietà del subcomparto ospitante e il soggetto titolare della capacità edificatoria ospitata.

Circa il sistema delle premialità, ne andranno evidenziate le opzioni e le alternative praticabili nei diversi subcomparti, lasciando al soggetto attuatore la possibilità di scelta tra i fattori di cui potrà beneficiare; tale facoltà andrà riconosciuta anche ai PUA presentati prima dell'adozione del *POC tematico* (di cui si tratta al successivo punto 10).

## Il sistema funzionale

A fronte delle previsioni funzionali formulate dal *masterplan*, il *POC tematico* potrà introdurre una disciplina delle destinazioni d'uso caratterizzata dall'individuazione di macro-aree omogenee (comprendenti di più subcomparti) all'interno delle quali andrà formulata una previsione funzionale caratterizzata da margini di flessibilità espressi attraverso soglie minime o massime assegnate alle diverse funzioni (residenza, commercio, direzionalità, ricettività, artigianato).

In tal modo il *POC tematico*, senza necessità di apposite varianti, potrà consentire l'introduzione di correttivi che nel corso del tempo dovessero rendersi necessari per l'attuazione degli interventi programmati, anche a fronte del mutare degli scenari economici e urbanistici del contesto ravennate.

## Gli standard urbanistici

Occorre esplicitare le modalità di applicazione degli standard urbanistici all'interno del comparto Darsena, considerando come parte della sua capacità edificatoria derivi da quella *cintura verde* che costituisce, essa stessa, uno standard urbanistico di scala urbana e territoriale.

Si può dunque adottare uno standard complessivo calcolato in *24 mq/abitante*, prevedendo la riduzione delle quantità relative alle aree per l'istruzione e alle aree per attrezzature di interesse comune; in ogni caso, la dotazione di parcheggi dovrà rispettare le disposizioni di legge vigenti, con la previsione di uno standard di *4 mq/abitante* per le funzioni residenziali (applicabile nel caso di ristrutturazione urbanistica) e di *0,40 mq/mq Suc* per gli usi commerciali, direzionali e ricettivi.

Per le attività di commercio la dotazione di parcheggi privati andrà dimensionata in ottemperanza al disposto della deliberazione del Consiglio Regionale 23 settembre 1999 n. 1253 e successive modifiche e integrazioni.

## La valutazione ambientale strategica

La VAS costituisce parte costitutiva del *POC tematico* e rappresenta lo strumento volto a perseguire obiettivi di salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, di protezione della salute umana e di uso razionale delle risorse naturali, valutando secondo tali criteri le scelte compiute nell'ambito di piani e programmi.

La VAS redatta in sede di *POC tematico* non surroga le VAS da redigere all'atto della redazione dei piani urbanistici attuativi relativi ai singoli subcomparti o a insiemi di subcomparti.

Dalla VAS del *POC tematico* e dalle VAS di subcomparto possono derivare limitazioni rispetto agli assetti funzionali di progetto; in particolare nei confronti di quelle concentrazioni di funzioni suscettibili di innescare fattori di congestione rispetto ai sistemi ambientali, dell'accessibilità e della mobilità urbana, anche in base al disposto dell'art. 30, comma 2-ter, lettera c), della legge regionale 24 marzo 2000, n. 20 e successive modifiche e integrazioni.

## La qualità formale dell'intervento

Le norme di attuazione del *POC tematico* dovranno contenere disposizioni che assicurino il conseguimento di un'elevata qualità dell'insediamento, disciplinando le forme dell'edificio, le altezze, i distacchi, le relazioni fra i macro-sistemi individuati nel comparto Darsena (l'acqua, il verde, le presenze di archeologie industriali, i nuovi insediamenti).

Dovranno essere introdotte disposizioni che individuino forme di coordinamento e raccordo progettuale per insiemi di subcomparti considerati strategici per l'esito qualitativo dell'intervento; al tempo stesso andranno introdotte modalità concorsuali per la progettazione di manufatti particolarmente impattanti sulla forma architettonica del nuovo insediamento urbano.

Rientrano nei fattori di qualità formale degli interventi la previsione di realizzazione di parcheggi interrati (pubblici e privati), in modo da assicurare agli spazi di superficie la più ampia possibilità di fruizione pubblica.

## La copertura della spesa e gli oneri aggiuntivi

L'art. 30, comma 2-quinquies, lettera c), della legge regionale 24 marzo 2000, n. 20 e successive modifiche e integrazioni dispone che il POC debba prevedere "i costi dell'intervento e la ripartizione degli stessi fra i soggetti partecipanti al programma".

Con riferimento a quanto esposto al punto A del presente paragrafo, la spesa relativa alle opere di urbanizzazione e alle opere di interesse e impatto di scala urbana (regimazione idraulica, bonifica del canale Candiano) trova copertura mediante l'applicazione di un "contributo aggiuntivo per opere pubbliche di sostenibilità" parametrato sulla base della Suc realizzabile all'interno del comparto.

La natura e la destinazione di tale contributo andranno esplicitate nelle norme di attuazione del *POC tematico*, precisando che esso è commisurato al costo relativo ad opere specifiche alla cui copertura sono destinati i proventi derivanti dall'applicazione di questo stesso onere.

## La disciplina transitoria

A fronte di un'opera di riqualificazione impegnativa sul piano dimensionale e temporale, occorre definire modalità di gestione di tematiche che dovessero emergere prima dell'attuazione degli interventi previsti dai PUA relativi ai diversi subcomparti.

Tre sono fondamentalmente le tematiche da affrontare e risolvere.

- a. *La natura degli interventi attuabili sugli edifici esistenti*: si potrà prevedere l'attuazione di interventi non eccedenti le opere di manutenzione straordinaria, anche con possibilità di mutamenti d'uso per quantità comunque contenute entro un limite dimensionale stabilito.
- b. *Il regime urbanistico applicabile ai PUA presentati prima dell'adozione del POC tematico*: sembra logico prevedere che i PUA presentati almeno sei mesi prima dell'adozione del *POC tematico* vengano istruiti e autorizzati in base alle disposizioni dello strumento urbanistico vigente alla data della loro presentazione, facendo tuttavia salve le previsioni qui descritte in relazione:
  - all'applicazione degli standard di parcheggio pubblico e privato;
  - all'adozione di procedure concorsuali per la progettazione di manufatti che risultino particolarmente impattanti sulla forma dell'insediamento urbano;
  - all'applicazione del "contributo aggiuntivo per opere pubbliche di sostenibilità" in rapporto alla Suc prevista dal PUA presentato.
- c. *La previsione di usi temporanei che producano una rivitalizzazione nell'ambito della "Darsena di Città"*: si potrà permettere l'insediamento temporaneo di pubblici esercizi e attività private capaci di rivitalizzare l'area di riqualificazione, anche in attesa della presentazione dei PUA relativi ai diversi subcomparti, a due condizioni:
  - che tali insediamenti non comportino la realizzazione di interventi eccedenti la manutenzione straordinaria degli immobili esistenti, ferma restando la possibilità di messa in opera di strutture facilmente amovibili a carattere temporaneo;
  - che il proprietario e il titolare della nuova attività si impegnino congiuntamente, mediante apposito atto unilaterale d'obbligo, a cessare l'attività e a rendere disponibile l'immobile all'atto della sottoscrizione della convenzione attuativa dell'intervento di riqualificazione relativo al subcomparto nel quale si trova insediato o comunque alla scadenza del quinquennio di validità del *POC tematico* vigente al momento dell'insediamento.

## 4.2 MODELLI DI GESTIONE E DI VALORIZZAZIONE

Con riferimento ad un intervento di riqualificazione così complesso (numero subcomparti interessati, numero soggetti coinvolti, etc.), si ritiene preferibile prediligere modelli di gestione di partenariato pubblico-privato ("PPP").

### 4.2.1 Modelli procedurali che garantiscono l'accesso di finanze private al progetto di valorizzazione immobiliare

PPP CONTRATTUALE	PPP ISTITUZIONALE												
Concessione di lavori pubblici e <i>project financing</i>	Forme di società miste												
<i>I meccanismi di selezione dei partner privati devono necessariamente essere il frutto di procedure ad evidenza pubblica</i>													
<p><b>Concessione di lavori pubblici ad iniziativa pubblica (art. 143 e ss. L. 163/2006 – Codice dei contratti pubblici)</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Vantaggi</th> <th>Criticità</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>forte contenimento sul versante della spesa per la P.A.;</li> <li>abbattimento di costi di transazione visto che l'iter di aggiudicazione risulta essere molto più semplificato rispetto alla procedura ad iniziativa privata.</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>possibile inadeguatezza economica/tecnica della P.A. a redigere la progettazione preliminare con il conseguente scarso <i>appeal</i> economico, per gare bandite in assenza di uno specifico studio di prefattibilità.</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Il procedimento della "finanza di progetto" e la finanza di progetto ad iniziativa privata<sup>56</sup></b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Vantaggi</th> <th>Criticità</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>È attribuito al soggetto privato la possibilità di rendersi parte propulsiva presentando studi di fattibilità – sostenibili e fattibili - all'amministrazione per incentivare la successiva messa a gara.</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Considerata la complessità della procedura vi è il rischio di dilatazione dei tempi necessari alla realizzazione dei relativi interventi.</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	Vantaggi	Criticità	<ul style="list-style-type: none"> <li>forte contenimento sul versante della spesa per la P.A.;</li> <li>abbattimento di costi di transazione visto che l'iter di aggiudicazione risulta essere molto più semplificato rispetto alla procedura ad iniziativa privata.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>possibile inadeguatezza economica/tecnica della P.A. a redigere la progettazione preliminare con il conseguente scarso <i>appeal</i> economico, per gare bandite in assenza di uno specifico studio di prefattibilità.</li> </ul>	Vantaggi	Criticità	<ul style="list-style-type: none"> <li>È attribuito al soggetto privato la possibilità di rendersi parte propulsiva presentando studi di fattibilità – sostenibili e fattibili - all'amministrazione per incentivare la successiva messa a gara.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Considerata la complessità della procedura vi è il rischio di dilatazione dei tempi necessari alla realizzazione dei relativi interventi.</li> </ul>	<p><b>Società miste</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Vantaggi</th> <th>Criticità</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>possibilità di usufruire delle infrastrutture esistenti con la partecipazione di altre società che gestiscono servizi pubblici locali;</li> <li>il controllo da parte della sfera pubblica tutelerebbe gli interessi pubblici;</li> <li>da parte pubblica la possibilità di usufruire del <i>know-how</i> tecnologico del settore privato.</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>il perseguimento degli interessi pubblici potrebbe comportare uno scarso <i>appeal</i> economico-finanziario che potrebbe determinare investimenti del settore privato in misura insufficiente;</li> <li>la coesistenza di diversi centri decisionali potrebbe comportare limitazioni nella gestione della società, con particolare riferimento allo sviluppo strategico.</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	Vantaggi	Criticità	<ul style="list-style-type: none"> <li>possibilità di usufruire delle infrastrutture esistenti con la partecipazione di altre società che gestiscono servizi pubblici locali;</li> <li>il controllo da parte della sfera pubblica tutelerebbe gli interessi pubblici;</li> <li>da parte pubblica la possibilità di usufruire del <i>know-how</i> tecnologico del settore privato.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>il perseguimento degli interessi pubblici potrebbe comportare uno scarso <i>appeal</i> economico-finanziario che potrebbe determinare investimenti del settore privato in misura insufficiente;</li> <li>la coesistenza di diversi centri decisionali potrebbe comportare limitazioni nella gestione della società, con particolare riferimento allo sviluppo strategico.</li> </ul>
Vantaggi	Criticità												
<ul style="list-style-type: none"> <li>forte contenimento sul versante della spesa per la P.A.;</li> <li>abbattimento di costi di transazione visto che l'iter di aggiudicazione risulta essere molto più semplificato rispetto alla procedura ad iniziativa privata.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>possibile inadeguatezza economica/tecnica della P.A. a redigere la progettazione preliminare con il conseguente scarso <i>appeal</i> economico, per gare bandite in assenza di uno specifico studio di prefattibilità.</li> </ul>												
Vantaggi	Criticità												
<ul style="list-style-type: none"> <li>È attribuito al soggetto privato la possibilità di rendersi parte propulsiva presentando studi di fattibilità – sostenibili e fattibili - all'amministrazione per incentivare la successiva messa a gara.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Considerata la complessità della procedura vi è il rischio di dilatazione dei tempi necessari alla realizzazione dei relativi interventi.</li> </ul>												
Vantaggi	Criticità												
<ul style="list-style-type: none"> <li>possibilità di usufruire delle infrastrutture esistenti con la partecipazione di altre società che gestiscono servizi pubblici locali;</li> <li>il controllo da parte della sfera pubblica tutelerebbe gli interessi pubblici;</li> <li>da parte pubblica la possibilità di usufruire del <i>know-how</i> tecnologico del settore privato.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>il perseguimento degli interessi pubblici potrebbe comportare uno scarso <i>appeal</i> economico-finanziario che potrebbe determinare investimenti del settore privato in misura insufficiente;</li> <li>la coesistenza di diversi centri decisionali potrebbe comportare limitazioni nella gestione della società, con particolare riferimento allo sviluppo strategico.</li> </ul>												

<sup>56</sup> Il procedimento della "finanza di progetto" e la finanza di progetto ad iniziativa privata può assumere le seguenti forme: **a)** *Project financing a gara unica* (art. 153 e ss del D.Lgs. 163/06); **b)** *Project financing a gara bifasica* (art. 153 del D.Lgs. 163/06); **c)** *Project financing ad iniziativa privata* (art. 153 del D.Lgs. 163/06).

## 4.2.2 Gli strumenti a disposizione degli enti pubblici per la valorizzazione del loro patrimonio immobiliare

### Il fondo di investimento immobiliare

Pur nello scenario generale, che prevede un sempre più scarso apporto di risorse dallo Stato centrale agli enti locali, occorre ricordare - ai fini di ipotizzare strumenti idonei ad uno sviluppo complesso come quello della Darsena - le novità introdotte dall'articolo 33 del D.L. n. 98 luglio 2011 recante "Disposizioni in materia di **valorizzazione del patrimonio immobiliare**".

La norma dispone che *"con decreto del Ministro dell'economia e finanze è costituita una società di gestione del risparmio avente capitale sociale pari a 2 milioni di euro per l'anno 2012, per l'istituzione di uno o più fondi d'investimento al fine di partecipare in fondi d'investimento immobiliari chiusi promossi da regioni, provincie, comuni anche in forma consorziata (...), ed altri enti pubblici ovvero da società interamente partecipate dai predetti enti, al fine di valorizzare o dismettere il proprio patrimonio immobiliare disponibile"*.

In sintesi, una volta emanato il decreto ad opera del Ministero dell'economia e finanze ( il **MEF**) sarà costituita una Società Gestione del Risparmio (la **SGR**), con capitale sociale pari a 2 milioni di Euro (detenuto interamente dal MEF) avente lo scopo di istituire uno o più fondi di investimento (in corso di costituzione).

Ai nostri fini è interessante notare che i fondi avranno lo scopo di partecipare in fondi di investimento immobiliare chiusi promossi, tra gli altri, dai Comuni.

Nel caso, occorre che il **Comune** individui preventivamente una **SGR** e un **fondo** al quale conferire gli immobili (sarà possibile il ricorso ad un fondo di nuova istituzione ovvero ad un fondo già costituito, da individuarsi tramite procedure ad evidenza pubblica).

A questo punto, si candiderà la partecipazione al fondo da parte di uno dei fondi costituiti dalla SGR del MEF.

Infatti, l'articolo 33 in questione, prevede che *"i fondi istituiti dalla società di gestione del risparmio costituita dal Ministro dell'economia e delle finanze partecipano a quelli di cui al comma 2 mediante la sottoscrizione di quote da questi ultimi offerte su base competitiva a investitori qualificati al fine di conseguire la liquidità necessaria per la realizzazione degli interventi di valorizzazione"*.

In altre parole, il fondo della SGR del MEF potrà sottoscrivere quote del fondo al quale il Comune avrà apportato i propri immobili, con la possibilità peraltro, al fine di reperire risorse finanziarie sul mercato onde ottenere la liquidità necessaria alla valorizzazione, di offrire le proprie quote - su base competitiva e, dunque, tramite gara - a investitori qualificati.

Sarà possibile anche vendere ai fondi della SGR del MEF eventuali immobili strumentali, posto che la norma prevede che *"i fondi istituiti dalla società di gestione del risparmio costituita dal Ministro dell'economia e delle finanze ai sensi del presente comma investono direttamente al fine di acquisire immobili in locazione passiva alle pubbliche amministrazioni. Con successivo decreto del Ministro dell'economia e delle finanze possono essere stabilite le modalità di partecipazione del suddetto fondo a fondi titolari di diritti di concessione o d'uso su beni indisponibili e demaniali, che prevedano la possibilità di locare in tutto o in parte il bene oggetto della concessione"*.

**Fattibilità giuridico-amministrativa**

È prevista, tra le altre, anche la possibilità di apportare *“beni immobili e diritti con le procedure dell'articolo 58 del d.l. n. 112 del 2008, (...), nonché quelli trasferiti ai sensi del d.lgs. n. 85 del 2010”*

La norma specifica che *“tali apporti devono avvenire sulla base di progetti di utilizzo o di valorizzazione approvati con delibera dell'organo di governo dell'ente, previo esperimento di procedure di selezione della Società di gestione del risparmio tramite procedure di evidenza pubblica. Possono presentare proposte di valorizzazione di cui al presente comma i soggetti, anche privati”*.

Tale disposizione garantisce che la procedura di valorizzazione sia ‘diretta’ dal Comune, che potrà costituire la cabina di regia della trasformazione, anche in considerazione dei tempi, non brevi, che saranno necessari.

Ai fini di eventuali varianti urbanistiche per l’apporto dei beni è previsto il ricorso all’accordo di programma, posto che l’articolo 33, quarto comma, stabilisce che *“la destinazione funzionale dei beni oggetto di conferimento ai fondi di cui al comma 2 può essere conseguita mediante il procedimento di cui all'articolo 34 del d.lgs. n. 267 del 2000, e delle corrispondenti disposizioni previste dalla legislazione regionale.*

*Il procedimento si conclude entro il termine perentorio di 180 giorni dalla data della delibera con cui viene promossa la costituzione dei fondi di cui al comma 2.*

*Con la medesima procedura si procede alla regolarizzazione edilizia ed urbanistica degli immobili conferiti.*

*L'apporto ai fondi di cui al comma 2 è sospensivamente condizionato all'espletamento delle procedure di valorizzazione e di regolarizzazione. Fino a quando la valorizzazione dei beni trasferiti al fondo non sia completata, i soggetti apportanti di cui al comma 1 non possono alienare la maggioranza delle quote del fondo”*.

È interessante notare il termine perentorio, volto ad assicurare celerità ai procedimenti: viene previsto che tutto si concluda entro 180 giorni (sebbene vi siano incertezze interpretative in ordine all’individuazione del *procedimento* cui la norma fa riferimento, se quello urbanistico ovvero quello di apporto dei beni al fondo).

È, infine, da notare che l'apporto è sospensivamente all’espletamento delle procedure di valorizzazione: tale circostanza è volta ad incentivare l’investimento da parte dei privati , posto che in tanto i beni saranno apportati senza “rischio urbanistico”.

Benché la norma sia di recente formulazione e non esente da alcune incertezze interpretative, va considerato che consente un forte incentivo allo strumento del fondo che, essendo aperto alla sottoscrizione di una pluralità di investitori potrà consentire il ricorso ad eventuali finanziamenti da investitori.

Vantaggi	<ul style="list-style-type: none"><li>• Il fondo della SGR del MEF potrà sottoscrivere quote del fondo al quale il Comune avrà apportato i propri immobili, con la possibilità, peraltro, di offrire le proprie quote - su base competitiva e, dunque, tramite gara - a investitori qualificati al fine di reperire risorse finanziarie sul mercato onde ottenere la liquidità necessaria alla valorizzazione.</li><li>• Tale disposizione garantisce che la procedura di valorizzazione sia ‘diretta’ dal Comune, che potrà costituire la cabina di regia della trasformazione, anche in considerazione dei tempi, non brevi, che saranno necessari.</li><li>• Sarà possibile anche vendere ai fondi della SGR del MEF eventuali immobili strumentali o apportare gli immobili.</li></ul>
----------	--

## La promozione di società o consorzi

Tale quadro normativo si è ulteriormente complicato in seguito all'emanazione del **decreto-legge n. 201 del 6 dicembre 2011**, che riguarda gli **STRUMENTI SUSSIDIARI PER LA GESTIONE DEGLI IMMOBILI PUBBLICI**.

La norma stabilisce che per la valorizzazione, trasformazione, gestione e alienazione del patrimonio immobiliare pubblico<sup>57</sup> il Ministero dell'economia e delle finanze - Agenzia del Demanio, promuove iniziative idonee per la costituzione di società, consorzi o fondi immobiliari.

La procedura ipotizzata è molto interessante, poiché prevede tempi estremamente brevi:

- vi è una verifica della fattibilità dell'operazione;
- all'esito i soggetti interessati si pronunciano entro 60 giorni dal ricevimento della proposta.

**Le risposte positive costituiscono intesa preventiva all'avvio dell'iniziativa. In caso di mancata espressione entro i termini anzidetti, la proposta deve essere considerata inattuabile.**

L'aspetto di particolare rilievo riguarda il fatto che "qualora le iniziative di cui al presente articolo prevedano forme societarie, ad esse partecipano i soggetti apportanti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze - Agenzia del demanio, che aderisce anche nel caso in cui non vi siano inclusi beni di proprietà dello Stato in qualità di finanziatore e di struttura tecnica di supporto".

## Il Piano delle alienazioni e valorizzazioni immobiliari

Ulteriori novità riguardano anche l'articolo 33 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, che, nella nuova versione, prevede che "per procedere al riordino, gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare di Regioni, Province, Comuni e altri Enti locali, nonché di società o Enti a totale partecipazione dei predetti enti, ciascuno di essi, con delibera dell'organo di Governo individua, redigendo apposito elenco, sulla base e nei limiti della documentazione esistente presso i propri archivi e uffici, i singoli beni immobili ricadenti nel territorio di competenza, non strumentali all'esercizio delle proprie funzioni istituzionali, suscettibili di valorizzazione ovvero di dismissione. Viene così **redatto il piano delle alienazioni e valorizzazioni immobiliari allegato al bilancio di previsione nel quale, previa intesa, sono inseriti immobili di proprietà dello Stato** individuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze - Agenzia del demanio tra quelli che insistono nel relativo territorio.

Il piano è trasmesso agli Enti competenti, i quali si esprimono entro trenta giorni, decorsi i quali, in caso di mancata espressione da parte dei medesimi Enti, la predetta classificazione è resa definitiva.

La deliberazione del consiglio comunale di approvazione, ovvero di ratifica dell'atto di deliberazione se trattasi di società o Ente a totale partecipazione pubblica, del piano delle alienazioni e valorizzazioni determina le destinazioni d'uso urbanistiche degli immobili. Le Regioni, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, disciplinano l'eventuale equivalenza della deliberazione del consiglio comunale di approvazione quale variante allo strumento urbanistico generale, ai sensi dell'articolo 25 della legge 28 febbraio 1985, n. 47, anche disciplinando le procedure semplificate per la relativa approvazione.

Non solo. Ai fini di ulteriore semplificazione è previsto che alle varianti urbanistiche in questione non si applichi la valutazione ambientale strategica.

<sup>57</sup> Di proprietà dei Comuni, Province, Città metropolitane, Regioni, Stato e degli Enti vigilati dagli stessi, nonché dei diritti reali relativi ai beni immobili, anche demaniali.

## Il Programma unitario di valorizzazione

Infine, è stato inserito l'articolo 3 ter al del decreto-legge 25 settembre 2001, n. 351 in base al quale "il Presidente della Giunta regionale, d'intesa con la Provincia e i comuni interessati, promuove, anche tramite la sottoscrizione di uno o più protocolli d'intesa ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, la formazione di "programmi unitari di valorizzazione territoriale" per il riutilizzo funzionale e la rigenerazione degli immobili di proprietà della Regione stessa, della Provincia e dei Comuni e di ogni soggetto pubblico, anche statale, proprietario, detentore o gestore di immobili pubblici.

È prevista anche una struttura unica di attuazione del programma, anche nelle forme di cui all'articolo 33-bis del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98.

Inoltre, viene stabilito che "qualora sia necessario riconfigurare gli strumenti territoriali e urbanistici per dare attuazione ai programmi di valorizzazione di cui al comma 2, il Presidente della Giunta regionale, ovvero l'Organo di governo preposto, promuove la sottoscrizione di un accordo di programma ai sensi dell'articolo 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nonché in base alla relativa legge regionale di regolamentazione della volontà dei soggetti esponenziali del territorio di procedere alla variazione di detti strumenti di pianificazione, al quale partecipano tutti i soggetti, anche in qualità di mandatari da parte degli enti proprietari, che sono interessati all'attuazione del programma.

Nell'ambito dell'accordo di programma di cui al comma 6, può essere attribuita agli enti locali interessati dal procedimento una quota compresa tra il 5% e il 15% del ricavato della vendita degli immobili valorizzati se di proprietà dello Stato da corrispondersi a richiesta dell'ente locale interessato, in tutto o in parte, anche come quota parte dei beni oggetto del processo di valorizzazione.

L'accordo deve essere concluso entro il termine perentorio di 120 giorni dalla data della sua promozione. Le Regioni possono disciplinare eventuali ulteriori modalità di conclusione del predetto accordo di programma.

Nel caso della Darsena di città gli spazi posseduti da soggetti pubblici sono mq 73.225<sup>58</sup> (pari al 9 % della superficie complessiva del comparto quantificata in mq 805.758).

È consigliabile che, fin da ora, attraverso un **PROTOCOLLO DI INTESA**, si definisca il **percorso di valorizzazione tra le Pubbliche Amministrazioni coinvolte, che poi, attraverso opportune procedure ad evidenza pubblica, potranno coinvolgere i soggetti privati, anche ipotizzando sviluppi per singoli comparti funzionali, in modo che gli investimenti possano essere fattibili.**

*Occorrerà ipotizzare anche il coinvolgimento del Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di reperire finanziamenti pubblici.*

<sup>58</sup> Capitaneria di Porto: mq 10.930  
Proprietà comunali (sub comparti 23-23b): mq 26.265  
Ex Dogana (AgenDa): mq 2.430  
Superficie banchine: mq 33.600.

### **4.2.3 Un'ipotesi concreta: il ricorso al fondo immobiliare ad apporto per gestire la trasformazione**

Così delineato il quadro normativo di riferimento, nel caso concreto occorre sottolineare che non è ipotizzabile uno sviluppo simultaneo di tutte le aree.

D'altro canto, i tentativi di un'intesa tra i diversi proprietari, anche in considerazione della diversa natura degli stessi, non hanno dato i risultati sperati.

L'ipotesi di lavoro potrebbe, allora, essere quella del ricorso ad un **FONDO IMMOBILIARE AD APPORTO**, consentendo la possibilità di effettuare apporti anche differenziati nel tempo.

In sostanza, occorre:

#### **da parte del decisore pubblico (URBANISTICA):**

- definire le linee guida dello sviluppo dell'area, in modo che vi sia la maggiore flessibilità possibile;
- dette linee guida dovranno prevedere, per ciascun comparto, diritti edificatori di due tipi:
  - o i diritti edificatori destinati ad essere realizzati nell'ambito del comparto;
  - o i diritti edificatori che, pur essendo originati dal comparto, sono destinati ad "atterrare" in altri comparti. In questo modo vengono salvaguardati, in parte, i diritti edificatori ritenuti acquisiti (anche se ciò non è tecnicamente sempre vero). Così si dovrebbe dare luogo ad una compravendita di diritti edificatori, anche tenuto conto del fatto il Decreto Legge 13 maggio 2011 n.70 (cosiddetto Decreto Sviluppo) convertito con Legge 12 luglio 2011 n.106 prevede una modifica dell'articolo 2643 del codice civile che rende possibile la trascrizione dei contratti che trasferiscono i "diritti edificatori". In questo modo, tutti i comparti vengono ad avere una cubatura omogenea. Inoltre, stabilendo una capacità edificatoria virtuale anche per l'area delle banchine, i diritti edificatori pertinenti alle stesse potranno essere venduti;
  - o occorrerà, vale ribadirlo, definire, per ciascun comparto, un indice che genera diritti edificatori perequati e stabilire, altresì, sempre per ciascun comparto, quale sia la volumetria massima concretamente insediabile. La parte restante dovrà essere oggetto di cessione;
  - o in merito alle destinazioni d'uso, le stesse saranno quelle dell'atterraggio, dovendo ipotizzare, dal punto di vista della destinazione d'uso, una sostanziale neutralità del diritto edificatorio.

#### **in merito alla GESTIONE attraverso un FONDO IMMOBILAIRE:**

Al fine di uno sviluppo unitario, che tuttavia consenta attuazioni per singoli comparti, anche alla luce della normativa sopravvenuta (e, dunque, della possibilità di ricorrere, se e quando la stessa sarà istituita, alla partecipazione della SGR del Ministero dell'Economia) è possibile ipotizzare il ricorso ad un fondo immobiliare, previa individuazione - preferibilmente, anche se le aree di proprietà pubblica sono minoritarie – dei partner privati attraverso procedura ad evidenza pubblica. In sintesi:

- in seguito all'apporto, i singoli proprietari riceveranno quote del fondo. Dovranno, contestualmente all'apporto, essere definite le modalità di sviluppo, in modo che il fondo sia,

### Fattibilità giuridico-amministrativa

in qualche modo, garante dell'attuazione sulla base delle linee guida definite a priori, anche attraverso un accordo di programma;

- potrà essere ipotizzata anche una sottoscrizione di quote per cassa, che consenta di reperire parte della liquidità necessaria allo sviluppo (il resto dovrà essere reperito tramite il ricorso al mercato e/o tramite ricorso a finanziamento bancario);
- lo sviluppo vero e proprio avverrà in un secondo momento. È poi possibile prevedere, nel regolamento del fondo, che la liquidazione delle quote avvenga in natura, attraverso l'attribuzione dei beni sviluppati secondo che i quotisti, alla fine dello sviluppo, possa non ricomprare il bene, in tutto o in parte;
- questa soluzione consente la possibilità di una gestione unitaria e di fedeltà alle linee guida che altri strumenti (quali, ad esempio, lo strumento societario) non consentono;
- tuttavia, occorrerà valutare nel dettaglio le implicazioni in tema di efficienza fiscale e di costi legati alla SGR, soprattutto alla luce delle novità introdotte a partire dal Decreto Sviluppo.

#### **Con riferimento alle ipotesi di un fondo immobiliare ad apporto abbiamo incontrato i principali proprietari della parte sinistra della Darsena.**

I proprietari si sono dimostrati interessati all'ipotesi del fondo ad apporto, eventualmente anche a comparti, ed hanno manifestato però l'esigenza di garanzie in merito alla possibilità che il fondo persegua effettivamente lo sviluppo del progetto così come condiviso dall'Amministrazione Comunale. Finalità che può essere perseguita attraverso opportuni accordi in sede di apporto.

Il tema centrale in ordine alla concreta fattibilità dell'operazione riguarda i seguenti aspetti:

- valutazione del valore delle aree da apportare;
- disponibilità da parte del fondo eventualmente individuato all'acquisto di almeno una parte delle aree;
- possibilità di apporti successivi da parte di quei proprietari che volessero intervenire in seguito;
- necessità di contenere le singole quote al di sotto della soglia del 5%;
- previsione di una partecipazione da parte della Pubblica Amministrazione, eventualmente con quote diversificate rispetto a quelle dei proprietari;
- livello di indebitamento delle proprietà e, conseguentemente, livello di indebitamento del fondo che dovesse accollarsi i mutui fondiari. A tale riguardo occorre tenere in considerazione il fatto che sarà necessaria liquidità per portare a termine gli interventi e che questo è, nei fatti, il principale beneficio dello strumento del fondo che consente di concentrare le risorse in un unico veicolo.

*Allo stato attuale - anche in considerazione del momento di mercato - sono in corso indagini di tipo informale al fine di verificare l'esistenza e la disponibilità da parte dei fondi immobiliari presenti sul mercato ad effettuare investimenti in un'area di grande interesse e potenzialità, quale la Darsena, considerato che si tratta di un'operazione con tempi di sviluppo molto diversificati.*

#### 4.2.4 Un'ipotesi concreta: un *project financing* per promuovere il progetto di parcheggio multipiano in testata della Darsena

Mentre questo studio di fattibilità era in corso di elaborazione, sono state introdotte significative novità alla disciplina del *project financing*.

Sulla Gazzetta ufficiale 71 del 24 marzo scorso è stata pubblicata la Legge 27/2012 di conversione del Decreto Legge 1/2012, il cosiddetto DI Liberalizzazioni (o "Cresci-Italia").

Tra le novità più importanti sono state inserite anche nuove norme relative alla progettazione, che consentono l'omissione di uno dei primi due livelli di progettazione, purché il livello successivo contenga tutti gli elementi previsti per il livello omissivo.

Ma veniamo al *project financing* che potrebbe consentire di finanziare il parcheggio multipiano in previsione in testata della Darsena (senza oneri o con oneri contenuti per il Comune).

La norma di riferimento è l'articolo 153 del d.lgs. n. 163 del 2006. In sintesi:

- il *project financing* è volto alla di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità; tra questi sono incluse le strutture relative alla nautica da diporto;
- per l'affidamento occorre pubblicare un **bando** che:
  - contenga uno studio di fattibilità;
  - contempli l'utilizzo di risorse totalmente o parzialmente a carico dei soggetti proponenti;
  - specifichi:
    - che l'amministrazione aggiudicatrice ha la possibilità di richiedere al promotore prescelto di apportare al progetto preliminare le modifiche eventualmente intervenute in fase di approvazione, anche al fine del rilascio delle concessioni demaniali marittime, ove necessarie: la concessione è aggiudicata al promotore solo successivamente all'accettazione delle modifiche progettuali nonché del conseguente eventuale adeguamento del piano economico-finanziario;
    - che, in caso di mancata accettazione l'amministrazione ha facoltà di chiedere progressivamente ai concorrenti successivi;
- l'amministrazione aggiudicatrice:
  - prende in esame le offerte che sono pervenute nei termini indicati nel bando;
  - redige una graduatoria;
  - nomina promotore<sup>59</sup> il soggetto che ha presentato la migliore offerta (anche se l'offerta è una sola);
  - approva il progetto, eventualmente modificato;
  - stipula la concessione.

<sup>59</sup> Nel caso in cui risulti aggiudicatario della concessione un soggetto diverso dal promotore, quest'ultimo ha diritto al pagamento, a carico dell'aggiudicatario, dell'importo delle spese.

---

**Fattibilità giuridico-amministrativa**

È possibile anche percorrere una via alternativa:

- Le amministrazioni aggiudicatrici, possono:
  - pubblicare un bando precisando che la procedura non comporta l'aggiudicazione al promotore prescelto, ma l'attribuzione allo stesso del diritto di essere preferito al migliore offerente individuato;
  - approvare il progetto preliminare presentato dal promotore;
  - fare una nuova procedura selettiva, ponendo a base di gara il progetto preliminare approvato e le condizioni economiche e contrattuali offerte dal promotore:
    - ove non siano state presentate offerte valutate economicamente più vantaggiose rispetto a quella del promotore, il contratto è aggiudicato a quest'ultimo;
    - ove siano state presentate una o più offerte valutate economicamente più vantaggiose di quella del promotore posta a base di gara:
      - quest'ultimo può, entro quarantacinque giorni dalla comunicazione dell'amministrazione aggiudicatrice, adeguare la propria proposta a quella del migliore offerente, aggiudicandosi il contratto. In questo caso l'amministrazione aggiudicatrice rimborsa al migliore offerente, a spese del promotore, le spese sostenute per la partecipazione alla gara;
      - in caso contrario, il miglior offerente individuato in gara è aggiudicatario del contratto e l'amministrazione aggiudicatrice rimborsa al promotore, a spese dell'aggiudicatario, le spese.

Infine, l'apporto dei privati può intervenire anche in ipotesi di mancata attivazione del bando da parte della pubblica amministrazione.

Infatti, in relazione a ciascun lavoro inserito nell'elenco annuale, per il quale le amministrazioni aggiudicatrici non provvedano alla pubblicazione dei bandi entro sei mesi dalla approvazione dello stesso elenco annuale è possibile presentare, entro e non oltre quattro mesi dal decorso di detto termine, una proposta avente il contenuto dell'offerta:

- entro sessanta giorni dalla scadenza del termine di quattro mesi di cui al periodo precedente, le amministrazioni aggiudicatrici provvedono, anche nel caso in cui sia pervenuta una sola proposta, a pubblicare un avviso contenente i criteri in base ai quali si procede alla valutazione delle proposte;
- le amministrazioni aggiudicatrici, verificato preliminarmente il possesso dei requisiti, individuano la proposta ritenuta di pubblico interesse procedendo poi in via alternativa a:
  - se il progetto preliminare necessita di modifiche, indire un dialogo competitivo ponendo a base di esso il progetto preliminare e la proposta;
  - se il progetto preliminare non necessita di modifiche, previa approvazione del progetto preliminare presentato dal promotore, bandire una concessione ponendo lo stesso progetto a base di gara ed invitando alla gara il promotore.

#### **4.2.5 Un'ipotesi concreta: il ricorso alla Fondazione per sostenere il progetto di riqualificazione delle archeologie industriali (sulla sinistra del Candiano)**

La fondazione:

- è un complesso di beni destinati unicamente al raggiungimento dello scopo per la quale è stata costituita;
- ha personalità giuridica (riconosciuta formalmente).

L'organizzazione interna può articolarsi nella:

- fondazione-erogazione;
- fondazione-organizzazione (o fondazione di partecipazione), dove maggior spazio è dedicato all'elemento personale con la creazione di organi collegiali come il Consiglio Direttivo, il Consiglio di Amministrazione o una vera e propria Assemblea dei sovventori, con una contaminazione dalla disciplina delle associazioni od anche delle società.

Sono possibili apporti patrimoniali successivi alla costituzione a condizione che non modifichino i soggetti fondatori originari.

La fondazione si costituisce con atto pubblico.

L'atto di dotazione, con cui il disponente assegna alla fondazione un patrimonio adeguato, è distinto dalla costituzione stessa e può intervenire anche in un secondo momento.

L'atto di fondazione vincola i beni allo scopo.

Gli amministratori, a cui sono attribuiti i poteri di gestione e rappresentanza (cd. rappresentanza organica), saranno responsabili verso l'ente stesso secondo le norme del mandato e pertanto dovranno sempre operare con la diligenza media appropriata alla attività in concreto svolta (Art. 18 - 1710).

Si ricorda infine che con la Legge n. 127 del 1997 è stato abrogato l'art. 17 c.c. che prevedeva la necessità dell'autorizzazione governativa per gli acquisti a titolo oneroso di diritti immobiliari da parte delle persone giuridiche nonché per gli acquisti a titolo gratuito di beni mobili ed immobili.

È certamente possibile per l'attuale proprietario costituire una fondazione, vincolando i beni ad uno scopo preciso (che può essere, ad esempio, l'utilizzo da parte del pubblico, l'obbligo di spendita del nome,...) in armonia con quello che sarà lo sviluppo ipotizzato di Hub culturale, che funga da volano della trasformazione.

## 5. FATTIBILITÀ ECONOMICO-FINANZIARIA

### 5.1 INTRODUZIONE

Nell'ambito del progetto di riqualificazione della Darsena di Ravenna, oltre alla definizione degli aspetti tecnico-urbanistici e normativi, si è resa necessaria anche una preliminare verifica dell'intervento nel suo complesso con la finalità di valutarne la sostenibilità economico-finanziaria delle opere che il committente pubblico prevede di realizzare.

Con riferimento alla durata temporale della riqualificazione, si è ipotizzato di realizzare gli interventi in un lasso di tempo pari a 25 anni a partire dal 2013. In particolare, la realizzazione delle opere è stata ripartita in quattro fasi e ciascuna fase, a sua volta, è articolata in tre step della durata di tre anni ciascuno e così definiti:

- Step 1: *“Opere di urbanizzazione generale ed impianti”*;
- Step 2: *“Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale”*;
- Step 3: *“Costi generali”*.

Tavola 5.1

#### Tempistica prevista per la realizzazione del progetto di riqualificazione della Darsena di Ravenna



L'analisi, in particolare, si basa inizialmente (paragrafo 5.2) sulla ricognizione e quantificazione sia delle opere da sviluppare che dei proventi ad esse riconducibili previsti per ciascuno step delle varie fasi, al fine di verificare la sostenibilità economica complessiva del progetto.

Al fine di verificare la sostenibilità economico-finanziaria (paragrafo 5.3), è stato successivamente sviluppato un prospetto delle fonti di finanziamento e degli impieghi di capitale (di seguito prospetto fonti/impieghi) generati dal progetto di riqualificazione della Darsena al fine di valutare, per tutta la durata del progetto, l'eventuale fabbisogno finanziario.

Infine, sulla base dei risultati ottenuti si è ritenuto opportuno verificare, mediante un'analisi di sensitività (paragrafo 5.4), l'impatto di alcune tra le principali ipotesi previste sulla sostenibilità economico-finanziaria del progetto.

## 5.2 VERIFICA DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

La valutazione della sostenibilità economica, intesa come confronto tra proventi e costi, è stata condotta, *in primis*, redigendo un prospetto che sintetizza le voci di spesa e quelle relative ai proventi previsti per ogni step all'interno di ciascuna fase nell'ambito del progetto di riqualificazione della Darsena di Ravenna.

Di seguito vengono riepilogati, per ogni step delle varie fasi, i principali costi delle opere (impieghi di capitale) e i relativi proventi (fonti di finanziamento) previsti.

Tavola 5.2

### Principali costi e proventi previsti per ogni Step delle varie fasi

	Costi (impieghi di capitale)	Proventi (fonti di finanziamento)
<b>Step 1</b>	Opere di urbanizzazione generale ed impianti	Oneri di urbanizzazione primaria (oneri U1)
<b>Step 2</b>	Opere di urbanizzazione secondaria ed infrastrutturazione generale	Oneri di urbanizzazione secondaria (oneri U2)
<b>Step 3</b>	Costi generali	Contributo del costo di costruzione Altri proventi (tra cui il contributo aggiuntivo per opere pubbliche di sostenibilità)

All'interno di essi, poi, si è ipotizzato di realizzare una serie di interventi individuati dai consulenti tecnici del gruppo di lavoro, i quali, hanno fornito una quantificazione monetaria delle voci economiche, utilizzando anche stime ed informazioni provenienti da altre fonti tra cui principalmente il Comune di Ravenna.

Si precisa al riguardo che su tali dati ed informazioni non sono state condotte valutazioni tecniche di merito.

In ogni fase del progetto, ai fini dello sviluppo delle opere di urbanizzazione generale ed impianti, si è ipotizzato un totale dei proventi, costituiti dagli oneri U1, oneri U2, dal contributo del costo di costruzione e dagli altri proventi, pari al costo di realizzazione delle opere medesime, in conformità all'art. 52 delle norme tecniche di attuazione del POC che introduce il concetto di "*contributo aggiuntivo a carico dei soggetti attuatori*" qualora la quota degli oneri di urbanizzazione secondaria superi quella degli oneri di urbanizzazione primaria e delle opere generali. L'applicazione di tale disposizione ha previsto l'introduzione all'interno dei proventi (oneri U1) di una specifica voce, "*Contributo per la realizzazione delle opere a carico degli attuatori*", in modo tale da portare a pareggio gli oneri U1 rispetto alle opere di urbanizzazione generale ed impianti.

Tra i proventi, è stato inoltre inserito un "*contributo aggiuntivo per la realizzazione di opere pubbliche di sostenibilità*" pari a 100,0 €/mq al fine di reperire ulteriori risorse finanziarie necessarie per la realizzazione delle opere. In relazione a tale voce economica, si riporta il riferimento normativo "*Relazione generale del PSC*" in cui si individuano "*28 ambiti a programmazione unitaria e/o concertata ricadenti in diverse zone territoriali all'interno dei quali concretizzare scelte strategiche*". In altri termini, per ciascun ambito, a fronte di capacità edificatorie concesse ai privati, sono state individuate opere di pubblico interesse la cui realizzazione è rimessa ai privati e/o rilevanti aree da cedere gratuitamente al Comune destinate ad usi pubblici. La realizzazione di tali opere e/o la cessione delle aree comporta la corresponsione di un contributo quantificato in 100,0 €/mq.

Si precisa, inoltre, che, tra i proventi, sono state inserite due voci relative alla valorizzazione delle aree comunali (11.646 mq) e demaniali (7.144 mq) quantificate rispettivamente 480,0 €/mq e 160,0

**Fattibilità economico-finanziaria**

€/mq, che generano proventi pari a circa 6,7 €/mq. Per quanto riguarda, invece, le opere di interesse generale si fornisce di seguito una tavola riepilogativa (tav. 5.3) in cui, per ciascuna opera, si sintetizzano le principali ipotesi di stima dei costi e la relativa fase di realizzazione.

Tavola 5.3

**Opere di interesse generale**  
(valori in migliaia €)

Descrizione	Fase di realizzazione	Stima dei costi
<b>Asse di spina</b>		<b>4.356</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	2.541
	Fase 2	908
	Fase 3	908
<b>Piste ciclabili</b>		<b>484</b>
<i>di cui:</i>	Fase 2	182
	Fase 4	302
<b>Verde pubblico</b>		<b>5.823</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	2.076
	Fase 2	1.008
	Fase 3	838
	Fase 4	1.901
<b>Banchine<sup>(1)</sup></b>		<b>12.768</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	4.469
	Fase 2	1.532
	Fase 3	3.064
	Fase 4	3.703
<b>Opere di regimazione idraulica<sup>(2)</sup></b>		<b>10.750</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	4.300
	Fase 2	6.450
<b>Bonifica Candiano<sup>(3)</sup></b>		<b>24.700</b>
<i>di cui:</i>	Fase 3	11.550
	Fase 4	13.150
<b>Parco della Cultura</b>		<b>4.200</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	4.200
<b>Edifici archeologia industriale<sup>(4)</sup></b>		<b>5.500</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	5.500
<b>Passerella ciclo-pedonale<sup>(5)</sup></b>		<b>1.936</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	1.936

<sup>(1)</sup> Stima Stanghellini

<sup>(2)</sup> Stima Comune Ravenna

<sup>(3)</sup> Stima Hera

<sup>(4)</sup> Stima Cuppini

<sup>(5)</sup> Stima Storchi–Nomisma

Si precisa che il costo delle opere di interesse generale risulta comprensivo di IVA, ad eccezione delle opere portuali (Bonifica del Candiano, Sistemazione delle banchine e Opere di regimazione idraulica)

### Fattibilità economico-finanziaria

per le quali i costi sono da ritenersi non imponibili ai fini IVA in conformità con quanto disposto al comma 1, numero 6, dell'art. 9 del D.P.R. 26.10.72, n. 633<sup>60</sup>.

Tra le ipotesi di costo illustrate sopra, la principale voce di spesa è rappresentata dai costi generali: in particolare, in questo raggruppamento troviamo i due interventi che assorbono la maggior parte dei proventi ovvero le opere di regimazione idraulica che prevedono la realizzazione di idrovore e quantificate dal Comune di Ravenna in circa 10,8 €/mln nonché la bonifica del canale Candiano per un importo complessivo di 24,7 €/mln<sup>61</sup>.

Nel quadro dei costi generali, di rilevante importo, è la quota di 5,5 €/mln relativa al recupero dei due edifici di archeologia industriale ed il riassetto delle banchine del canale Candiano stimato dal Comune di Ravenna in 12,8 €/mln. Infine, la realizzazione di una passerella ciclo-pedonale mobile che comporta un assorbimento di risorse di 1,9 €/mln.

<sup>60</sup> La realizzazione di opere portuali previste nel piano regolatore portuale e nelle relative varianti, ovvero qualificate come adeguamenti tecnico-funzionali, è da ritenersi non imponibile ai fini IVA in conformità con quanto disposto al comma 1, numero 6, dell'art. 9 del D.P.R. 26.10.72, n. 633 (come ulteriormente precisato dalla Circolare n. 41/E del 21.04.2008 dell'Agenzia delle Entrate), in quanto "attività di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione di porti già esistenti". Infatti l'art.1, co. 992, della Legge 27.12.2006, n. 296 (Legge Finanziaria 2007), così affermando: "Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 3, comma 13, del decreto legge 27 aprile 1990, n. 90, convertito dalla legge 26 giugno 1990, n. 165, la realizzazione in porti già esistenti di opere previste nel piano regolatore portuale e nelle relative varianti ovvero qualificate come adeguamenti tecnico-funzionali sono da intendersi quali attività di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione degli stessi" ha ricompreso nell'ambito di non imponibilità Iva ex art. 9, co.1-6) del D.P.R. 633/72 anche la realizzazione di nuove infrastrutture, purché già previste nei piani regolatori portuali e nelle relative varianti o qualificate come adeguamenti tecnico funzionali, assimilandoli ai lavori di rifacimento, completamento, ampliamento, ammodernamento, ristrutturazione e riqualificazione degli impianti già esistenti, come esplicitamente affermato dalla Circolare n. 41/E del 21.04.2008 "Disciplina fiscale delle Autorità Portuali".

<sup>61</sup> A questo proposito la stima dei costi di bonifica si rifà alle valutazioni consegnate da Hera al Comune di Ravenna. Segnaliamo di seguito le indicazioni procedurali per affrontare un intervento di bonifica della Darsena che ci sono state indicate dal *Centro di Ricerche e Servizi Ambientali C.R.S.A MED Ingegneria di Ravenna*:

1. Ricostruzione storica delle attività presenti in zona e delle principali caratteristiche fisiche ed ambientali dell'area;
2. Verifica della qualità chimico-fisica dei terreni presenti nell'area Darsena di Città attraverso una campagna di sondaggi ambientali, prelievo e analisi dei campioni;
3. Verifica della qualità chimica delle acque di falda con prelievo e analisi dei campioni;
4. Redazione di un Modello concettuale del sito relativo ai terreni e la falda;
5. Verifica della qualità chimico-fisica dei sedimenti portuali attraverso una campagna di campionamenti ambientali superficiali e profondi della colonna stratigrafica;
6. Verifica della qualità chimica delle acque portuali con prelievo di campioni di acqua a differenti profondità;
7. Redazione di un Modello concettuale del sito relativo al canale Candiano;
8. Monitoraggio dei livelli di marea attraverso campagne di misurazione in continuo attraverso l'utilizzo di specifici diver;
9. Monitoraggio delle correnti marine con una campagna di misurazioni correntometriche;
10. Rilievo morfologico dei fondali;
11. Realizzazione di un modello matematico per la verifica della movimentazione e sospensione dei sedimenti in base alla granulometria e alle correnti, con annessa verifica della dispersione degli inquinanti;
12. Analisi di rischio sanitario ed ecologico;
13. Progetto di bonifica dei sedimenti e delle acque;
14. Piano di gestione dei rifiuti;
15. Piano di monitoraggio programmato e periodico dei parametri chimico fisici delle acque e dei sedimenti da prevedere dopo la messa in sicurezza dell'area.



# Redazione del piano economico-finanziario per la riqualificazione della Darsena di Ravenna

## Fattibilità economico-finanziaria



STEFANO STORCHI  
architettura e urbanistica

Tavola 5.4

Dati di fattibilità economica: dettaglio per fasi e Step previsti (valori in migliaia €)

	Fase 1			Fase 2			Fase 3			Fase 4							
	Suc	€/mq	Riduzione	Totale	Suc	€/mq	Riduzione	Totale	Suc	€/mq	Riduzione	Totale	Totale Fasi				
<b>Step 1 - Opere di urbanizzazione generale ed impianti</b>																	
Oneri UZ (esclusa quota banchine)																	
Residenza	44.675	35,15	1,00	1.570	18.150	35,15	1,00	638	28.845	35,15	1,00	1.034	43.129	35,15	1,00	1.516	4.738
Direzionale	44.911	31,14	1,00	1.399	22.325	31,14	1,00	695	20.417	31,14	1,00	636	30.760	31,14	1,00	958	3.687
Commerciale	40.443	31,15	1,00	1.260	15.396	31,15	1,00	480	15.410	31,15	1,00	480	29.532	31,15	1,00	920	3.139
Artigianale	4.447	11,95	1,00	53	3.270	11,95	1,00	39	2.697	11,95	1,00	32	13.306	11,95	1,00	159	283
Contributo per la realizzazione delle opere a carico degli attuatori	638							538									2.767
<b>Totale Oneri U1</b>	<b>134.476</b>			<b>4.900</b>	<b>59.141</b>			<b>2.415</b>	<b>67.369</b>			<b>2.700</b>	<b>116.727</b>			<b>4.600</b>	<b>14.615</b>
<b>Opere di urbanizzazione generale ed impianti</b>																	
Strade e parcheggi				2.400				1.015				1.200				2.900	7.515
Impianti a rete				2.500				1.400				1.700				1.700	7.100
<b>Totale opere di urbanizzazione generale ed impianti</b>				<b>4.900</b>				<b>2.415</b>				<b>2.900</b>				<b>4.600</b>	<b>14.615</b>
<b>Saldo</b>																	
<b>Step 2 - Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale</b>																	
Oneri U2 (esclusa quota arp e banchine)																	
Residenza	56.371	56,23	0,80	2.536	22.252	56,23	0,80	1.001	37.569	56,23	0,80	1.690	54.023	56,23	0,80	2.430	7.657
Direzionale	44.911	56,23	0,80	2.020	22.325	56,23	0,80	1.004	20.417	56,23	0,80	918	30.760	56,23	0,80	1.384	5.327
Commerciale	40.443	26,23	0,80	989	15.396	26,23	0,80	323	15.410	26,23	0,80	323	29.532	26,23	0,80	620	2.416
Artigianale	14.672	7,82	0,80	183	63.243	7,82	0,80	2.368	26.933	7,82	0,80	2.948	127.623	7,82	0,80	4.157	15.247
<b>Sub - totale Oneri U2</b>	<b>116.397</b>			<b>5.433</b>	<b>63.243</b>			<b>2.368</b>	<b>76.933</b>			<b>2.948</b>	<b>127.623</b>			<b>4.157</b>	<b>15.247</b>
<b>Contributo costo di costruzione</b>																	
Residenza	44.675	30,73	1,00	1.373	18.150	30,73	1,00	558	28.845	30,73	1,00	886	43.129	30,73	1,00	1.325	4.442
Direzionale	44.911	46,00	1,00	2.066	22.325	46,00	1,00	1.027	20.417	46,00	1,00	939	30.760	46,00	1,00	1.415	5.447
Commerciale	40.443	28,64	1,00	1.158	15.396	28,64	1,00	441	15.410	28,64	1,00	441	29.532	28,64	1,00	546	2.086
Artigianale	14.672	-	1,00	4.597	59.141	-	1,00	2.026	67.369	-	1,00	2.267	116.727	-	1,00	3.186	12.476
<b>Sub - totale Contributo costo di costr.</b>	<b>114.675</b>			<b>10.030</b>	<b>122.384</b>			<b>4.374</b>	<b>145.262</b>			<b>5.716</b>	<b>244.348</b>			<b>8.103</b>	<b>27.723</b>
<b>Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale</b>																	
Asse di spina	14.000	181,50		2.541	5.000	181,50		908	5.000	181,50		908					4.356
Verde pubblico	62.000	33,00		2.076	30.550	33,00		1.008	25.400	33,00		838	57.600	33,00		1.901	5.823
Illuminazione pubblica e aree di				935	3.000	60,50		429	4.000	60,50		242				396	2.002
Piste ciclabili								182								303	484
Sistemazione banchine				4.469				1.352				3.064				3.703	12.746
<b>Totale Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale</b>	<b>76.000</b>			<b>10.020</b>	<b>38.550</b>			<b>4.058</b>	<b>34.400</b>			<b>5.052</b>	<b>62.600</b>			<b>6.302</b>	<b>25.432</b>
<b>Saldo</b>				<b>9</b>				<b>316</b>				<b>164</b>				<b>1.801</b>	<b>2.390</b>
<b>Altri proventi</b>																	
Valorizzazione aree comunali	4.362	480,00		2.094				3.496	7.284	480,00		3.496					5.590
Valorizzazione aree demaniali				431	4.547	50,00		227	744	60,00		1.145					2.000
Attrezzatura attrezzature con cadute	8.615	100,00		13.448	59.141	100,00		5.934	67.369	100,00		6.737					940
Contributo aggiuntivo opere pubbliche di soste nibilita (esclusa Suc banchine)																	37.771
<b>Proventi totali da vendita Suc banchine</b>																	<b>0</b>
<b>Vendita Suc delle banchine (valore min)</b>																	
<b>Oneri U1, U2 e costo di costruzione da vendita Suc banchine</b>																	
<b>Totale altri proventi</b>	<b>127.453</b>			<b>15.972</b>	<b>63.688</b>			<b>6.191</b>	<b>82.180</b>			<b>11.995</b>	<b>122.188</b>			<b>11.946</b>	<b>48.483</b>
<b>Costi generali</b>																	
Opere di regimazione idraulica (1ª parte lavori)				4.300													4.300
Opere di regimazione idraulica (2ª parte lavori)								6.450									6.450
Bonifica Candiano (1ª parte lavori)																	11.950
Bonifica Candiano (2ª parte lavori)																	13.150
<b>Sub - totale 1</b>				<b>4.300</b>				<b>6.450</b>									<b>35.400</b>
Acquisto area				2.000													2.000
Realizzazione Parco				2.200													2.200
Risparmio edifici industriali				5.500													5.500
Assicurazione ciclo-pedonale capribila				11.686													11.686
<b>Sub - totale 2</b>	<b>40.000</b>			<b>11.686</b>													<b>11.686</b>
<b>Totale Costi generali</b>	<b>40.000</b>			<b>15.986</b>				<b>6.450</b>				<b>11.950</b>	<b>13.150</b>			<b>13.150</b>	<b>47.086</b>
<b>Saldo</b>				<b>36</b>				<b>(190)</b>				<b>(159)</b>				<b>(1.204)</b>	<b>(1.031)</b>

**Fattibilità economico-finanziaria**

In linea generale, per ciascuna fase, gli interventi relativi ai costi generali sono stati previsti nello Step 3 in quanto presentano un saldo negativo rispetto ai relativi proventi; sono stati, infatti, posticipati rispetto agli interventi dello Step 2 che, al contrario, generano sempre un saldo positivo.

La tavola 5.4 fornisce in particolare il dettaglio per fasi e per Step degli interventi previsti per la riqualificazione dell'area con i relativi costi e le voci di ricavo (tra cui figurano oneri U1, oneri U2, contributo del costo di costruzione e altri proventi).

Per ogni Step, inoltre, si fornisce il saldo tra i proventi e i costi al fine di apprezzare le eventuali risorse necessarie e verificare la sostenibilità economica del progetto.

Tavola 5.5

**Dati di fattibilità economica: sintesi principali ipotesi**  
(valori in migliaia €)

	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Totale
<b>Step 1 - Opere di urbanizzazione generale ed impianti</b>					
Totale Oneri U1	4.900	2.415	2.700	4.600	<b>14.615</b>
Totale opere di urbanizzazione generale ed impianti	4.900	2.415	2.700	4.600	<b>14.615</b>
<b>Saldo</b>	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Step 2 - Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale</b>					
Totale Oneri U2 e Contributo costo costruzione	10.030	4.374	5.216	8.103	<b>27.723</b>
Totale Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale	10.020	4.058	5.052	6.302	<b>25.432</b>
<b>Saldo</b>	9	316	164	1.801	<b>2.290</b>
<b>Step 3 - Costi generali</b>					
Totale altri proventi	15.972	6.141	11.395	11.946	<b>45.455</b>
Totale Costi generali	15.936	6.450	11.550	113.150	<b>47.086</b>
<b>Saldo</b>	36	(309)	(155)	(1.204)	<b>(1.631)</b>
<b>Riepilogo</b>					
Totali proventi previsti	30.902	12.931	19.311	24.649	<b>87.792</b>
Totale costi previsti	30.856	12.923	19.302	24.052	<b>87.133</b>
<b>Saldo Complessivo</b>	45	8	9	597	<b>659</b>

Le previsioni in merito alla quantificazione economica delle voci di costo e dei proventi relativi al progetto, conducono complessivamente ad un saldo netto positivo pari a 659 €/000, calcolato come somma algebrica dei saldi degli Step 2 e 3. Infatti, come anticipato in precedenza, si è ipotizzata per lo Step 1 la compensazione tra proventi e costi associati.

Sulla base dei risultati esposti risulta verificata la complessiva sostenibilità economica del progetto. Tale risultato, tuttavia, non tenendo conto dell'orizzonte temporale dei proventi e dei costi, non garantisce l'effettiva sostenibilità economico-finanziaria del progetto.

A questo scopo, occorre sviluppare un prospetto fonti/impieghi che tenga conto, oltre ai dati economici del progetto, anche delle eventuali necessità/disponibilità finanziarie e dei relativi oneri/proventi.

**Fattibilità economico-finanziaria**

La verifica della sostenibilità economico-finanziaria verrà sviluppata nel successivo paragrafo attraverso un prospetto fonti/impieghi pluriennale. Di seguito tuttavia, al fine di utilizzare a tale scopo i dati economici del progetto, quest'ultimi vengono già in questa sede riclassificati in un preliminare prospetto fonti/impieghi (tav. 5.6).

Tavola 5.6

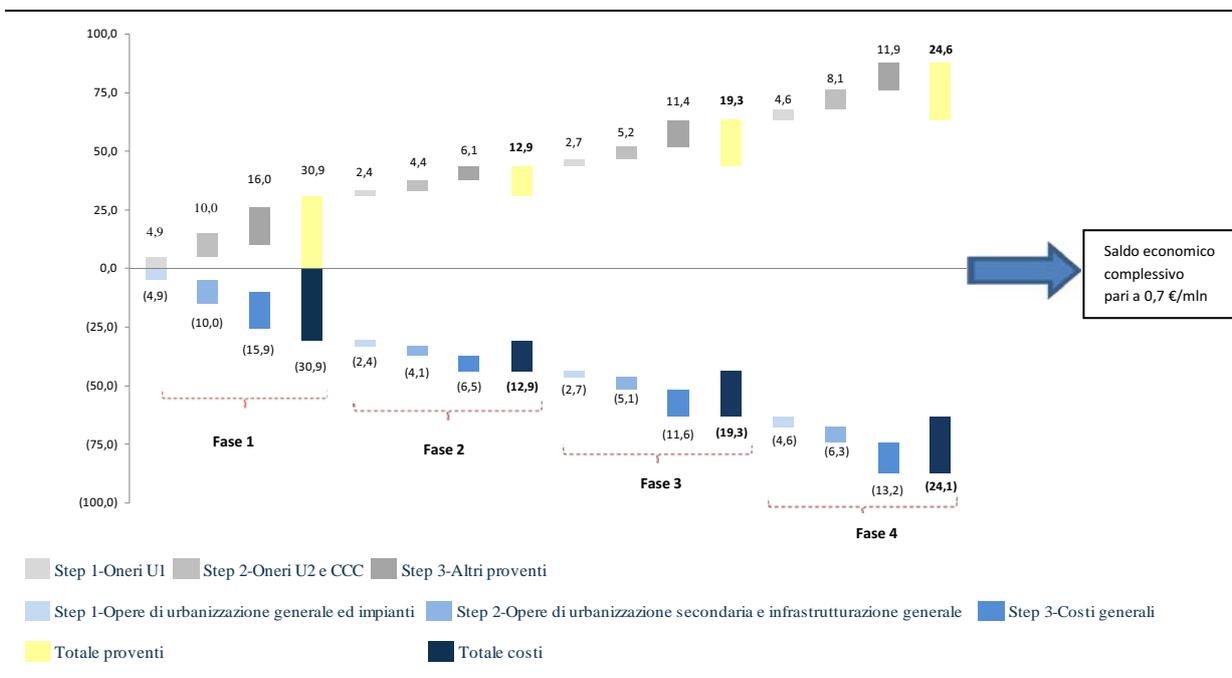
**Prospetto Impieghi e Fonti di finanziamento sulla base dei soli dati di fattibilità economica**  
(valori in milioni €)

Impieghi		Fonti	
Opere di urbanizzazione generale ed impianti	14,6	Oneri U1 (esclusa quota banchina)	14,6
Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale	25,4	Oneri U2 (esclusa quota ERP e banchine)	15,2
Costi generali	47,1	Contributo costo di costruzione	12,5
Saldo	0,7	Altri proventi	45,5
<b>Totale Impieghi</b>	<b>87,8</b>	<b>Totale Fonti</b>	<b>87,8</b>

Si precisa che, trattandosi esclusivamente di valori economici, tale prospetto risulta "statico", in quanto non tenendo conto della dinamicità e, quindi, di eventuali fabbisogni finanziari di periodo, le voci evidenziate contribuiscono solo parzialmente alla formazione del totale impieghi e fonti del progetto.

Figura 5. 1

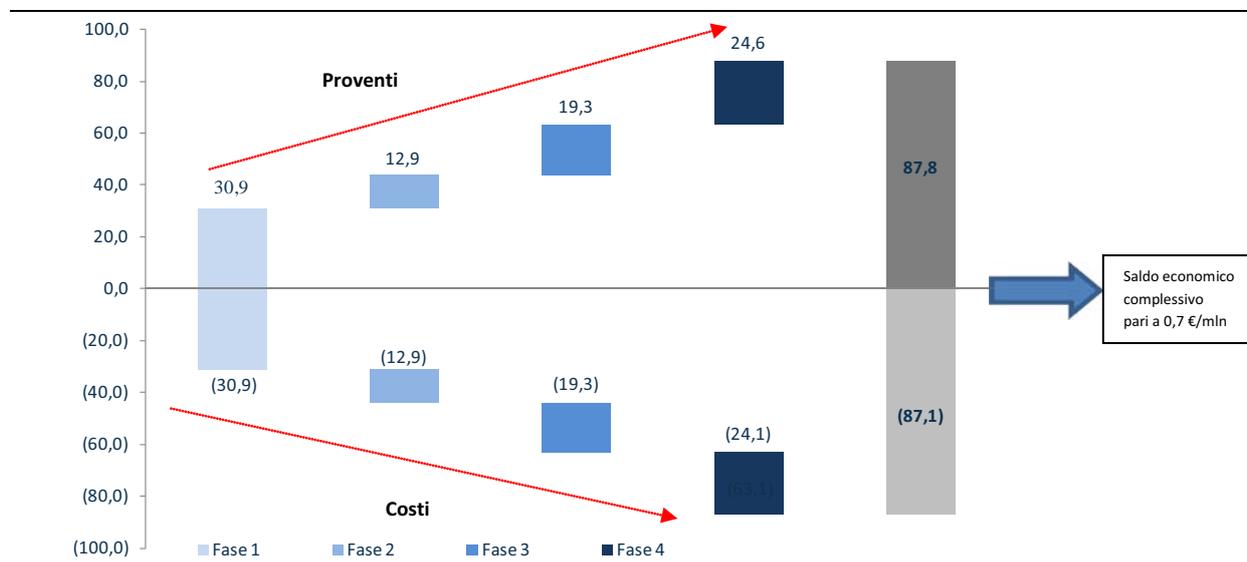
**Dinamica dei proventi e dei costi per ciascun Step delle varie fasi**



Fattibilità economico-finanziaria

Figura 5.2

Dinamica del totale proventi e costi per ciascuna fase



### 5.3 VERIFICA DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICO-FINANZIARIA

L'obiettivo del presente paragrafo è quello di verificare la sostenibilità economico-finanziaria per tutta la durata del progetto, al fine di consentire in ciascun periodo la copertura del fabbisogno finanziario necessario per la realizzazione delle opere previste.

A tal fine vengono esplicitate le principali ipotesi utilizzate per la verifica della sostenibilità economico-finanziaria tra cui figurano:

- il cronoprogramma (tav. 5.8) che evidenzia, oltre alla durata complessiva del progetto, pari a 25 anni, anche lo sviluppo temporale degli interventi previsti, articolati per fasi e step, nonché la quantificazione dei dati economici del progetto, già forniti nel precedente paragrafo;
- il ricorso a linee di credito a breve termine per soddisfare le eventuali necessità finanziarie, ovvero per coprire eventuali saldi negativi tra proventi e costi, in ciascun periodo di durata del progetto;
- l'impiego di eventuali disponibilità finanziarie a breve termine, ovvero di eventuali saldi positivi tra proventi e costi, in ciascun periodo di durata del progetto;
- i tassi di interesse sui saldi finanziari disponibili pari rispettivamente a (tav. 5.7):
  - o Tasso attivo: + Euribor 3M + spread 0,0%;
  - o Tasso passivo: - Euribor 3M - spread 3,0%.

Tavola 5.7

**Tassi di interesse previsti (%)**

	%
<b>Tasso attivo</b>	<b>0,70</b>
Euribor 3M	0,70
Spread	0,00
<b>Tasso passivo</b>	<b>-3,70</b>
Euribor 3M	-0,70
Spread	-3,00

Fonte: Il Sole 24 Ore del 17.05.2012

Nella pagina successiva, si fornisce il cronoprogramma delle opere previste per la riqualificazione (tav. 5.8).

**Fattibilità economico-finanziaria**

Tavola 5.8

**Cronoprogramma di ciascuna fase e valore dei singoli interventi (valori in milioni €)**

Anni	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	
			<b>Fase 1</b>			<b>Step 1</b>			<b>Step 2</b>			<b>Step 3</b>														
<b>Step 1 - Opere di urbanizzazione generale ed impianti</b>																										
Oneri U1 (esclusa quota banchina)																										
Opere di urbanizzazione generale ed impianti																										
<b>Step 2 - Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale</b>																										
Oneri U2 (esclusa quota erp e banchine)																										
Contributo costo di costruzione																										
Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale																										
<b>Step 3 - Costi generali</b>																										
Proventi																										
Costi generali																										
<b>Fase 2</b>																										
<b>Step 1 - Opere di urbanizzazione generale ed impianti</b>																										
Oneri U1 (esclusa quota banchina)																										
Opere di urbanizzazione generale ed impianti																										
<b>Step 2 - Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale</b>																										
Oneri U2 (esclusa quota erp e banchine)																										
Contributo costo di costruzione																										
Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale																										
<b>Step 3 - Costi generali</b>																										
Proventi																										
Costi generali																										
<b>Fase 3</b>																										
<b>Step 1 - Opere di urbanizzazione generale ed impianti</b>																										
Oneri U1 (esclusa quota banchina)																										
Opere di urbanizzazione generale ed impianti																										
<b>Step 2 - Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale</b>																										
Oneri U2 (esclusa quota erp e banchine)																										
Contributo costo di costruzione																										
Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale																										
<b>Step 3 - Costi generali</b>																										
Proventi																										
Costi generali																										
<b>Fase 4</b>																										
<b>Step 1 - Opere di urbanizzazione generale ed impianti</b>																										
Oneri U1 (esclusa quota banchina)																										
Opere di urbanizzazione generale ed impianti																										
<b>Step 2 - Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale</b>																										
Oneri U2 (esclusa quota erp e banchine)																										
Contributo costo di costruzione																										
Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale																										
<b>Step 3 - Costi generali</b>																										
Proventi																										
Costi generali																										

**Fattibilità economico-finanziaria**

La tavola 5.9 riporta un prospetto sintetico del fabbisogno finanziario e delle fonti di copertura del progetto che permette di apprezzare le risorse necessarie ed i mezzi finanziari da reperire.

Tavola 5.9

**Prospetto Impieghi e Fonti di finanziamento sulla base dei dati di fattibilità economico-finanziaria**  
(valori in milioni €)

Impieghi		Fonti	
Opere di urbanizzazione generale ed impianti	14,6	Oneri U1 (esclusa quota banchina)	14,6
Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale	25,4	Oneri U2 (esclusa quota ERP e banchine)	15,2
Costi generali	47,1	Contributo costo di costruzione	12,5
Avanzo (Disponibilità finanziarie)	0,7	Altri proventi	45,5
Oneri finanziari sul disavanzo	0,0	Proventi finanziari su avanzo	0,1
		Disavanzo (Debiti finanziari a breve)	0,0
<b>Totale Impieghi</b>	<b>87,9</b>	<b>Totale Fonti</b>	<b>87,9</b>

Lo sviluppo del prospetto fonti/impieghi pluriennale sopra illustrato, ha permesso di verificare, oltre alla sostenibilità economico-finanziaria del progetto, anche il miglioramento complessivo costituito dall'avanzo (disponibilità finanziarie) pari a 0,7 €/mln in linea rispetto al saldo economico pari a circa 0,7 €/mln della tavola 5.5, in quanto le disponibilità finanziarie generate dal progetto permettono di aggiungere alle fonti di finanziamento un'ulteriore, anche se limitata, voce costituita dai proventi finanziari.

Sulla base dei risultati esposti risulta verificata la complessiva sostenibilità economico-finanziaria: infatti, il progetto genera, per tutto l'arco temporale di riferimento, un adeguato livello di fonti finanziarie tali da consentire la copertura degli impieghi associati alla realizzazione delle opere, chiudendo con un avanzo finanziario complessivo di 0,7 €/mln.

Tavola 5.10

**Flussi di cassa**  
(valori in milioni €)

	Totale	
Oneri U1 (esclusa quota banchina)	14,6	L'analisi dei flussi di cassa (tav. 5.10) evidenzia che il progetto si autofinanzia, in quanto è in grado di generare un adeguato livello di liquidità tale da soddisfare le esigenze monetarie e finanziarie previste.
Oneri U2 (esclusa quota Erp e banchine)	15,2	
Contributo costo di costruzione	12,5	
Proventi	45,5	
<b>Totale proventi</b>	<b>87,8</b>	
Opere di urbanizzazione generale ed impianti	(14,6)	
Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale	(25,4)	
Costi generali	(47,1)	
<b>Totale Oneri</b>	<b>(87,1)</b>	
<b>Flusso di cassa Operativo<sup>(1)</sup></b>	<b>0,7</b>	
Proventi finanziari su avanzo	0,1	
<b>Flusso di cassa complessivo<sup>(2)</sup></b>	<b>0,7</b>	<b>Verifica positiva della sostenibilità economico-finanziaria</b>

<sup>(1)</sup> Avanzo (Disavanzo)

<sup>(2)</sup> Avanzo (Disavanzo) complessivo

Figura 5.3

Dinamica degli impieghi e delle fonti di finanziamento



## 5.4 ANALISI DI SENSIBILITÀ IN MERITO AD ALCUNE PRINCIPALI IPOTESI ECONOMICHE DEL PROGETTO

Nel seguente paragrafo si fornisce un'analisi di sensitività con la finalità di valutare l'impatto delle variazioni di alcune voci di spesa sulla sostenibilità economico-finanziaria del progetto già verificata nello scenario base (*Base case*).

In particolare tali analisi di sensitività sono state sviluppate al fine di verificare la sostenibilità economico-finanziaria del progetto anche in presenza di:

- variazione dello spread applicato sul tasso passivo di finanziamento nello scenario base e contestuale variazione del contributo aggiuntivo per opere pubbliche di sostenibilità (Analisi di sensitività all'interno del *Base case*);
- minori costi e/o maggiori proventi previsti e di minor contributo aggiuntivo per opere pubbliche di sostenibilità (Analisi di sensitività rispetto al *Base case*).

Tavola 5.11

### Analisi di sensitività all'interno del *Base case*

Contributo di sostenibilità (in €)	Spread su tasso passivo				
	2,00%	2,50%	3,00%	3,50%	4,00%
98	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,3)
99	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
100	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
101	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
102	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5

**Fattibilità economico-finanziaria**

L'analisi di sensitività all'interno del *Base case* ha come obiettivo la verifica dell'impatto della variazione dello spread applicato al tasso passivo di finanziamento pari a 300 basis points, rispetto al valore del contributo aggiuntivo per opere pubbliche di sostenibilità richiesti agli autori del progetto.

Dall'analisi della tavola 5.11 si evince che nel *Base case*, grazie al sostanziale avanzo finanziario, la variazione dello spread passivo ha un impatto meno che proporzionale rispetto alla variazione del contributo di sostenibilità.

L'analisi di sensitività, rispetto al *Base case*, fa riferimento alla verifica dell'impatto che minori costi e/o maggiori proventi previsti possono avere sul contributo aggiuntivo per opere pubbliche di sostenibilità. Tra i minori costi e/o maggiori proventi previsti figurano:

- **Ipotesi 1 (HP 1):** si è ipotizzato di vendere ai proprietari e ai soggetti attuatori la Suc espressa dalle banchine per complessivi 33.600 mq. La vendita di tali superfici comporta un introito di circa 5,5 €/mln oltre alla corresponsione di 3,5 €/mln di oneri U1, oneri U2 e costo di costruzione;
- **Ipotesi 2 (HP 2):** prevede la riduzione del costo di bonifica del Candiano. Si è ipotizzato, infatti, di ripulire le acque del canale con una nuova tecnologia riducendo così la spesa associata da 24,7 €/mln a 5,0 €/mln. Il costo di 5,0 €/mln è stato ripartito in due tranches di 2,5 €/mln previste nelle fasi 3 e 4;
- **Ipotesi 3 (HP 3):** in tale ipotesi si prevede la vendita della Suc delle banchine (Ipotesi 1) e la contestuale riduzione della spesa per la bonifica del canale (Ipotesi 2).

A fronte dei benefici economici, e dei minori costi e/o maggiori proventi previsti in tali ipotesi, si è contemporaneamente verificata la possibile riduzione del contributo aggiuntivo di sostenibilità, prevedendolo pari rispettivamente a: HP 1 pari a 82,0 €/mq, HP 2 pari a 59,0 €/mq e HP 3 pari a 42,0 €/mq.

Tavola 5.12

**Principali assunzioni alla base delle analisi di sensitività**

Obiettivo:		Garantire la sostenibilità economico-finanziaria del progetto, a fronte di un minor contributo aggiuntivo opere pubbliche di sostenibilità	
Costi (Impieghi di capitale)	Proventi (fonti di finanziamento)	Risultato contributo aggiuntivo opere pubbliche di sostenibilità pari a	
<b>HP 1</b>	+ Vendita Suc banchine (+5,5 €/mln) + Oneri U1,U2 e costo di costruzione da vendita Suc banchine (+3,5 €/mln)	<b>82,0 €/mq</b>	
<b>HP 2</b>	- Riduzione del costo di bonifica del Candiano (-24,7 €/mln)	<b>59,0 €/mq</b>	
<b>HP 3</b>	- Riduzione del costo di bonifica del Candiano (-24,7 €/mln) + Vendita Suc banchine (+5,5 €/mln) + Oneri U1,U2 e costo di costruzione da vendita Suc banchine (+3,5 €/mln)	<b>42,0 €/mq</b>	

Nella tavola 5.13, dove sono stati sintetizzati gli impatti economici delle assunzioni illustrate rispetto allo scenario di riferimento (*Base case*), si evince che la sostenibilità economica risulta verificata per

Fattibilità economico-finanziaria

tutte e tre le ipotesi: infatti, il saldo economico complessivo migliora rispetto al *Base case* in quanto quest'ultimo si basa su delle ipotesi più prudenziali sui costi, oltre a non considerare tra i possibili proventi la vendita delle capacità edificatorie delle banchine.

Tavola 5.13

**Quantificazione delle principali assunzioni alla base dell'analisi di sensitività**  
(valori in migliaia €)

	<i>Base case</i>	HP 1	HP 2	HP 3
<b>Step 3 - Costi generali</b>				
<b>Totale Altri proventi</b>	<b>45.455</b>	<b>47.656</b>	<b>29.969</b>	<b>32.547</b>
<i>di cui:</i>				
Contributo aggiuntivo opere pubbliche di sostenibilità (esclusa Suc banchine)	37.771	30.972	22.285	15.864
<i>variazione rispetto al Base case</i>	-	(6.799)	(15.486)	(21.907)
Proventi totali da vendita Suc banchine	-	9.000	-	9.000
<i>Vendita Suc delle banchine (valore min)</i>	-	5.500	-	5.500
<i>Oneri U1, U2 e costo di costruzione da vendita Suc banchine</i>	-	3.500	-	3.500
<i>variazione rispetto al Base case</i>	-	3.500	-	3.500
<b>Totale Costi generali</b>	<b>47.086</b>	<b>47.086</b>	<b>27.386</b>	<b>27.386</b>
<i>di cui:</i>				
Bonifica Candiano (1ª parte lavori)	11.550	11.550	2.500	2.500
<i>variazione rispetto al Base case</i>	-	-	(9.050)	(9.050)
Bonifica Candiano (2ª parte lavori)	13.150	13.150	2.500	2.500
<i>variazione rispetto al Base case</i>	-	-	(10.650)	(10.650)
<b>Saldo</b>	<b>(1.631)</b>	<b>570</b>	<b>2583</b>	<b>5.161</b>
<i>variazione rispetto al Base case</i>	-	2.201	4.214	6.793
<b>Riepilogo</b>				
<b>Totali proventi previsti</b>	<b>87.792</b>	<b>89.993</b>	<b>72.306</b>	<b>74.885</b>
<i>variazione rispetto al Base case</i>	-	2.201	(15.486)	(12.907)
<b>Totale costi previsti</b>	<b>87.133</b>	<b>87.133</b>	<b>67.433</b>	<b>67.433</b>
<i>variazione rispetto al Base case</i>	-	-	(19.700)	(19.700)
<b>Saldo Complessivo</b>	<b>659</b>	<b>2.860</b>	<b>4.873</b>	<b>7.452</b>
<i>variazione rispetto al Base case</i>	-	2.201	4.214	6.793

Alla luce di tali considerazioni, la situazione ottimale (*First Best*) si verifica nell'Ipotesi 3 in cui ha luogo sia la vendita della Suc delle banchine che la riduzione del costo di bonifica del Candiano.

In tale ipotesi, infatti, a fronte di 67,4 €/mln di costi generali, il progetto genera circa 74,9 €/mln di proventi, derivanti principalmente dalla vendita delle capacità edificatorie delle banchine. L'ammontare di tali proventi consente, inoltre, la riduzione del contributo aggiuntivo per opere pubbliche di sostenibilità da 100,0 €/mq a 42,0 €/mq. Tale scenario chiude con un saldo complessivo pari a 7,4 €/mln, in aumento di circa 6,8 €/mln rispetto al *Base case*.

Miglioramenti significativi rispetto allo scenario base si verificano anche nelle Ipotesi 1 (vendita capacità edificatorie delle banchine) e Ipotesi 2 (riduzione del costo di bonifica).

**Fattibilità economico-finanziaria**

In sintesi:

- nell'Ipotesi 1, a fronte di 87,1 €/mln di costi generali, il progetto è in grado di produrre proventi per complessivi 90,0 €/mln, in aumento di circa 2,2 €/mln rispetto al caso base. La vendita della Suc delle banchine che costeggiano il canale genera un introito complessivo di 9,0 €/mln, consentendo anche una riduzione del contributo di sostenibilità da 100,0 €/mq a 82,0 €/mq;
- nell'Ipotesi 2, a fronte di 67,4 €/mln di costi generali, il progetto è in grado di produrre proventi per complessivi 72,3 €/mln, in aumento di circa 4,2 €/mln rispetto al *Base Case*. La riduzione del costo di bonifica del Candiano, genera minori costi per complessivi 19,7,6 €/mln, consentendo anche una riduzione del contributo di sostenibilità da 100,0 €/mq a 59,0 €/mq.

Analogamente a quanto previsto nel paragrafo 5.3, i dati economici di tali ipotesi sono stati riflessi in un prospetto fonti impieghi pluriennale al fine di verificare la sostenibilità economico-finanziaria che, per tali ipotesi, si rende ulteriormente necessaria rispetto al *Base case* (per il quale in ogni periodo del progetto è previsto un limitato avanzo finanziario).

Nelle ipotesi in oggetto, pur in presenza di un complessivo saldo economico maggiore, si verifica, in ciascun periodo di durata del progetto, un fabbisogno finanziario (saldo negativo tra proventi e costi) da soddisfare mediante il ricorso a linee di credito a breve termine. Di seguito sono sintetizzati i risultati di tali analisi e confrontati con lo scenario di riferimento (*Base Case*).

In tutte e tre le ipotesi alternative il disavanzo finanziario previsto per alcuni periodi del progetto, conduce ad un assorbimento del saldo economico positivo che è direttamente proporzionale alla riduzione del contributo aggiuntivo di sostenibilità.

Tavola 5.14

**Analisi di sensitività ed impatti su impieghi e fonti di finanziamento**  
(valori in migliaia €)

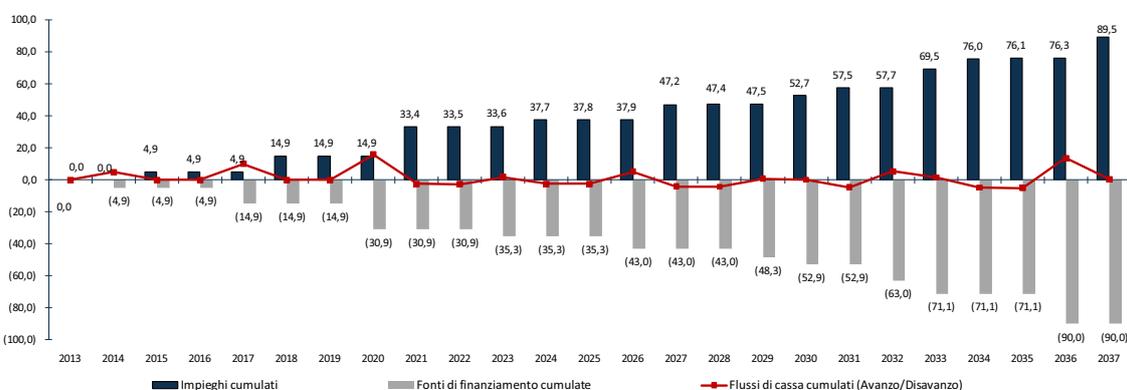
	<i>Base case</i>	HP 1	HP 2	HP 3
<b>Impieghi</b>				
Opere di urbanizzazione generale ed impianti	14,6	14,6	14,6	14,6
Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale	25,4	25,4	25,4	25,4
Costi generali	47,1	47,1	27,4	27,4
Oneri finanziari su disavanzo	0,7	0,5	0,6	0,6
Avanzo (Disponibilità finanziarie)	0,0	2,4	4,3	6,8
<b>Totale Impieghi</b>	<b>87,9</b>	<b>90,0</b>	<b>72,3</b>	<b>74,9</b>
<b>Fonti</b>				
Oneri U1 (esclusa quota banchina)	14,6	14,6	14,6	14,6
Oneri U2 (esclusa quota ERP e banchine)	15,2	15,2	15,2	15,2
Contributo costo di costruzione	12,5	12,5	12,5	12,5
Altri proventi	45,5	47,7	30,0	32,5
Proventi finanziari su avanzo	0,1	0,0	0,0	0,0
Disavanzo (Debiti finanziari a breve)	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totale Fonti</b>	<b>87,9</b>	<b>90,0</b>	<b>72,3</b>	<b>74,9</b>

Figura 5.4

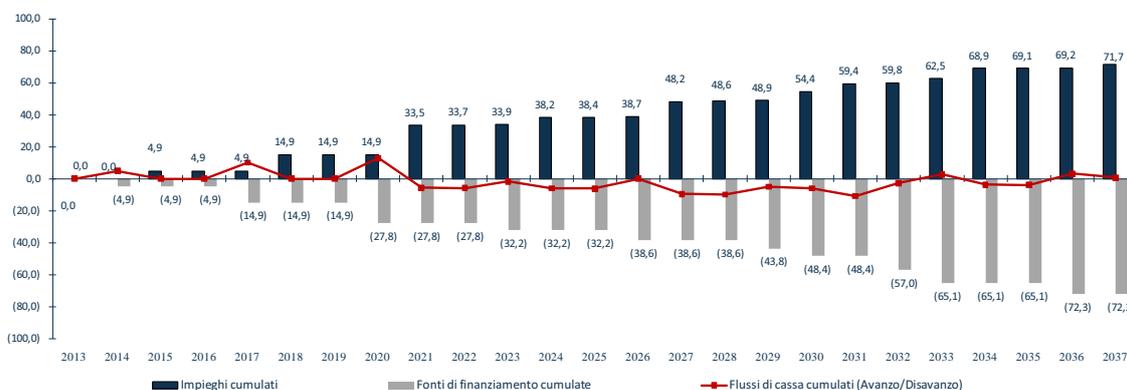
**Dinamica degli impieghi e delle fonti di finanziamento nelle ipotesi HP1, HP2 e HP3**

Fattibilità economico-finanziaria

HP1



HP2



HP3



Dall'analisi della tavola 5.14 si evince che l'HP 3 risulta essere la situazione ottimale (*First Best*): infatti, la generazione di ulteriori proventi (capacità edificatoria banchine e relativi oneri di urbanizzazione) e la contemporanea riduzione dei costi (bonifica del Candiano), permettono di reperire maggiori risorse che, a loro volta, consentono di abbattere il contributo di sostenibilità e di

---

**Fattibilità economico-finanziaria**

ripagare il debito a breve (acceso per finanziare il temporaneo fabbisogno finanziario) ed i relativi oneri finanziari.

In tale ipotesi, infatti, il saldo complessivo di 7,4 €/mln viene assorbito dagli oneri finanziari sul debito a breve (6,8 €/mln), con un avanzo finanziario finale pari a 0,6 €/mln.

# REDAZIONE DEL PIANO ECONOMICO- FINANZIARIO PER LA RIQUALIFICAZIONE DELLA DARSENA DI RAVENNA

## ***Report Integrativo***

(Offerta 004115)



**Settembre 2012**

**Redazione del piano economico-finanziario per la riqualificazione  
della Darsena di Ravenna - *Report Integrativo***  
(Offerta 004115)

**Commissionato da:**

AGEN.DA srl  
Via Trieste, 90/a  
48122 Ravenna

**Redazione a cura di:**

NOMISMA - SOCIETÀ DI STUDI ECONOMICI S.p.A.  
Strada Maggiore, 44  
I-40125 Bologna (Italy)  
tel. +39 (051) 6483.301-111  
fax +39 (051) 223441  
email: nomosmi@nomisma.it  
web site: www.nomisma.it

STEFANO STORCHI - Architettura e urbanistica  
Piazza Marconi 23  
42041 Brescello (RE)  
tel. +39 (0522) 687539  
email: stefanostorchi@interfree.it

**Gruppo di lavoro**

Vincenzo Amato  
Massimiliano Bondi  
Giampiero Cuppini  
Speranza Garippa  
Michele Molesini  
Elena Molignoni  
Mario Pelucchi  
Rosemarie Serrato  
Marianna Vallario  
Marco Zanchi

## Indice

<b>1. PREMESSA.....</b>	<b>1</b>
<b>2. LE QUANTITÀ INSEDIATIVE DEL MASTERPLAN.....</b>	<b>2</b>
2.1 Le scelte attuative di dettaglio .....	5
2.2 Le implicazioni architettoniche .....	9
<b>3. L'ASSETTO FUNZIONALE E LA DOTAZIONE DI STANDARD URBANISTICI .....</b>	<b>10</b>
<b>4. I TEMI ATTUATIVI E GESTIONALI .....</b>	<b>14</b>
4.1 La bonifica del canale Candiano.....	14
4.2 La realizzazione del parcheggio in testata Darsena .....	17
4.3 Le opportunità fornite dall'attivazione di un fondo immobiliare .....	18
<b>5. I TERMINI ECONOMICI DELL'INTERVENTO PUBBLICO.....</b>	<b>23</b>
5.1 I dati economici .....	23
<b>6. I TEMI NORMATIVI EMERGENTI .....</b>	<b>28</b>
<b>7. LA VERIFICA DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICO-FINANZIARIA DEL PROGETTO URBANISTICO.....</b>	<b>30</b>
7.1 Introduzione .....	30
7.2 Principali ipotesi di lavoro previste nello <i>Scenario Report Integrativo</i> .....	30
7.3 Verifica della sostenibilità economico-finanziaria nello <i>Scenario Report Integrativo</i> .....	35



**Redazione del piano economico-finanziario per la  
riqualificazione della Darsena di Ravenna**  
*Report integrativo*



STEFANO STORCHI  
architettura e urbanistica

---

## 1. PREMESSA

Il presente *Report Integrativo* costituisce parte integrante del *Report Finale* consegnato ad Agen.Da in data 6 giugno 2012, curato da Nomisma Spa e dal consulente architetto Stefano Storchi, riguardante la “*Redazione del piano economico-finanziario per la riqualificazione della Darsena di Ravenna*”.

In fase di presentazione e di successiva valutazione dei materiali elaborati da parte dei membri della Giunta comunale e degli uffici impegnati nella redazione del POC Darsena è stato richiesto di revisionare la Fattibilità economico-finanziaria sulla base di nuove *assumption* concordate con i soci di Agend.Da.

Il *Report Finale* contenente il *Masterplan* e lo studio di fattibilità relativo alla riqualificazione della Darsena di Città ha evidenziato le grandi potenzialità insite in questo ambito di intervento fondamentale e strategico per il ridisegno e la riorganizzazione della città di Ravenna. Al tempo stesso, dallo studio svolto è emerso il ventaglio delle problematiche connesse con un’azione di così grande impegno e di così lungo respiro.

Il cammino che Ravenna si accinge a compiere deve considerare che il suo traguardo potrà essere raggiunto in un arco temporale ultradecennale; questa prospettiva porta inevitabilmente alla definizione di valutazioni urbanistiche ed economiche capaci di recepire e assumere al proprio interno le variabili economiche, sociali e funzionali che la città stessa proporrà nel corso del tempo, con l’affacciarsi di fattori innovativi e di scenari affatto diversi – ed auspicabilmente più rosei – rispetto a quelli proposti dalla realtà attuale.

In questo percorso processuale si colloca questo stesso *Report Integrativo* che tende ad affrontare, verificare e approfondire le prime domande originate dal quadro di riferimento generale proposto nel giugno 2012; la riflessione che ne è scaturita ha assunto un carattere ampio che, pur in coerenza con gli assunti qualitativi del progetto, ha tuttavia generato la necessità di rivederne taluni aspetti quantitativi, normativi e gestionali, facendo compiere innegabili passi in avanti che potranno risultare decisivi per la definizione degli strumenti urbanistici chiamati a governare questo lungo processo di riqualificazione fisica e funzionale della città.

Come delineare processi attuativi della città pubblica capaci di portare ad un quadro di fattibilità dell’intervento sostenibile per gli attori pubblici e privati? quali risorse, quali investimenti dall’esterno della realtà ravennate possono essere attivati per conseguire tale obiettivi? quali scelte compiute nel passato possono essere riaffermate e quali richiedono una ridefinizione legata all’adozione di nuove modalità operative? come incentivare i fattori di qualità urbana che l’area della Darsena dovrà esprimere? e quali saranno le ricadute che queste scelte verranno ad avere sul piano urbanistico e normativo?

Si tratta di interrogativi di grande respiro ai quali non potranno che essere fornite risposte articolate e complesse, che necessariamente devono rifarsi ai concetti espressi nel *Report Finale*, del quale si confermano le parti analitiche, ma anche l’insieme delle considerazioni progettuali tese a delineare l’immagine e la forma della città che sorgerà nell’area della Darsena.

I criteri qualitativi che stanno alla base del *Masterplan* ne risultano certamente rafforzati; e così pure l'idea della Darsena intesa quale "città di città", in forme diversificate, ma al tempo stesso fortemente coese attraverso la stretta integrazione fra i sistemi insediativi che danno vita al nuovo quartiere.

Al tempo stesso, mentre si confermano le linee generali di assetto funzionale già focalizzate nel *Report Finale*, si sottolinea come la risposta agli interrogativi sopra esplicitati richieda di approfondire alcune delle considerazioni già svolte, dettagliandone – e in certo senso rafforzandone – i contenuti originari.

Si tratta sostanzialmente di precisare taluni elementi relativi:

- alle quantità insediative;
- all'assetto funzionale e agli standard urbanistici;
- alle tematiche attuative e gestionali del *Masterplan*, vale a dire:
  - la bonifica del canale Candiano;
  - la realizzazione del parcheggio in testata Darsena;
  - le opportunità fornite dall'attivazione di un fondo immobiliare;
- ai termini economici dell'intervento pubblico;
- ai temi normativi emergenti.

Come conseguenza di questa ridefinizione dei dati insediativi ed economici del *Masterplan*, viene rielaborato il piano economico-finanziario relativo all'intervento di riqualificazione del comparto della "Darsena di Città".

## 2. LE QUANTITÀ INSEDIATIVE DEL MASTERPLAN

Una verifica circa gli obiettivi di politica urbanistica che stanno alla base del *Masterplan* ha permesso di dettagliare in forma più adeguata le modalità di calcolo delle quantità insediative nel comparto della Darsena di Città.

Ne risulta confermata la modalità di calcolo della *Suc* fondato sull'attribuzione ad ognuno dei trenta subcomparti di una *Suc di base* pari a  $0,16 \text{ mq/mq Sf}$  alla quale va sommato il 50% della *Suc esistente*.

La volontà di attuazione diffusa di interventi di edilizia residenziale pubblica e/o sociale (erp/ers) si è tradotta nell'individuazione in ognuno dei subcomparti di una *Suc* pari a al 20% della *Suc di base* da destinare obbligatoriamente alla realizzazione di alloggi di erp/ers.

Analogamente si è operato in relazione all'obiettivo di perequazione che è alla base delle politiche urbanistiche comunali: ogni singolo subcomparto deve obbligatoriamente ospitare una capacità edificatoria pari a  $0,10 \text{ mq/mq Sf}$ ; tale *Suc* può essere prodotta dall'acquisizione di parti della "cintura verde" o, in alternativa, di una quota delle banchine del Candiano (che possono complessivamente generare 33.600 mq di *Suc*) o, infine, della *Suc* assegnata al sistema "stazione ferroviaria-scalo merci" (che complessivamente genera 27.500 mq di *Suc*). A questo valore si somma una quota di premialità pari al 30% della *Suc* ospitata.

Una volta definita la *Suc effettiva* dei diversi subcomparti, è stata introdotta un'ulteriore significativa premialità volta a favorire l'introduzione di fattori di qualità nella progettazione, realizzazione e gestione degli interventi.

Si tratta di una capacità edificatoria pari al *10% delle Sf* di ogni subcomparto, parte della quale (5%) è volta ad incentivare l'unitarietà progettuale e gestionale dei subcomparti (nelle forme esplicitate nel Report Finale), mentre la quota restante (5%) intende favorire l'introduzione di scelte progettuali e attuative legate ai caratteri ambientali dell'intervento (autosostenibilità energetica degli edifici, loro collocazione in classe energetica A, ecc.).

La stessa introduzione di elementi di qualità ambientale potrebbe essere incentivata anche attraverso la riduzione degli oneri commisurati al costo di costruzione; l'ipotesi qui formulata propone di ridurre di un terzo tali oneri per interventi residenziali o artigianali e di un quarto quelli relativi ad usi commerciali o direzionali. Il tutto dovrà evidentemente trovare la propria traduzione e regolamentazione nelle disposizioni normative del POC tematico.

La somma della *Suc di base* e delle *Suc integrative* e premiali determina la *Suc totale* dei diversi subcomparti. Si tratta di un valore potenziale, dal momento che le verifiche progettuali operate evidenziano come non tutti i subcomparti siano in grado di localizzare al proprio interno la capacità edificatoria loro assegnata; parte della *Suc* andrà allora ridistribuita nel caso di progettazione integrata fra subcomparti, oppure affidando un ruolo perequativo ai subcomparti di proprietà pubblica che si faranno carico della possibilità di dare concretezza all'esigenza di una diversa localizzazione della *Suc* all'interno del comparto soggetto al POC tematico.

Un tema che dovrà, analogamente, essere affrontato e risolto in fase di progettazione urbanistica e architettonica dei diversi subcomparti riguarda il riuso degli edifici a cui viene riconosciuto un carattere di archeologia industriale.

Al loro interno potranno attuarsi interventi di riorganizzazione funzionale e spaziale volti a valorizzarne i caratteri architettonici; qualora possibile potranno anche essere realizzate integrazioni della *Suc* esistente mediante soppalcature parziali di grandi ambienti, mentre in altri casi potrà essere consentito il trasferimento di *Suc* all'esterno degli edifici di valore archeologico industriale. Il presente *Masterplan* propone in questo senso ampi margini di flessibilità; saranno le disposizioni normative del POC tematico a definire, nello specifico, i criteri di intervento su tali manufatti.

Anche rispetto al tema delle premialità legate all'integrazione degli interventi e al loro grado di sostenibilità ambientale, si ritiene occorra un supplemento di riflessione in sede di redazione del POC tematico, valutando l'opportunità di rapportare tale premialità alla superficie fondiaria (*Sf*) dei diversi subcomparti o alla *Suc* effettiva realizzabile al loro interno, così come quantificata nella tavola 1.

Tavola 1 - Masterplan Darsena di Città - Dati di progetto

COLLOCAZIONE: DESTRA CANALE																
cod.	w.f.	SF subcomp	aree urbanizz	ST subcomp	Suc esistente	valore arch/doc	Suc di base	erp/ers 20% Suc base	ospitata 0,10	premio ospitata	Suc effettiva	UT effettiva	premio aggregaz.	premio sostenib.	Suc totale	UT totale
dog.	SI	2.430	448	2.878	960	0	940	0	6.970	2.090	9.878	3,43	*	*	10.000	3,47 (1)
O2	SI	9.556	511	10.067	1.960	0	2.509	502	956	287	3.751	0,37	478	478	4.707	0,47
O3	SI	5.888	779	6.667	1.900	0	1.892	378	589	177	2.657	0,40	294	294	3.245	0,49
O6	SI	5.951	0	5.951	3.110	0	2.508	502	595	179	3.282	0,55	298	298	3.878	0,65
O7	SI	12.428	0	12.428	7.470	0	5.723	1.145	1.243	373	7.339	0,59	621	621	8.581	0,69
8-9	SI	70.039	10.848	80.887	12.020	18.688	14.910	2.982	7.004	2.101	42.703	0,53	3.502	3.502	49.707	0,61 (2)
10	SI	13.372	4.939	18.311	396	7.320	581	116	239	72	8.212	0,45	669	669	9.550	0,52 (3)
11	SI	39.899	0	39.899	15.080	4.270	13.240	2.648	3.990	1.197	22.697	0,57	1.995	1.995	26.687	0,67 (4)
12	SI	13.920	328	14.248	3.570	0	4.012	802	1.392	418	5.822	0,41	696	696	7.214	0,51
13	SI	28.490	1.500	29.990	12.800	0	10.958	2.192	2.849	855	14.662	0,49	1.425	1.425	17.512	0,58
15	SI	32.115	2.318	34.433	7.790	0	9.034	1.807	3.212	963	13.209	0,38	1.606	1.606	16.421	0,48
16	NO	5.975	982	6.957	4.133	0	3.023	605	598	179	3.800	0,55	299	299	4.398	0,63
17	NO	10.686	2.418	13.104	2.840	0	3.129	626	1.069	321	4.518	0,34	534	534	5.586	0,43
18	NO	6.526	901	7.427	2.755	0	2.422	484	653	196	3.270	0,44	326	326	3.922	0,53
20	SI	74.355	0	74.355	26.000	0	24.897	4.979	7.436	2.231	34.563	0,46	3.718	3.718	41.999	0,56
21	NO	5.424	1.450	6.874	2.950	0	2.343	469	542	163	3.048	0,44	271	271	3.590	0,52
22	NO	14.611	3.400	18.011	6.150	0	5.413	1.083	1.461	438	7.312	0,41	731	731	8.774	0,49
19a	SI	11.507	0	11.507	0	0	1.314	263	4.258	1.218	6.850	0,60	575	575	8.000	0,70 (5)
20a	NO	22.358	0	22.358	0	0	3.577	715	2.405	722	6.704	0,30	1.118	1.118	8.940	0,40 (5)
dem	SI	15.000	0	15.000	639	374	3.034	607	1.500	450	5.358	0,36	750	750	6.858	0,46
PARZIALI		400.530	30.822	431.352	112.523	30.652	115.459	22.904	48.958	14.628	209.635	0,49	19.905	19.905	249.568	
COLLOCAZIONE: SINISTRA CANALE																
cod.	w.f.	SF subcomp	aree urbanizz	ST subcomp	Suc esistente	valore arch/doc	Suc di base	erp/ers 20% Suc base	ospitata 0,10	premio ospitata	Suc effettiva	UT effettiva	premio aggregaz.	premio sostenib.	Suc totale	UT totale
24	NO	11.232	2.013	13.245	0	8.620	0	0	0	0	8.620	0,65	562	562	9.744	0,74
25	NO	4.869	1.533	6.402	1.900	0	1.729	346	487	146	2.362	0,37	243	243	2.848	0,44
26	SI	69.627	9.426	79.053	4.630	6.000	11.996	0	8.440	2.532	28.968	0,37	3.481	3.481	35.930	0,45 (5)
28	NO	15.269	5.359	20.628	0	0	2.443	489	1.527	458	4.428	0,21	763	763	5.955	0,29 (6)
29	SI	34.608	2.028	36.636	11.372	4.942	10.101	2.020	3.461	1.038	19.542	0,53	1.730	1.730	23.002	0,63
30	NO	8.221	1.609	9.830	2.750	0	2.690	538	822	247	3.759	0,38	411	411	4.581	0,47
31	SI	87.452	6.307	93.759	15.400	0	21.692	4.338	8.745	2.624	33.061	0,35	4.373	4.373	41.807	0,45 (2)
32	SI	61.505	2.722	64.227	13.000	0	16.341	3.268	6.151	1.845	24.337	0,38	3.075	3.075	30.487	0,47
capit.	SI	10.938	0	10.938	4.755	0	5.621	962	1.520	456	6.785	0,45	547	547	6.168	0,56 (3)
comp	NO	15.198	0	15.198	4.755	0	4.809	962	1.520	456	6.785	0,45	760	760	7.545	0,50
PARZIALI		318.919	30.997	349.916	53.807	19.562	77.422	11.961	31.152	9.346	131.861	0,38	14.639	15.946	168.067	
TOTALE		719.449	61.819	781.268	166.330	50.214	192.881	34.865	80.111	23.973	341.496	0,44	34.544	35.851	417.634	0,50

CAPACITA' EDIFICATORIA NUOVA STAZIONE = mq 10.000      CAPACITA' EDIFICATORIA EX SCALO MERCI = mq 17.250      ST BANCHINE = mq 53.189

NOTE

(1) come da protocollo d'intesa del 24.6.2009, la capacità edificatoria è utilizzabile nel sub comparto "ex dogana" (mq 7.000) e nella "piazza sull'acqua"/parceggio (mq 3.000); (2) subcomparto con PUA in istruttoria; (3) residuo di PUA in parte già attuato; (4) l'attuazione dell'intervento è subordinata alla stipula di un accordo in materia di organizzazione produttiva e mantenimento dei livelli occupazionali dell'azienda insediata; (5) il subcomparto ospita capacità edificatoria dal sistema "stazione" + "ex scalo merci"; (6) il subcomparto può opportunamente fondersi in un intervento unitario con il sub. 26.

Alla luce di tali valori, ferma restando l'assegnazione di una premialità quantitativa legata al conseguimento di elementi di qualità nella realizzazione degli interventi di riqualificazione urbana, occorrerà definire i termini di riferimento precisi affinché tale principio possa sortire un risultato equo e sostenibile.

## 2.1 Le scelte attuative di dettaglio

Il ricalcolo delle quote insediative – riportato dettagliatamente nella tavola 1 – comporta l'esigenza di precisare le scelte attuative operate a proposito di alcuni subcomparti di cui si evidenziano di seguito i caratteri e le peculiarità.

### A. subcomparto "ex dogana"

In attuazione del protocollo d'intesa del 24 giugno 2009, la Suc assegnata al subcomparto è di 10 mila mq. I caratteri insediativi delineati dal *Masterplan* portano a proporre anche in questa sede il ridimensionamento dell'intervento in testata Darsena (con riduzione delle altezze previste nel *Masterplan* redatto dallo Studio Boeri); si potrà allora articolare la Suc assegnata in due ambiti di attuazione, vale a dire:

- nel lotto relativo all'ex dogana, dove potrebbe trovare un razionale insediamento una Suc non superiore a 7 mila mq;
- nell'intervento di realizzazione della "piazza sull'acqua", con la quale potrebbe coesistere una presenza commerciale pari a 3 mila mq di Suc.

Il dato complessivo di edificabilità del subcomparto comprende gli elementi di premialità ai quali si è fatto riferimento (rapportata alla *Suc ospitata* e legata ai principi di qualità); la normativa del POC detaglierà gli standard qualitativi che l'intervento dovrà comunque conseguire.

### B. subcomparti in istruttoria

Si tratta dei subcomparti 8-9 e del subcomparto 31. A tale riguardo si applicheranno le disposizioni proprie delle procedure di salvaguardia, prevedendo che i relativi PUA debbano ottemperare alle norme di attuazione vigenti o in salvaguardia all'atto della propria approvazione. Le quantità insediative riportate nella *Tabella 1* sono state ricalcolate sulla base dei criteri generali applicati a tutti i subcomparti dell'area Darsena.

### C. subcomparti parzialmente attuati

Si tratta del subcomparto 10 e dell'ambito relativo alla Capitaneria di Porto. per i quali è stata considerata la capacità edificatoria residua, incrementata dalle premialità relative alla qualità degli interventi architettonici non ancora realizzati.

### D. subcomparti pubblici ospitanti capacità edificatorie esterne

I subcomparti 19a e 20a sono di proprietà del Comune di Ravenna e forniscono la possibilità di ospitare capacità edificatorie provenienti dal comparto "stazione ferroviaria-scalo merci".

Relativamente al subcomparto 20a, acquisito quale area di standard derivante da un PUA completamente attuato (subcomparto 20) al quale il *Masterplan* riconosce l'opportunità di un'ulteriore riqualificazione fisica e funzionale, le disposizioni normative del POC tematico ne definiranno i tempi d'attuazione che dovranno essere armonizzati con quelli del subcomparto 20.

*E. subcomparti a forte valenza pubblica*

Si fa riferimento al subcomparto 26 e al subcomparto "demanio". Nel subcomparto 26 si prevede la realizzazione di attrezzature per la cultura e il turismo (*Culture Hub*) attraverso il riuso delle archeologie industriali testimoni dell'insediamento ex Montedison. Allo scopo di agevolare il conseguimento di tali finalità (inclusa la cessione al Comune di Ravenna dei due manufatti storici) il subcomparto è stato esentato dalla quota parte di erp/ers e la Suc realizzabile è stata incrementata di una quota pari a quella degli edifici a cui verranno assegnate funzioni di tipo pubblico.

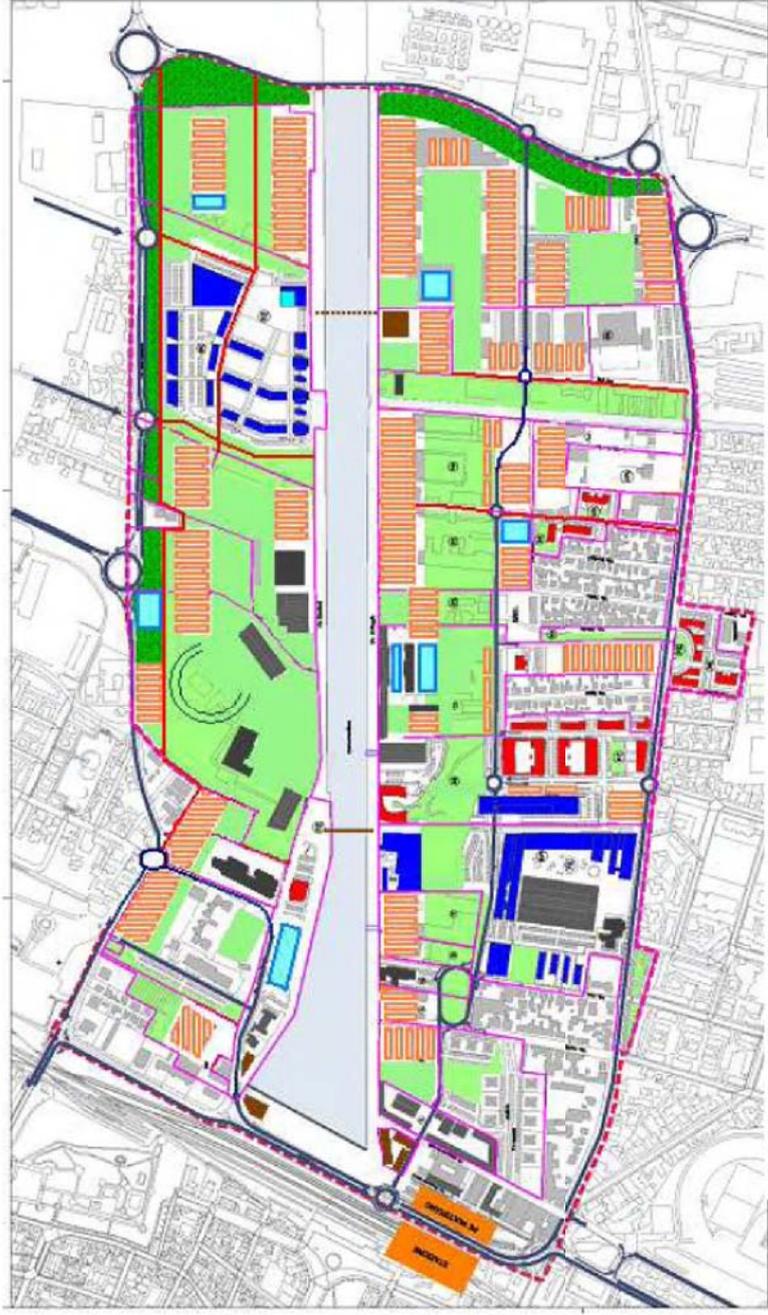
Al subcomparto di proprietà demaniale viene confermata la Suc realizzabile calcolata in modo coerente con i principi che sottendono il progetto di riqualificazione urbana; tuttavia l'area in questione è destinata a verde pubblico attrezzato dal PSC comunale; conseguentemente la capacità edificatoria del subcomparto (mq 6.858) sarà ospitata dai subcomparti di proprietà comunale e/o da altri subcomparti privati.

*F. subcomparto ad attuabilità condizionata*

Si tratta del subcomparto 11 su cui insiste un'attività produttiva di significativo impatto dimensionale e occupazionale. Per esso le norme del POC tematico prevederanno la possibilità di riqualificazione e riconversione funzionale subordinatamente alla stipula di un accordo in materia di riorganizzazione produttiva e di salvaguardia dei livelli occupazionali in essere.

# Il masterplan per la Darsena di Città

## IL PROGETTO DEL MASTERPLAN - 1

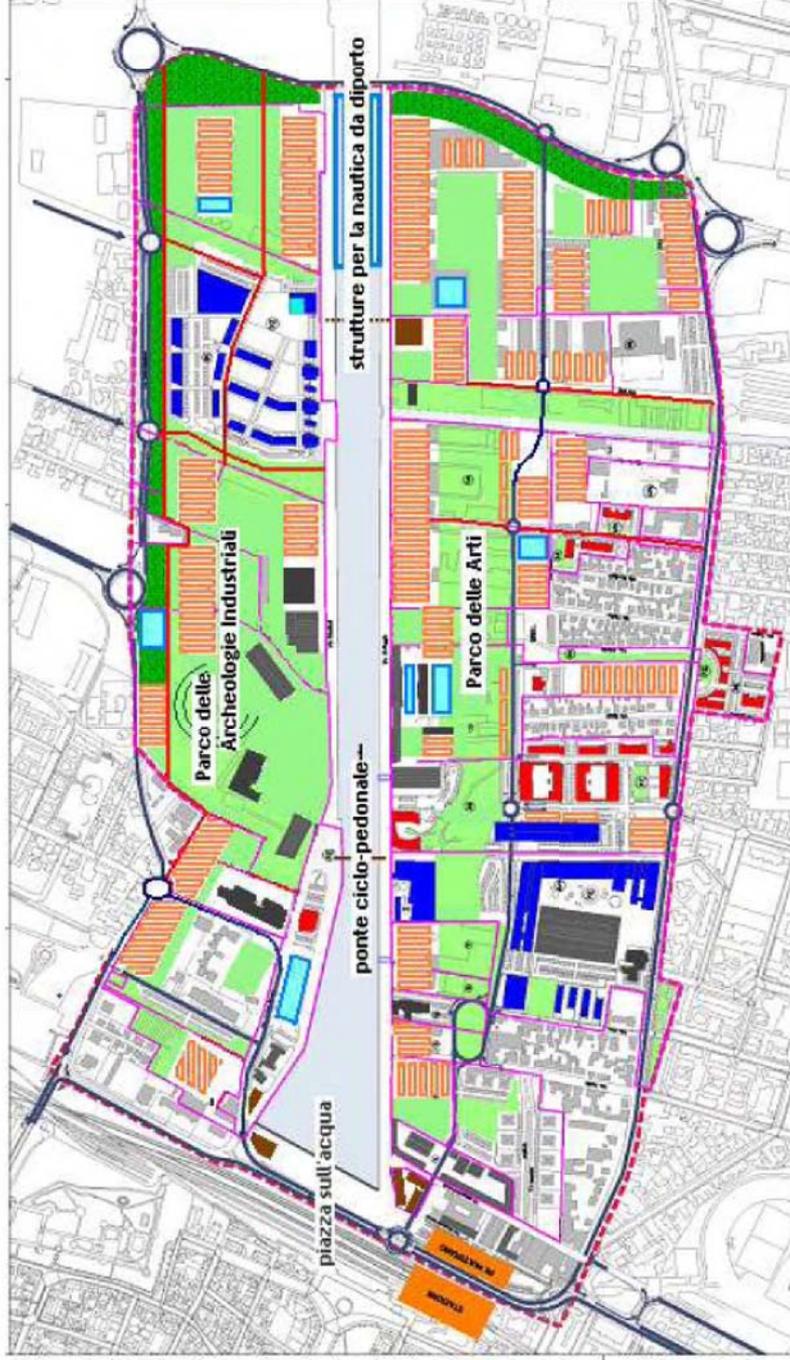


LEGENDA

- ambiti di concentrazione volumetrica
- attrezzature collettive
- interventi speciali
- subcomparti attuati
- PUA in istruttoria
- archeologia industriale
- viabilità veicolare
- viabilità ciclo-pedonale
- ponte ciclo-pedonale

# Il masterplan per la Darsena di Città

## IL PROGETTO DEL MASTERPLAN - 2



### LEGENDA

- ambiti di concentrazione volumetrica
- attrezzature collettive
- interventi speciali
- subcomparti attuati
- PUA in istruttoria
- archeologia industriale
- viabilità veicolare
- viabilità ciclo-pedonale
- ponte ciclo-pedonale

L'insieme di queste contabilizzazioni e condizioni porta a quantificare in mq 417.634 la Suc complessivamente realizzabile, evidenziando un indice *Ut generale = 0,50 mq/mq St.*

Tale dato – considerato ottimale per una corretta attuazione dell'intervento di riqualificazione – sconta tuttavia una problematicità relativa alla possibilità di assorbimento dell'intera capacità edificatoria espressa dalla stazione ferroviaria e dallo scalo merci, per un dato complessivo di 12.250 mq.

La densità corrispondente a tale indice risulta compatibile con l'obiettivo di progettare un nuovo quartiere caratterizzato dalla presenza di un esteso sistema di aree con funzioni pubbliche a cui viene affidato il compito di assicurare alla Darsena una qualità di vita e di fruizione certamente elevata.

In funzione di quanto contenuto al punto E, si provvede a variare le tavole denominate "il progetto del Masterplan" già inserite nel *Report Finale*.

## 2.2 Le implicazioni architettoniche

A corredo di tutto ciò va infine evidenziata la delicatezza che assume, sul piano progettuale, il fronte ovest dei comparti 19 e 19b che affaccia direttamente sulla spina verde di via Pag; la progettazione architettonica di questo fronte assume un valore comparabile con quello del waterfront.

Relativamente al subcomparto 19, il *Masterplan* formula un'ipotesi di ridefinizione del tessuto insediativo in essere che si estende fra l'area della motorizzazione civile e il subcomparto 19a.

Le ragioni che sottendono tale indicazione sono evidenti sia sul piano estetico, sia per la possibilità che tale subcomparto offre al fine di ospitare la Suc assegnata alle aree di proprietà demaniale; ferma restando l'esigenza di ridefinizione architettonica dell'attuale insediamento ad usi prevalentemente produttivi, si possono formulare due diverse ipotesi di soluzione urbanistica al tema posto:

- a. l'inserimento del subcomparto 19 nel RUE comunale, definendo in quella sede quantità e modalità degli interventi realizzabili;
- b. l'inserimento parziale del subcomparto 19 nell'ambito del POC tematico, con applicazione ad esso dei criteri e delle prescrizioni definite per l'insieme dell'ambito di riqualificazione.

Si tratta di ipotesi entrambe praticabili e – auspicabilmente – tali da produrre un analogo risultato di tipo qualitativo; sul piano quantitativo, qualora il Comune di Ravenna dovesse optare per l'inserimento dell'area nel POC tematico, possono esserne fin da ora dettagliate le caratteristiche:

<i>Sf (mq)</i>	<i>St (mq)</i>	<i>Suc esist.</i>	<i>Suc base</i>	<i>erp/ers</i>	<i>ospitata</i>	<i>premio osp.</i>	<i>Suc effett.</i>	<i>pr. aggr.</i>	<i>pr. qualità</i>	<i>Suc totale</i>
21.400	23.326	8.692	7.770	1.554	2.140	642	10.552	1.070	1.070	<b>12.692</b>

Analogamente si possono definire le quantità funzionali e gli standard urbanistici da realizzare o compensare – sulla base dei criteri esplicitati nel paragrafo 3- che per semplicità di trattazione vengono qui di seguito riportati:

<i>Suc totale</i>	<i>% res.</i>	<i>% dir/co</i>	<i>erp/ers</i>	<i>resid pr</i>	<i>dir/com</i>	<i>parchegg.</i>	<i>verde</i>	<i>servizi</i>	<i>sup strade</i>	<i>compensaz.</i>
12.692	40	60	1.554	3.523	7.615	3.661	6.000	-	1.926	1.299

Da quanto ora esposto e quantificato, risulta evidente come le quantità edificatorie del POC verrebbero ad incrementarsi, raggiungendo una *Suc totale = 430.326 mq*; peraltro l'indice di utilizzazione territoriale totale del comparto rimarrebbe inalterato, confermandosi il valore di *0,50 mq/mq St.*

Ciò che verrebbe a modificarsi, in senso migliorativo, è il bilancio economico dell'operazione di riqualificazione; risulta infatti evidente che l'incremento della *Suc totale* potrebbe comportare un incremento di entrate per oneri di urbanizzazione, ma soprattutto per l'applicazione degli "oneri aggiuntivi per opere pubbliche di sostenibilità" che segnerebbero un incremento di circa un milione di euro.

Di tale implicazione occorrerà tenere conto allorché si assumeranno le decisioni circa il regime normativo a cui assoggettare il subcomparto 19, prevedendo – anche nel caso di inserimento nel RUE – misure equitative e compensative tali da non creare disparità di trattamento rispetto ad aree con caratteristiche non troppo dissimili.

Ciò posto, ai fini della verifica della sostenibilità dell'intervento delineato dal *Masterplan*, il piano economico-finanziario non terrà conto delle risorse derivanti dal subcomparto 19; qualora esso venisse introdotto nel POC tematico, risulta evidente il miglioramento ulteriore che le prospettive di attuazione dell'intervento verrebbero ad assumere.

### **3. L'ASSETTO FUNZIONALE E LA DOTAZIONE DI STANDARD URBANISTICI**

Per quanto concerne l'assetto funzionale del comparto Darsena, vengono confermate le indicazioni e i criteri contenuti nel *Report Finale* del giugno 2012, affidando al POC tematico il compito di tradurne i principi in termini normativi.

Relativamente al sistema delle dotazioni urbanistiche del comparto, va sottolineato come esso si leghi in larga misura a due considerazioni di fondo:

- a. le modalità di integrazione della "Darsena di Città" nel contesto insediativo e funzionale di Ravenna est;
- b. la strategicità dell'intervento ai fini della candidatura della città quale Capitale Europea della Cultura 2019.

Se infatti il sistema dei parcheggi pubblici e – soprattutto – del verde pubblico, con i due grandi parchi posti in sponda destra e sinistra del Candiano, assorbe gran parte delle dotazioni che connotano la qualità insediativa del comparto, nondimeno occorre prevedere – e localizzare – una serie di attrezzature per l'istruzione e per usi civici e culturali funzionali alla vita sia del quartiere, sia della città nel suo complesso.

La previsione formulata – e ribadita nel *Report Finale* – consiste innanzitutto nella realizzazione del *Culture Hub* che raggruppa un sistema insediativo di grande respiro, facendo leva soprattutto sulla presenza delle grandi archeologie industriali che connotano l'area della Darsena; a tale sistema funzionale si ritiene necessario sommare la dotazione di scuole d'infanzia (per la fascia 0-6 anni) e di un centro civico con funzioni legate anche allo sport e al tempo libero.

Strutture di scala minore – per quanto sempre inserite fra le dotazioni di quartiere – potranno essere ospitate all'interno di edifici privati (spazi ad uso civico) o scaturire dal recupero di elementi di archeologia industriale di piccole dimensioni (es. il tiro a segno); da tale diffusione di servizi collettivi scaturisce il senso della "città pubblica" che il quartiere della Darsena dovrà esprimere appieno.

Tavola 2 - Masterplan Darsena di Città - Comparazione dotazioni urbanistiche

Calcolo Suc su comparto ipotetico, in base alle disposizioni normative							
St	Suc esistente	Suc di progetto	di cui quota erp	Suc ospitata	premio ospitata	premio qualità	Suc totale
10.000	2.400	2.800	560	1.000	300	1.000	5.100
<b>destinaz. d'uso</b>	<i>residenza</i>	<i>di cui erp/ers</i>	<i>direzion./comm</i>	<b>Suc ospitata</b>			
	40,62		59,38	<i>da cintura verde</i>	<i>da banchine</i>	<i>da stazione</i>	
Suc totale	2.072	560	3.028	39,25%	42,00%	18,75%	
<b>standard teorico</b>	<i>funzioni</i>	Suc	<i>parcheggio</i>	<i>verde attrezzato</i>	<i>scuole+servizi</i>	<i>totale</i>	
	<i>residenziale</i>	2.072	251	1.005	565	1.821	
	<i>direzionale/comm.</i>	3.028	1.211	1.817		3.028	
sommano		5.100	1.462	2.821	565	4.849	(A)
<b>standard reale</b>	<i>funzioni</i>	Suc	<i>parcheggio</i>	<i>verde attrezzato</i>	<i>scuole+servizi</i>	<i>totale</i>	
detratta Suc ospitata (29 mq/ab)	<i>residenziale</i>	1.665	202	807	454	1.463	
	<i>direzionale/comm.</i>	2.434	974	1.460		2.434	
ospitata cintura verde (10 mq/ab)	<i>residenziale</i>	159	19		29	48	
	<i>direzionale/comm.</i>	234	94			94	
ospitata banchine (18 mq/ab)	<i>residenziale</i>	171	21	52	21	93	
	<i>direzionale/comm.</i>	249	100	50		149	
ospitata stazione (20 mq/ab)	<i>residenziale</i>	76	9	28	9	46	
	<i>direzionale/comm.</i>	111	44	30		74	
sommano		5.099	1.462	2.427	513	4.402	pari a 90,8% (A) pari a 26,3 mq/ab
<b>equivalente a</b>	<i>funzioni</i>		<i>parcheggio</i>	<i>verde attrezzato</i>	<i>scuole+servizi</i>	<i>totale standard</i>	
	<i>residenziale</i>		4 mq/ab	14,3 mq/ab	8 mq/ab	26,3 mq/ab	
	<i>direzionale/comm.</i>		40 mq /100 mq	50,8 mq/100 mq		90,8 mq/100 mq	

Un fattore non meno rilevante è dato dalla modalità di calcolo degli standard urbanistici; di esso già si è trattato nel *Report Finale* del *Masterplan*, ma le precisazioni che si intendono ora introdurre riguardano il ruolo assegnato alla Suc ospitata che, prodotta dalla "cintura verde", dalle banchine del Candiano o dal sistema ferroviario, deriva comunque da superfici fondiarie che il PSC o il POC considerano come standard urbanistici.

Questa valutazione comporta l'esigenza di bilanciare le quantità di opere di urbanizzazione primaria e secondaria da porre a carico degli attuatori dei diversi subcomparti. La tavola 2 quantifica con precisione la riduzione che è corretto e possibile operare rispetto alla quota di

standard di legge, evidenziando nel 10% circa la possibile riduzione delle dotazioni urbanistiche del comparto.

Un'ulteriore considerazione – con evidenti implicazioni di tipo normativo – riguarda la scelta compiuta di applicazione del solo standard relativo al parcheggio pubblico a fronte di interventi su edifici considerati di valore archeologico industriale. Tale scelta corrisponde alle previsioni contenute negli strumenti urbanistici comunali ed intende agevolare il recupero e la rifunzionalizzazione di tali manufatti in ragione del significato formale e culturale che svolgono all'interno del comparto.

Su tale presupposto appare corretto procedere sia in sede di verifica della dotazione di standard di quartiere, sia in sede normativa per definire le dotazioni minime a cui ogni subcomparto dovrà ottemperare in fase di progettazione.

I dati riportati nella tavola 3 attestano come la dotazione di standard di progetto risulti rispondente agli standard richiesti, calcolati in base alla metodologia sopra evidenziata.

Non v'è dubbio tuttavia che tale risultato sia il frutto di compensazioni fra subcomparti: alcuni di essi presentano infatti dotazioni decisamente superiori allo standard richiesto, mentre altri (per conformazione o ubicazione) non riescono a conseguire le dotazioni minime richieste.

In tale ultimo caso, la logica perequativa che impronta l'intero *Masterplan* porta a proporre una compensazione degli standard reperiti in altri subcomparti: essi peraltro si riferiscono al solo verde attrezzato, dal momento che si ritengono irrinunciabili la realizzazione e la cessione dello standard di parcheggio pubblico nell'ambito di tutti i subcomparti di attuazione.

Per chiarezza concettuale si sottolinea come la modalità compensativa adottata sia diversa rispetto alla logica della monetizzazione degli standard urbanistici (e di conseguenza adottati valori economici di riferimento diversi): la "Darsena di Città" rappresenta un comparto di riqualificazione dotato degli standard di legge; il disegno urbanistico contenuto nel *Masterplan* prevede la localizzazione del sistema del verde pubblico in modo da caratterizzare fortemente l'intero ambito d'intervento.

Pertanto la scelta relativa alla localizzazione delle aree di standard viene effettuata secondo un'ottica di assetto generale del nuovo quartiere, determinando la presenza di subcomparti ai quali non è richiesta la realizzazione e cessione di aree di verde attrezzato (o viene richiesta in misura contenuta).

A compensazione di tale scelta, agli attuatori di questi stessi subcomparti viene richiesto di concorrere alla realizzazione degli standard altrove localizzati, attraverso la corresponsione di un "contributo di compensazione" che verrà reinvestito nella realizzazione di aree di standard (es.: il Parco delle Archeologie Industriali) e di infrastrutture generali indispensabili per la funzionalità del quartiere stesso.

Tavola 3 - Masterplan Darsena di Città - Funzioni e standard

COLLOCAZIONE: DESTRA CANALE																	
cod.	w.f.	ST subcomp	Suc realizzabile	Suc residenziale	Suc privata % direz/comm.	Suc erp/ers	Suc residenziale	Suc privata mq direz/comm.	parcheggio	standard richiesti verde	servizi	standard di progetto verde	parcheggio	servizi	sup stradale	standard subcomp.	aree di compensaz.
d0g	SI	2.878	10.000	0	100	0	10.000	4.000	4.000	5.080	342	7.000	4.000	3.200	540	0,44	5.080
O2	SI	10.067	4.707	30	70	502	3.295	1.489	2.286	2.286	342	7.000	1.489	3.200	540	2,06	1.812
O3	SI	6.667	3.245	30	70	378	2.272	1.027	1.576	2.36	236	2.000	1.027	3.200	540	0,36	230
O6	SI	5.951	3.877	40	60	502	2.326	1.118	1.854	1.854	376	2.000	2.475	3.200	1,09		
O7	SI	12.428	8.581	40	60	1.145	2.287	5.149	4.103	832	832	5.600	2.475	3.200	1.360	0,76	8.491
8-9	SI	80.887	49.707	16	84	2.982	4.971	41.754	17.666	15.163	1.928	8.600	17.666	8.600	1.360	0,76	8.491
10	SI	18.311	9.550	28	55	116	2.558	5.253	2.425	756	2.100	6.000	2.425	2.100	1.920	1,47	
11	SI	39.899	26.687	50	50	2.648	10.696	13.344	6.955	10.392	3.235	20.000	6.955	3.200	1.920	1,47	
12	SI	14.248	7.214	50	50	802	2.805	3.607	1.880	3.395	874	6.400	1.880	3.200	1.760	1,35	
13	SI	29.990	17.512	50	50	2.192	6.564	8.756	4.564	8.242	2.123	11.400	4.564	1.500	1.050	1,17	
15	SI	34.433	16.421	50	50	1.807	6.404	8.211	4.279	7.729	1.990	12.000	4.279	3.000	1.280	1,38	
16	NO	6.957	4.398	60	40	605	2.034	1.759	1.024	2.037	640	1.024	1.024	900	0,28	2.677	
17	NO	13.104	5.586	50	50	626	2.167	2.793	1.456	2.629	677	1.456	1.456	530	0,31	3.306	
18	NO	7.427	3.922	50	50	484	1.477	1.961	1.022	1.846	475	1.022	1.022	1.300	0,31	2.321	
20	SI	72.355	41.999	40	60	4.979	11.821	25.199	12.116	20.081	4.073	20.000	12.116	20.000	720	0,89	4.154
21	NO	6.874	3.590	40	60	469	967	2.154	1.036	1.716	348	1.036	1.036	160	0,33	2.065	
22	NO	18.011	8.774	40	60	1.083	2.427	5.264	2.531	4.195	851	2.531	2.531	950	0,33	5.046	
19a	SI	11.507	8.000	50	50	263	3.737	4.000	2.085	3.765	970	2.085	2.085	1.000	0,63		
20a	NO	22.358	8.940	50	50	715	3.755	4.470	2.330	4.208	1.084	5.000	2.330	5.000	1.000	0,96	
dem	SI	15.000	6.858	50	50	607	2.822	3.429	1.787	3.038	831	8.000	1.787	8.000	1.73		
PARZ/AL/		429.352	249.567			22.904	70.045	154.995	73.264	104.092	21.885	114.200	73.264	9.800	14.010	0,99	35.181
COLLOCAZIONE: SINISTRA CANALE																	
cod.	w.f.	ST subcomp	Suc realizzabile	Suc residenziale	Suc privata % direz/comm.	Suc erp/ers	Suc residenziale	Suc privata mq direz/comm.	parcheggio	standard richiesti verde	servizi	area per standard urbanistici verde	parcheggio	servizi	sup stradale	standard subcomp.	aree di compensaz.
24	NO	13.245	9.744	0	100	0	9.744	3.898	3.898	571	345	2.000	3.898	1.200	850	1,14	
25	NO	6.402	2.848	50	50	346	1.078	1.424	742	1.340	345	2.000	742	2.000	540	1,13	
26	SI	79.053	35.930	44	44	0	15.805	15.805	8.238	14.025	3.832	45.000	8.238	4.320	480	2,21	
28	NO	20.628	5.955	50	50	489	2.489	2.978	1.552	2.803	722	4.500	1.552	5.000	480	1,19	
29	SI	36.636	23.002	50	50	2.020	9.481	11.501	5.994	8.315	2.788	5.000	5.994	5.000		0,64	6.103
30	NO	9.830	4.581	50	50	538	1.753	2.291	1.194	2.156	555	2.500	1.194	2.500		0,95	211
31	SI	93.759	41.807	60	40	4.338	20.746	16.723	9.730	19.365	6.081	19.100	9.730	19.100		0,82	6.346
32	SI	64.227	30.487	40	60	3.268	8.927	18.292	8.795	14.577	2.956	24.000	8.795	2.000		1,32	
capt.	SI	10.938	6.168	0	100	0	6.168	2.467	2.467	3.133	2.467	2.467	2.467	2.467	1.000	0,44	
comp.	NO	15.198	7.545	40	60	962	2.056	4.527	2.177	3.608	732	3.400	2.177	3.400	1.200	0,86	939
PARZ/AL/		349.916	168.067			11.961	62.334	89.452	44.786	69.893	18.011	106.700	44.786	6.320	4.550	1,19	13.600
TOTALE		779.268	417.634			34.865	132.379	244.447	118.051	173.985	39.896	220.900	118.051	16.120	18.560	1,07	48.781

## 4. I TEMI ATTUATIVI E GESTIONALI

A seguito della definizione e presentazione del *Report Finale*, si è evidenziata la necessità di approfondire, in termini economici e gestionali, alcuni temi di indubbia rilevanza per gli esiti qualitativi dell'intervento di riqualificazione urbana.

In particolare, tre sono stati i temi emersi sui quali si è deciso di operare ulteriori approfondimenti:

- a. modalità e costi per la bonifica del canale Candiano;
- b. criteri e condizioni di realizzazione del parcheggio in testata Darsena;
- c. le opportunità offerte, in termini gestionali, dall'attivazione di un fondo immobiliare.

### 4.1 La bonifica del canale Candiano

Al sistema delle acque il *Masterplan* affida un ruolo importante e caratterizzante per l'intero quartiere della nuova Darsena; sono del tutto evidenti la peculiarità e la suggestione che il canale Candiano esprime all'interno del progetto di riqualificazione.

Per questo un'attenzione particolare è stata posta alle ipotesi di bonifica delle sue acque, così da migliorare la qualità ambientale complessiva dell'insediamento che sulle sue rive prenderà forma.

Beninteso, la bonifica delle acque del Candiano non persegue fini di balneabilità che trovano risposta in altre parti del territorio; l'obiettivo di questa riflessione è invece quello di assicurare salubrità a un ambiente che si auspica venga frequentato intensamente dai ravennati e – più in generale – da tutti i fruitori della città.

Nel contempo occorre sottolineare come l'intervento di bonificazione debba interessare – in misura forse ancor più accentuata – l'intero sistema insediativo industriale, per le caratteristiche e le connotazioni che esso ha assunto nel corso del secolo passato. Di queste tematiche si farà altresì carico la Valutazione strategica ambientale e territoriale in corso di redazione.

Impostare uno studio dei terreni e della falda oltre a quello dei sedimenti e delle acque del Candiano, risulta importante in quanto esiste una forte interconnessione tra l'ambiente terrestre e quello acquatico presente all'interno del comparto.

Si deve allo stesso tempo comprendere, che per definire con precisione la più idonea tipologia di trattamento, è necessario procedere con una prima fase di studio ed analisi delle problematiche ambientali, attraverso una dettagliata caratterizzazione di terreni, sedimenti ed acque superficiali e profonde, che porti in fine ad una esaustiva progettazione della più idonea tipologia di intervento ed al relativo computo dei costi.

Volendo suddividere tutto ciò in macrovoci, si può prevedere una prima fase di studio di inquadramento delle principali caratteristiche dell'area, seguita da una fase di indagine e caratterizzazione delle matrici interessate (terreni, sedimenti e acque). In base ai risultati ottenuti si può quindi sviluppare la progettazione e di conseguenza realizzare l'intervento di

bonifica di cui sarà importante verificare la buona riuscita e il mantenimento dei risultati ottenuti.

Gli specialisti nel campo delle bonifiche territoriali e idrauliche contattati hanno dettagliato le macrovoci sopra definite, portando alla definizione di indicazioni procedurali per affrontare un intervento di bonifica nel comparto della Darsena:

1. ricostruzione storica delle attività presenti in zona e delle principali caratteristiche fisiche ed ambientali dell'area;
2. verifica della qualità chimico-fisica dei terreni presenti nell'area Darsena di Città attraverso una campagna di sondaggi ambientali, prelievo e analisi dei campioni;
3. verifica della qualità chimica delle acque di falda con prelievo e analisi dei campioni;
4. redazione di un Modello concettuale del sito relativo ai terreni e alla falda;
5. verifica della qualità chimico-fisica dei sedimenti portuali attraverso campionamenti ambientali superficiali e profondi della colonna stratigrafica;
6. verifica della qualità chimica delle acque portuali con prelievo di campioni di acqua a differenti profondità;
7. redazione di un Modello concettuale del sito relativo al canale Candiano;
8. monitoraggio dei livelli di marea attraverso campagne di misurazione in continuo attraverso l'utilizzo di specifici diver;
9. monitoraggio delle correnti marine con una campagna di misurazioni correntometriche;
10. rilievo morfologico dei fondali;
11. realizzazione di un modello matematico per la verifica della movimentazione e sospensione dei sedimenti in base alla granulometria e alle correnti, con annessa verifica della dispersione degli inquinanti;
12. analisi di rischio sanitario ed ecologico;
13. progetto di bonifica dei sedimenti e delle acque;
14. progetto di bonifica dei terreni;
15. computi tecnici ed economici;
16. piano di gestione dei rifiuti;
17. esecuzione dell'intervento di bonifica;
18. piano di monitoraggio programmato e periodico dei parametri chimico fisici delle acque e dei sedimenti da prevedere dopo la messa in sicurezza dell'area.

Non avendo a priori informazioni dettagliate sulla tipologia ed il livello di inquinamento presente nell'area, ma basando questa analisi solo su ipotesi che nascono da dati parziali si ritiene che sia al momento maggiormente utile evidenziare le principali tipologie di bonifica che si potrebbero utilizzare.

Numerose sono le attività antropiche dislocate lungo il corso del canale Candiano: insediamenti urbani, attività industriali e terreni a vocazione agricola. Inoltre nelle immediate vicinanze dell'area portuale sorgono poli chimici e petrolchimici, altamente inquinanti.

I potenziali inquinanti presenti nei sedimenti e nelle acque sono principalmente riconducibili alla famiglia degli idrocarburi e dei metalli.

Nella scelta della tecnologia di trattamento e modalità di gestione dei materiali in gioco si dovranno quindi affrontare più problematiche: la qualità e quantità di terreni, sedimenti e acque da dover gestire; i costi di trattamento; i tempi e costi di gestione.

Di fronte alle opzioni possibili per la gestione dei sedimenti e dei terreni, si potrà identificare la migliore soluzione di intervento.

Lo screening delle tecnologie disponibili per il trattamento prevede l'individuazione di due grandi categorie (trattamenti *in situ* o *ex situ*) che a loro volta prevedono che i trattamenti possano essere suddivisi in tre principali categorie (trattamenti chimico-fisici, termici e biologici).

Quanto ai trattamenti *in situ* o *ex situ*, va sottolineato come i primi abbiano il vantaggio di non dover movimentare ingenti quantità di materiale, mentre i secondi hanno il vantaggio di avere un migliore controllo del trattamento e per questo sovente una migliore efficacia.

Per quanto concerne invece gli altri trattamenti, si può schematicamente affermare che i trattamenti chimico-fisici possono consistere nel lavaggio (*soil washing, sediment washing*), nella stabilizzazione/solidificazione, nel *capping*, nell'ossidazione chimica, nell'elettrocinesi o nella flottazione; i trattamenti termici possono prevedere trattamenti di separazione dei contaminanti (desorbimento), trattamenti di termodistruzione (incenerimento, pirolisi, gassificazione, ossidazione ad alta pressione), trattamenti di immobilizzazione dei contaminanti (vetrificazione, termodistruzione al plasma); infine i trattamenti biologici prevedono l'utilizzazione di bioreattori, biopile, *landfarming*, compostaggio, bioremediation in CDFs (Confined Disposal Facilities), phytoremediation.

Il costo dell'applicazione di un trattamento di bonifica è variabile e determinato da numerosi fattori legati alla qualità del materiale in ingresso, alle caratteristiche chimico-fisiche, al rendimento del processo, alle specifiche caratteristiche del sito in esame ecc.

Inoltre alcuni delle tipologie di trattamento indicate sono state testate principalmente sui terreni più che sui sedimenti. Questo fa sì che la determinazione corretta del costo dell'applicazione dei trattamenti di bonifica debba essere fatta in modo specifico.

Per una prima analisi si può però far riferimento ai costi indicati in letteratura in funzione della tecnologia di intervento.

In base al tipo tecnologia utilizzata i costi di realizzazione del intervento di bonifica possono variare da circa € 50 a circa € 250 €/ton.

I costi solitamente si riferiscono a tonnellate per materiale secco oppure a metro cubo di materiale presente *in situ*.

I costi sono da intendersi al netto degli oneri per l'occupazione della superficie a terra, per il conferimento in discarica del materiale non riutilizzabile e di eventuali profitti derivanti dal riutilizzo di prodotti riciclabili.

Chiaramente il tutto dipende dalle caratteristiche del materiale che si incontra, dal quantitativo in gioco, cosa si vuole fare del materiale da trattare e capire se si vuole intervenire solo sul canale Candiano oppure anche sui terreni circostanti.

Il tempo di realizzazione della fase di studio, caratterizzazione e progettazione è ipotizzabile in circa un anno; il tempo di autorizzazione dell'intervento di bonifica del Candiano è valutabile da sei mesi a un anno; il tempo di realizzazione della bonifica del canale si potrebbe ipotizzare essere fattibile in uno o due anni.

Svolte tali considerazioni che in carenza di dati precisi non possono portare a quantificare un costo preciso per l'intervento che si renderà necessario, per la verifica della sostenibilità economico-finanziaria del *Masterplan* si ritiene di non ridurre l'onere economico previsto nel *Report Finale* che derivava da un aggiornamento dei costi previsti per l'attuazione delle soluzioni proposte a suo tempo da Hera per la bonifica delle acque del canale Candiano. Tale costo è stato stimato – e viene confermato – in € 24.700.000.

## 4.2 La realizzazione del parcheggio in testata Darsena

Le ragioni che hanno portato a proporre la realizzazione di un parcheggio in testata Darsena risultano esplicitate nel *Report Finale* illustrativo del *Masterplan*.

Rispetto all'ipotesi originaria, l'approfondimento operato porta a dimensionarne l'estensione in 400 posti-auto, la metà dei quali può risolvere problemi di mancanza (o carenza) di dotazioni di standard in alcuni subcomparti il cui assetto o la cui ubicazione ne renda ardua la realizzazione.

In tal senso la praticabilità di un intervento attuabile attraverso la logica del *project financing* permette di ipotizzare l'alienazione di 200 posti-auto a soggetti privati che ne abbiano la necessità o l'interesse; gli ulteriori 200 posti-auto saranno utilizzati come parcheggi pubblici a tariffa (e a rotazione).

Una simile ipotesi gestionale deve misurarsi con il costo piuttosto elevato di una struttura multipiano da realizzare anche attraverso la parziale riduzione dello specchio d'acqua del Candiano; la copertura del parcheggio darà luogo alla "piazza sull'acqua", con la sistemazione di uno spazio attrezzato a fruizione pubblica, ad arricchire il quale (magari all'imbocco della banchina sinistra) potrà svilupparsi un insediamento commerciale con *Suc* non superiore a 3.000 mq.

Le valutazioni economiche svolte si limitano tuttavia a verificare le condizioni di fattibilità della sola struttura del parcheggio e della "piazza sull'acqua"; evidentemente la loro integrazione con spazi commerciali potrà risultare economicamente migliorativa rispetto ai dati che vengono qui considerati.

La base da cui questa verifica prende avvio è data dal costo di realizzazione del sistema "parcheggio + piazza", che viene stimato complessivamente in circa 10 milioni di euro:

- banchinamento dell'area fronte Darsena per un'ampiezza di circa 200 m:	€ 1.000.000
- piazza e struttura di parcheggio per 400 posti-auto (a € 20 mila per posto-auto):	€ 8.000.000
- spese generali e costi imprevisti:	€ 1.000.000

Ipotizzando che i ricavi possano essere dati dall'alienazione di 200 posti-auto ad un prezzo variabile fra i 22 e i 25 mila euro cadauno e dalla riscossione nel tempo dei proventi derivanti dall'utilizzo a rotazione dei posti-auto restanti; ipotizzato un riempimento medio giornaliero

pari al 50% dei posti-auto a rotazione, quindi con un introito medio giornaliero di 8-10 euro su 100 posti-auto; valutate quindi le spese di gestione cautelativamente quantificate nel 33% dei proventi prodotti dai posti-auto a rotazione; possono proporsi due diversi scenari:

- A. *l'attivazione di un project financing con oneri a totale carico dell'attuatore privato*: sulla base di un mutuo pari al 70% dell'intervento necessario, calcolato in base ai tassi d'interesse attualmente praticati, si evidenzia un tempo di ammortamento della spesa di 50 anni;
- B. *l'attivazione di un project financing con un "prezzo" a carico di soggetti pubblici pari al 25% dell'investimento necessario*: sulla base di un mutuo pari al 70% dell'intervento necessario, alle stesse condizioni sopra descritte, si evidenzia un tempo di ammortamento della spesa di 34 anni;

A conclusione di tali valutazioni, ai fini della verifica di sostenibilità del *Masterplan* per la Darsena si ritiene di assumere l'ipotesi B, prevedendo la possibilità di attivare un *project financing* con concessione di costruzione e gestione del parcheggio per un arco temporale non inferiore a trentacinque anni, con un "prezzo" corrisposto dal concedente pari a 2,5 milioni di euro.

Allo scadere della concessione, è evidente la struttura tornerà in capo al concedente, che dovrà regolare i rapporti con i soggetti privati titolari dei 200 posti-auto alienati, ma che potrà altresì trarre gli utili derivanti dalla gestione dei posti-auto a rotazione.

### **4.3 Le opportunità fornite dall'attivazione di un fondo immobiliare**

Tenuto conto delle esperienze consolidate nell'ambito d'interventi di riqualificazione così complessi ed articolati (sia sotto il profilo urbanistico che gestionale/finanziario) si ritiene preferibile prediligere (e quindi suggerire) il ricorso a modelli operativi caratterizzati da:

- a) strumenti urbanistici che consentano l'inserimento degli interessi privati nell'operazione immobiliare e un grado di flessibilità nella programmazione degli interventi e nella esecuzione degli stessi (ovviamente nell'ambito di ben precisi "parametri" come, ad esempio, gli obiettivi di trasformazione finale da conseguire e le tempistiche di conclusione dei lavori) che renda appetibile la partecipazione dell'investitore nel processo di trasformazione in esame ➡ *il progetto urbano di Masterplan è stato redatto secondo un'ottica di flessibilità insediativa ed organizzativa.*
- b) modelli di gestione operativa capaci di promuovere e realizzare la trasformazione di ampie aree urbane, coinvolgendo gli enti Pubblici nella *governance* e nella tutela degli interessi collettivi ➡ *si è manifestato l'interesse, da parte di alcuni proprietari - e non è stato escluso da parte degli Enti Pubblici locali - il ricorso ad un fondo immobiliare ad apporto multicomparto.*

### **Un fondo immobiliare AD APPORTO ....**

Nel fondo immobiliare “ad apporto”, a differenza dei fondi immobiliari ordinari, che raccolgono risorse finanziarie tramite il collocamento delle quote e solo successivamente le investono nell’acquisto di beni immobili, il patrimonio viene selezionato e conferito al fondo stesso prima del collocamento delle quote.

All’atto del conferimento i proprietari ricevono quote per un controvalore pari al valore dell’apporto risultante da una apposita perizia di stima.

L’apporto è sospensivamente condizionato all’espletamento delle procedure di valorizzazione e di regolarizzazione. Fino a quando la valorizzazione urbanistica del bene trasferito al fondo non sia completata, il soggetto apportante non può alienare la maggioranza delle quote del fondo.

### **.. un fondo di investimento immobiliare ad apporto MULTICOMPARTO**

- I comparti potrebbero corrispondere alle aree e/o immobili conferiti dai singoli proprietari.
- I singoli comparti presentano caratteristiche diverse sia come composizione (in termini di “asset allocation”) sia come rendimento medio atteso.
- Gli investitori del comparto o dei comparti detengono una quota del fondo in modo da sviluppare la necessaria cointeressenza o “sussidiarietà tra investitori”. Il vantaggio è che si garantisce l’unitarietà dell’intervento complessivo e, indirettamente, si alza la probabilità di successo/rendimento atteso.
- Ogni comparto è una sorta di fondo autonomo.

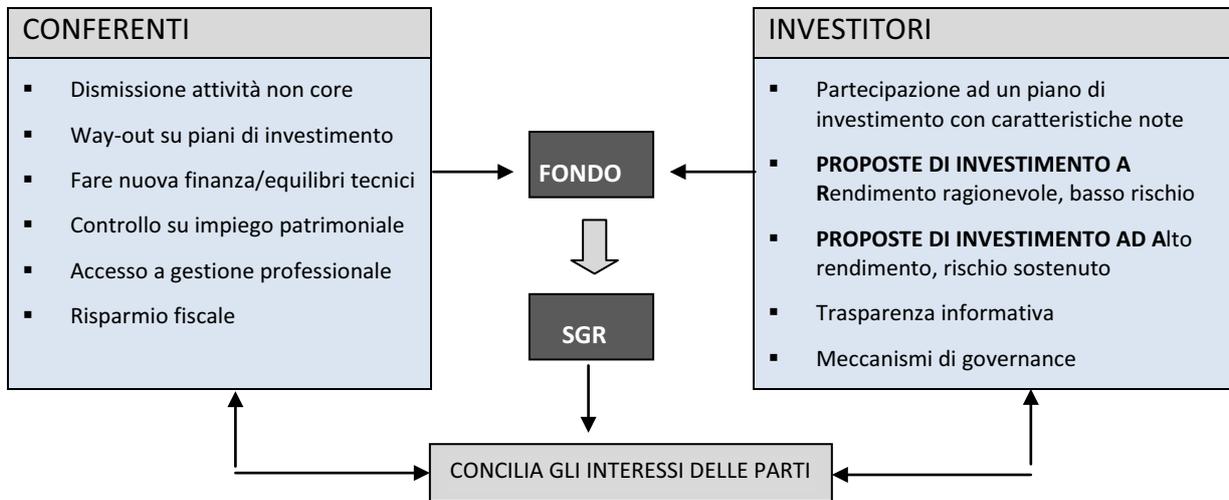
### **Un Fondo Immobiliare ad apporto multicomparto per la riqualificazione della Darsena di città**

Nel caso concreto del programma di riqualificazione della Darsena di città occorre sottolineare che non è ipotizzabile uno sviluppo simultaneo di tutte le aree.

D’altro canto, i tentativi di un’intesa tra i diversi proprietari, anche in considerazione della diversa natura degli stessi, non hanno dato i risultati sperati.

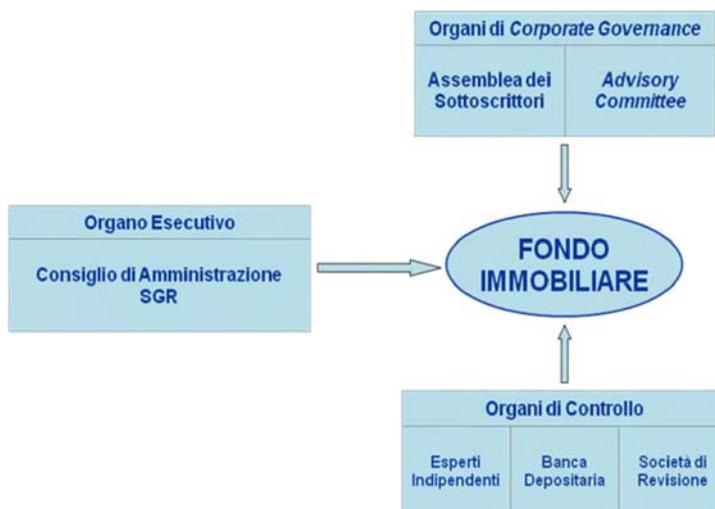
L’ipotesi di lavoro potrebbe, allora, essere quella del ricorso ad un fondo immobiliare ad apporto, consentendo la possibilità di effettuare apporti anche differenziati nel tempo.

I vantaggi: lo strumento del fondo è compatibile con il programma di valorizzazione che richiede un arco temporale di medio periodo; trasferire le proprietà ad un soggetto economico separato (giuridicamente e finanziariamente) dalle altre attività del soggetto promotore, permette di realizzare il tipico effetto “fuori bilancio” dell’operazione; lo strumento, che ha come *mission* quella di valorizzare le proprietà immobiliari, permette di minimizzare gli oneri gestionali beneficiando di economie di scala e di usufruire di un regime fiscale favorevole.



### La partecipazione al fondo delle proprietà pubbliche

Gli spazi posseduti da soggetti pubblici ammontano a mq 73.225<sup>1</sup> (pari al 9 % della superficie complessiva del comparto quantificata in mq 805.758). Questi spazi verranno conferiti a fronte della cessione di quote del fondo e della possibilità di partecipare all'Assemblea dei sottoscrittori.



L'Assemblea dei Sottoscrittori è un organo composto dai partecipanti al Fondo che delibera in merito alla modifica delle politiche di gestione, alla sostituzione della SGR, alla liquidazione anticipata del fondo e alle altre materie previste dalla normativa e dal regolamento del fondo. Nomina il Presidente dell'assemblea ed i propri rappresentanti nell'Advisory Committee.

<sup>1</sup> Capitaneria di Porto: mq 10.930  
Proprietà comunali (sub comparti 23-23b): mq 26.265  
Ex Dogana (AgenDa): mq 2.430  
Superficie banchine: mq 33.600.

Per i soggetti pubblici la condizione ottimale di partecipazione è quella di detenere quote del veicolo e una minima parte delle quote di ciascun comparto, disponendo di un'opzione *put a scadenza* (completamento della valorizzazione) che consenta di uscire dall'investimento beneficiando del riparto del plusvalore scaturito dal completamento dell'iter attuativo.

### ***Fasi per la costituzione del Fondo Immobiliare<sup>2</sup>***

Al fine di uno sviluppo unitario, che tuttavia consenta attuazioni per singoli comparti, è possibile ipotizzare il ricorso ad un fondo immobiliare, previa individuazione della SGR, preferibilmente attraverso procedura ad evidenza pubblica, anche se le aree di proprietà pubblica sono minoritarie.

In sintesi:

- in seguito all'apporto, i singoli proprietari riceveranno quote del fondo. Dovranno, contestualmente all'apporto, essere definite le modalità di sviluppo, in modo che il fondo sia, in qualche modo, garante dell'attuazione sulla base delle linee guida definite a priori, anche attraverso un accordo di programma;
- potrà essere ipotizzata anche una sottoscrizione di quote per cassa, che consenta di reperire parte della liquidità necessaria allo sviluppo (il resto dovrà essere reperito tramite il ricorso al mercato e/o tramite ricorso a finanziamento bancario);
- lo sviluppo vero e proprio avverrà in un secondo momento. È poi possibile prevedere, nel regolamento del fondo, che la liquidazione delle quote avvenga in natura, attraverso l'attribuzione dei beni sviluppati secondo che i quotisti, alla fine dello sviluppo, possano non ricomprare il bene, in tutto o in parte;
- questa soluzione consente la possibilità di una gestione unitaria e di fedeltà alle linee guida che altri strumenti (quali, ad esempio, lo strumento societario) non consentono;

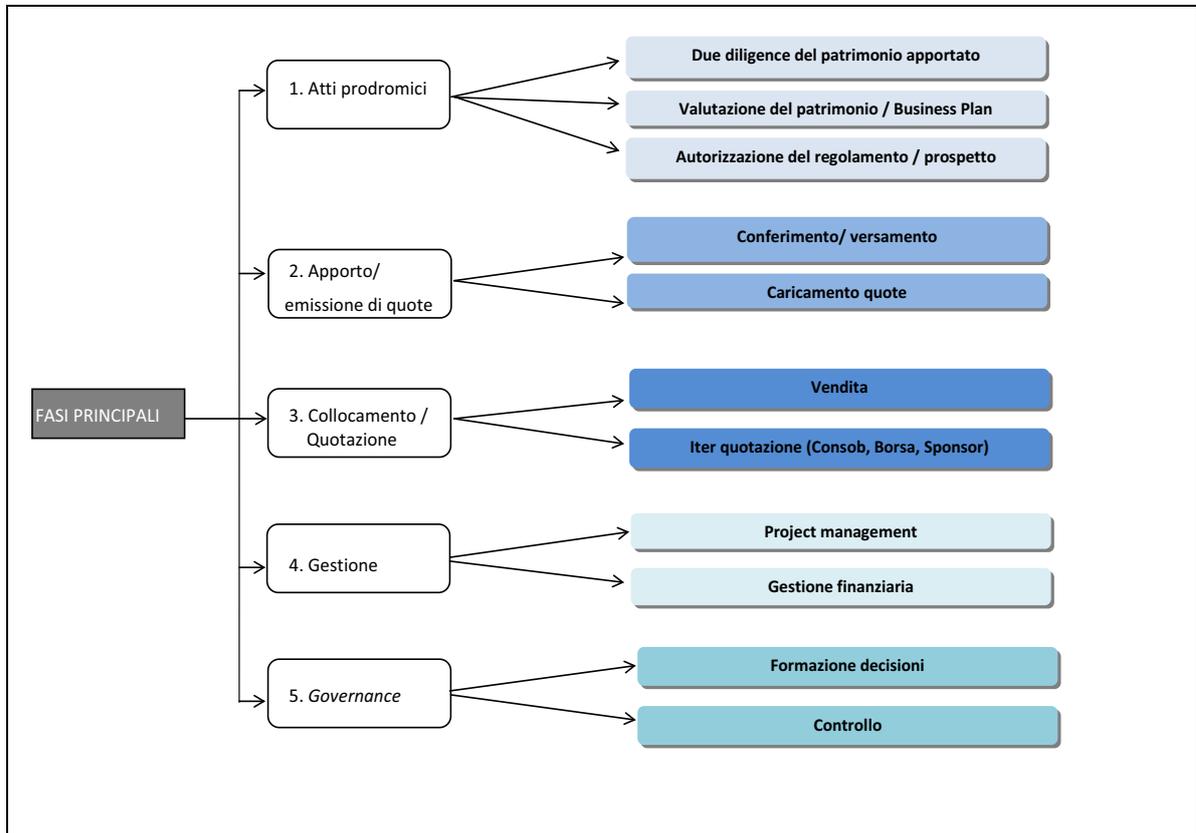
---

<sup>2</sup> Con riferimento alle ipotesi di un fondo immobiliare ad apporto abbiamo incontrato alcuni proprietari della Darsena.

I proprietari si sono dimostrati interessati all'ipotesi del fondo ad apporto, eventualmente anche a comparti, ed hanno manifestato però l'esigenza di garanzie in merito alla possibilità che il fondo persegua effettivamente lo sviluppo del progetto così come condiviso dall'Amministrazione Comunale. Finalità che può essere perseguita attraverso opportuni accordi in sede di apporto. I temi sollevati, in ordine alla concreta fattibilità dell'operazione, riguardano i seguenti aspetti:

- valutazione del valore delle aree da apportare;
- disponibilità da parte del fondo all'acquisto di almeno una parte delle aree;
- possibilità di apporti successivi da parte di quei proprietari che volessero intervenire in seguito;
- necessità di contenere le singole quote al di sotto della soglia del 5% (per evitare una fiscalità sfavorevole);
- previsione di una partecipazione da parte della Pubblica Amministrazione, eventualmente con quote diversificate rispetto a quelle dei proprietari;
- livello di indebitamento delle proprietà e, conseguentemente, livello di indebitamento del fondo che dovesse accollarsi i mutui fondiari. A tale riguardo occorre tenere in considerazione il fatto che sarà necessaria liquidità per portare a termine gli interventi e che questo è, nei fatti, il principale beneficio dello strumento del fondo che consente di concentrare le risorse in un unico veicolo.

- occorrerà valutare, nel dettaglio, le implicazioni in tema di efficienza fiscale e di costi legati alla SGR, soprattutto alla luce delle novità introdotte a partire dal Decreto Sviluppo.



## 5. I TERMINI ECONOMICI DELL'INTERVENTO PUBBLICO

L'intervento delineato dal *Masterplan* – e in qualche modo ridefinito nel presente *Report Integrativo* – tende alla realizzazione di un quartiere evoluto e capace di migliorare la qualità di vita di Ravenna e del suo territorio; per questo risulta decisiva la capacità di definizione e concretizzazione del sistema delle infrastrutture, degli spazi e delle attrezzature pubbliche che di tale vivibilità sono gli elementi essenziali.

### 5.1 I dati economici

Riprendendo le considerazioni svolte nel *Report Finale*, occorre ribadire come il peso economico maggiore a cui trovare copertura sia determinato dal sistema delle opere pubbliche: infatti le opere di urbanizzazione primaria e secondaria comportano un costo complessivo stimabile in circa 32 milioni di euro, mentre sussiste un insieme di opere da realizzare a supporto della sostenibilità e della qualità dell'intervento che comportano un ulteriore costo di 70,7 milioni di euro.

Ai fini della sostenibilità economico-finanziaria dell'intervento si considera che le opere di urbanizzazione primaria e secondaria siano realizzate dagli attuatori a scomputo dei relativi oneri di urbanizzazione: in tal modo si considera azzerato il saldo fra oneri di U1 e costo delle opere di U1, mentre gli oneri di U2 risultano superiori rispetto all'ammontare delle opere di urbanizzazione secondaria producendo un'entrata pari a € 1.675.000 circa.

In fase di gestione dell'intervento, il Comune di Ravenna potrà decidere circa le modalità di realizzazione del sistema delle attrezzature per l'istruzione (asilo nido e scuola d'infanzia) e per attività di interesse collettivo: esse potranno essere finanziate con i proventi degli oneri di U2 e realizzate da parte del soggetto pubblico.

Tra le opere da realizzare a supporto della sostenibilità e della qualità dell'intervento rientrano interventi infrastrutturali al servizio dell'intero comparto e tali da recare un beneficio funzionale al sistema insediativo di Ravenna est: si tratta della regimazione idraulica della zona, della bonifica del canale Candiano, della realizzazione dell'asse stradale di spina sulla porzione destra del comparto, della connessione fra via Antico Squero e via delle Industrie, della sistemazione delle banchine, della realizzazione della "piazza sull'acqua" con sottostante parcheggio multipiano, della realizzazione di un ponte mobile ad uso ciclo-pedonale in corrispondenza della sede dell'Autorità Portuale, della realizzazione del Parco delle Archeologie Industriali con il conseguente restauro degli edifici di valore archeologico industriale.

Resta impregiudicata la previsione di un secondo ponte mobile in corrispondenza dell'ex Consorzio Agrario, la cui realizzazione, oltre che risultare non prioritaria per la funzionalità del quartiere, andrà correlata alla capacità di messa a disposizione di apposite risorse da parte di attuatori privati degli interventi nei diversi subcomparti.

Quanto alle modalità di copertura della spesa relativa alle opere di interesse generale, risulta possibile evidenziare un ventaglio di opzioni finanziarie che possono permettere all'Amministrazione Comunale di darvi copertura.

Un presupposto alla base di tale contabilizzazione consiste nel valore convenzionale attribuito alla Sf e alla Suc all'interno del comparto Darsena. Quantificando in 2.400 euro/mq il prezzo medio di vendita degli immobili di nuova realizzazione e calcolata nel 20% l'incidenza dell'area per ogni metro quadrato di Suc (pari a 480 euro/mq), l'indice  $U_f = 0,50$  mq/mq Sf porta a valutare le aree in circa 240 euro/mq Sf.

Tenendo conto di tale valore, le opzioni proposte sono così riassumibili:

- a. *riutilizzo dei proventi derivanti dalla valorizzazione delle aree comunali edificabili*: la quantificazione di tali proventi è stata stabilita in € 480/mq Suc per la capacità edificatoria intrinseca ai subcomparti e in € 240/mq Suc per la capacità edificatoria ospitata. L'ammontare di tale risorsa è stimato in 6,5 milioni di euro;
- b. *riutilizzo dei proventi derivanti dalla valorizzazione delle aree demaniali edificabili*: la quantificazione di tali proventi è stabilita nella quota di 1/3 di quanto stimato per l'area di proprietà comunale (pari a € 160/mq Suc), per un provento complessivo ammontante a 1,1 milioni di euro;
- c. *utilizzo di dividendi ripartiti da Ravenna Holding* in quanto soggetto attuatore dell'intervento nel subcomparto "Dogana", per l'ammontare di 2,4 milioni di euro, corrispondenti al 50%circa della valorizzazione dell'area sulla base della capacità edificatoria ad essa riconosciuta dal protocollo d'intesa del 24 giugno 2009;
- d. *attivazione di finanziamenti statali per interventi di riqualificazione* (sulle risorse della Legge Obiettivo per le annualità 2014-2020, del Piano Nazionale per le Città o di altri canali di finanziamento pubblico), per l'ammontare di 5,8 milioni di euro corrispondenti al costo stimato per la riqualificazione delle banchine del Candiano;
- e. *proventi derivanti dalla compensazioni di aree di urbanizzazione secondaria reperite in altri subcomparti*: la stima di tali aree è stata effettuata in coerenza con i valori assegnati alle aree del comparto Darsena e comporta proventi per un ammontare di 13,17 milioni di euro;
- f. *reinvestimento dei proventi derivanti dalla vendita della Suc prodotta dalle banchine del Candiano*: stanti le determinazioni assunte in sede normativa (alternatività fra la Suc ospitata prodotta dalla "cintura verde", dalle banchine o dal sistema ferroviario) e vista la quantità complessiva di Suc obbligatoriamente ospitata (mq 80.001) si è stimata l'alienazione dell'intera potenzialità espressa delle banchine (mq 33.600) il cui valore è stato quantificato sulla base dei dati stimati nello studio svolto dal prof. Stanghellini, producendo un introito di 8,06 milioni di euro;
- g. *applicazione del "contributo aggiuntivo per la realizzazione di opere pubbliche di sostenibilità"*, la cui entità è stata calcolata in € 90/mq Suc (esclusa la quota destinata a erp/ers), con una riduzione del 10% rispetto a quanto proposto nel *Report Finale* del giugno 2012; tale voce può produrre un'entrata stimata in poco meno di 34 milioni di euro.

L'insieme di tali opzioni consente di dare copertura agli interventi previsti, così come evidenziato nella tavola 4 del presente *Report Integrativo*.

Una notazione finale che occorre introdurre riguarda le forme di gestione di un siffatto intervento che comporta investimenti complessivi che, comprendendo il costo del parcheggio di testata, superano i 110 milioni di euro: stanti le regole che governano la finanza locale, risulta improponibile far carico al Comune di Ravenna della gestione finanziaria che verrebbe immediatamente a confliggere con le normative in materia di “patto di stabilità”.

Al di là delle scelte che verranno operate, questo rimane un punto di riflessione aperto, che viene affidato alle determinazioni che il Comune di Ravenna vorrà assumere.





## 6. I TEMI NORMATIVI EMERGENTI

Il *Report Finale* ha sottolineato come il *Masterplan* non rappresenti la sede per la definizione di un articolato normativo di dettaglio, decidendo peraltro di fissare un decalogo di principi e temi da tradurre in norme attuative per il *POC tematico*.

Questo *Report Integrativo*, nel confermare i temi già evidenziati e trattati, evidenzia la necessità di adeguare le previsioni già formulate rispetto alle valutazioni qui espresse, riarticolarlo dunque l'intero impianto normativo in forme più coerenti con gli obiettivi espressi dal Comune di Ravenna e complessivamente assunti dal *Masterplan* per la Darsena di Città.

Sette sono i temi che andranno ulteriormente esplicitati:

- a. *obbligo di ospitare una Suc pari a 0,10 mq/mq Sf* prodotta alternativamente o congiuntamente dalle capacità edificatorie assegnate alla "cintura verde", alle banchine del canale Candiano o al sistema "stazione ferroviaria-scalo merci";
- b. *sistema delle premialità a fronte di interventi migliorativi della qualità ambientale*: occorrerà definire la gamma degli interventi che verranno considerati e gli standard minimi che andranno conseguiti al fine di godere delle premialità in termini insediativi (incremento della Suc) ed economici (riduzione del contributo commisurato al costo di costruzione);
- c. *modalità di calcolo della Suc realizzabile negli edifici considerati di valore archeologico industriale*: nello specifico, andranno dettagliate le modalità d'intervento (e la possibilità di trasferimento della Suc al di fuori dei volumi esistenti) sui diversi manufatti compresi in tale insieme;
- d. *modalità di calcolo delle dotazioni urbanistiche del comparto* in rapporto alla Suc ospitata e alla presenza di manufatti di valore archeologico industriale da recuperare e rifunzionalizzare;
- e. *subcomparti di proprietà pubblica*: andranno specificate le modalità di calcolo della *Suc totale realizzabile* nei subcomparti "dogana", 19a e 20a. Talora tali modalità derivano da scelte di tipo politico-strategico legate al ruolo che i subcomparti rivestono nell'attuazione dell'intervento di riqualificazione dell'intero comparto Darsena;
- f. *subcomparti con PUA parzialmente attuati*: andranno recepite le previsioni dei PUA vigenti, con conferma delle quantità edificabili residue, integrate dalla sola premialità correlata alla qualità degli interventi da progettare;
- g. *subcomparti ad attuazione differita*: si tratta di normare le modalità e le condizioni a cui viene subordinata l'attuazione dei comparti 11 e 20a, peraltro già dettagliatamente illustrate ai punti F e D del paragrafo 2.

Il dettaglio di questi ulteriori spunti normativi dovrà collocarsi nel solco concettuale già tracciato e più volte ribadito nel *Report Finale* del *Masterplan*, secondo cui occorre porre grande attenzione alla possibilità di definire principi e obiettivi chiari per il progetto e il processo di riqualificazione della "Darsena di Città", senza trascurare l'esigenza di dar vita ad uno strumento dotato di margini di flessibilità resi indispensabili alla luce dei tempi richiesti per la sua attuazione.

---

**Fattibilità economico-finanziaria**

La flessibilità in campo urbanistico è stata talora considerata un disvalore; al contrario, essa rappresenta la giusta risposta ad uno scenario economico e operativo fortemente dinamico e per la pubblica amministrazione costituisce una sfida da giocare sul terreno della qualità degli interventi, in un confronto dialettico fra pubblico e privato da sviluppare sui contenuti progettuali piuttosto che sulla rigida e difensiva affermazione di un qualsivoglia dettato normativo.

## 7. LA VERIFICA DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICO-FINANZIARIA DEL PROGETTO URBANISTICO

### 7.1 Introduzione

Il presente capitolo si pone l'obiettivo di verificare la fattibilità economico-finanziaria del progetto di riqualificazione della "Darsena di Città", in uno scenario alternativo (di seguito *Scenario Report Integrativo*) rispetto al Base case illustrato nel capitolo 5 del *Report Finale*.

Si precisa che all'interno della stessa macrostruttura del progetto già vista, anche in quest'ultima simulazione, il progetto ha un orizzonte temporale di 25 anni ed è articolato in 4 fasi ciascuna composta dai seguenti steps:

- Step 1: "Opere di urbanizzazione generale ed impianti";
- Step 2: "Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale";
- Step 3: "Costi generali".

Tale scenario alternativo, risulta in particolare caratterizzato dal cambiamento di alcune ipotesi di lavoro, riguardanti specifici aspetti qualitativi e quantitativi delle singole attività ed interventi previsti.

Di seguito vengono innanzitutto illustrate le variazioni più significative introdotte rispetto al Base case del *Report Finale* e successivamente vengono riportati i risultati della verifica della sostenibilità economico-finanziaria, per lo *Scenario Report Integrativo*.

### 7.2 Principali ipotesi di lavoro previste nello *Scenario Report Integrativo*

Tra i proventi dello *Scenario Report Integrativo* pari complessivamente a 103,1 €/mln rispetto agli 87,8 €/mln del *Report Finale*, le principali nuove ipotesi riguardano:

- Oneri U2.  
La possibilità di realizzazione delle opere di U2 a scomputo dei relativi oneri viene confermato – secondo quanto già espresso nel paragrafo 5.1; ai fini della verifica di sostenibilità economica si considera un sostanziale pareggio fra i proventi (oneri) e i costi relativi alla realizzazione delle opere di urbanizzazione secondaria.  
Si precisa inoltre che pur prevedendo il contributo del costo di costruzione relativo a tali interventi pari a 8,7 €/mln, tale contributo non figura più tra i proventi del progetto, si tratta infatti di risorse che saranno impiegate diversamente dal Comune di Ravenna.
- Valorizzazione aree comunali e demaniali.  
Proventi per 7,6 €/mln da vendita di 23.798 mq (prezzo medio di 320,6 €/mq).
- Finanziamento da parte del Comune di Ravenna.  
Pari a 2,4 €/mln proveniente da dividendi della controllata Ravenna Holding.
- Compensazione su diversa dislocazione aree pubbliche.  
Relativi a proventi da 48.781 mq valorizzati a 270,0 €/mq, pari a 13,17 €/mln.

---

**Fattibilità economico-finanziaria**

- Proventi statali da programmi di riqualificazione.  
Contributo pubblico pari a 5,8 €/mln.
- Vendita Suc delle banchine.  
Alienazione ai privati di 33.600 mq di suc delle banchine a 240,0 €/mq.
- Contributo aggiuntivo per la realizzazione di opere pubbliche di sostenibilità.  
Tale contributo è stato qui previsto pari a 90,0 €/mq.

Tra i costi dello Scenario Report Integrativo pari complessivamente a 103,0 €/mln rispetto agli 87,1 €/mln del Base case del Report Finale, le principali nuove ipotesi riguardano sia il costo delle opere che la tipologia, sono state infatti introdotte nuove opere, eliminate alcune, confermando alcuni interventi precedenti. Le principali variazioni rispetto al Report Finale riguardano le opere di interesse generale che si attestano complessivamente a 70,7 €/mln, presentando un significativo incremento +23,7 €/mln. Nella *tavola 5*, vengono illustrati i principali interventi previsti, all'interno delle opere di interesse generale.

Le previsioni in merito alla quantificazione economica delle voci di costo e dei proventi relativi al progetto conducono complessivamente ad un saldo netto positivo pari a 13 €/000, riconducibile al saldo dello Step 3. Sulla base dei risultati esposti risulta verificata la complessiva sostenibilità economica del progetto. Tale risultato, tuttavia, non tenendo conto dell'orizzonte temporale dei proventi e dei costi, non garantisce l'effettiva sostenibilità economico-finanziaria del progetto. A questo scopo, occorre sviluppare un prospetto fonti/impieghi che tenga conto, oltre che dei dati economici del progetto, anche delle eventuali necessità/disponibilità finanziarie e dei relativi oneri/proventi, mentre la verifica della sostenibilità economico-finanziaria verrà sviluppata nel successivo paragrafo attraverso un prospetto fonti/impieghi pluriennale.

Fattibilità economico-finanziaria

Tavola 5 - Opere di interesse generale (valori in €/000)

Descrizione	Fase di realizzazione	Stima dei costi
<b>Parcheggi</b>		<b>3.513</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	1.574
	Fase 2	395
	Fase 3	668
	Fase 4	877
<b>Verde pubblico</b>		<b>6.263</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	2.287
	Fase 2	1.076
	Fase 3	1.416
	Fase 4	1.485
<b>Piste ciclabili</b>		<b>1.958</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	275
	Fase 2	957
	Fase 3	484
	Fase 4	242
<b>Scuole (Asilo nido e Scuola d'infanzia) e Illuminazione pubblica</b>		<b>3.993</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	3.465
	Fase 3	330
	Fase 4	198
<b>Attrezzatura collettiva</b>		<b>2.640</b>
<i>di cui:</i>	Fase 3	715
	Fase 4	1.925
<b>Vasca nord di prima pioggia</b>		<b>17.070</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	9.100
	Fase 2	7.970
<b>Vasca Bidente di prima pioggia</b>		<b>4.755</b>
<i>di cui:</i>	Fase 3	4.755
<b>Bonifica Candiano</b>		<b>24.700</b>
<i>di cui:</i>	Fase 3	6.480
	Fase 4	18.220
<b>Sistemazione banchine</b>		<b>5.810</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	4.000
	Fase 2	1.810
<b>Piazza sull'acqua e parcheggio di testata, Rete fognatura extra compartimenti e Connessione via A. Squero - via Industrie</b>		<b>4.315</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	4.315
<b>Realizzazione asse di spina</b>		<b>5.363</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	2.294
	Fase 2	1.568
	Fase 3	1.502
<b>Restauro edifici di archeologia industriale e realizzazione Parco Archeologie industriali</b>		<b>7.150</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	7.150
<b>Passerella ciclo-pedonale apribile</b>		<b>1.573</b>
<i>di cui:</i>	Fase 1	1.573

Tavola 6 - Dati di fattibilità economica: dettaglio per fasi e Step previsti (valori in migliaia €)

Descrizione	Fase 1			Fase 2			Fase 3			Fase 4						
	Sec	€/mq	Riduzione Totale	Sec	€/mq	Riduzione Totale	Sec	€/mq	Riduzione Totale	Sec	€/mq	Riduzione Totale				
<b>Step 1 - Opere di urbanizzazione generale ed impianti</b>																
Oneri U.I. (inclusa quota banchina)	53.124	35,1	1.870,3	13.804,0	35,1	1,0	43,1	30.010,0	35,1	1,0	1.054,5	33.544,0	35,1	1,0	1.040,0	4.651,9
Demolizione	50.138	31,1	1.581,3	16.700,0	31,1	1,0	52,9	19.320,0	31,1	1,0	601,7	26.194,0	31,1	1,0	81,7	3.591,6
Commercio	45.778	31,2	1.406,0	15.330,0	31,2	1,0	47,6	17.640,0	31,2	1,0	540,5	23.916,0	31,2	1,0	743,0	3.198,1
Azienda	13.079	12,0	430,3	4.331,0	12,0	1,0	52,4	5.040,0	12,0	1,0	60,2	6.394,0	12,0	1,0	81,7	359,5
Contributi per le realizzazioni delle opere U.I. a carico dei gli abitanti			1.005,5								463,4				443,3	2.311,6
<b>Totale Oneri U.I.</b>	<b>160.119</b>		<b>6.012,6</b>	<b>30.310,0</b>			<b>1.831,6</b>	<b>73.014,0</b>			<b>3.744,4</b>	<b>92.333,0</b>			<b>3.328,1</b>	<b>13.933,7</b>
<b>Opere di urbanizzazione generale ed impianti</b>																
Spese e parafiscali			3.310,6				821,6				1.934,4				3.028,1	7.393,7
Impianti a rete			1.000,0				1.630,0				1.500,0				1.500,0	6.680,0
<b>Totale opere di urbanizzazione generale ed impianti</b>			<b>6.012,6</b>				<b>1.831,6</b>				<b>3.744,4</b>				<b>3.328,1</b>	<b>13.933,7</b>
<b>Saldo</b>			-				-				-				-	-
<b>Step 2 - Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutture generali</b>																
Oneri U.I. (inclusa quota sp. e banche)	61.632	56,23	2.773,4	18.234,0	56,2	0,8	81,1	40.387,0	56,2	0,8	1.816,3	46.203,0	56,2	0,8	3.112,1	7.521,4
Demolizione	50.138	56,23	2.355,4	16.700,0	56,2	0,8	75,4	19.320,0	56,2	0,8	860,2	26.194,0	56,2	0,8	1.179,3	5.053,3
Commercio	45.778	56,23	2.029,3	15.330,0	56,2	0,8	69,0	17.640,0	56,2	0,8	702,6	23.916,0	56,2	0,8	1.079,8	4.681,4
Azienda	13.079	3,47	36,3	4.331,0	3,5	0,8	13,2	5.040,0	3,5	0,8	14,0	6.394,0	3,5	0,8	19,0	81,4
Contributi per le realizzazioni delle opere U.I. a carico dei gli abitanti			476,1				149,0				119,4				341,6	1.086,3
<b>Totale Oneri U.I.</b>	<b>170.647</b>		<b>7.602,5</b>	<b>34.600,0</b>			<b>2.407,4</b>	<b>82.391,0</b>			<b>3.613,0</b>	<b>103.977,0</b>			<b>4.726,9</b>	<b>18.367,8</b>
<b>Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutture generali</b>																
Parafiscali			1.573,6				394,6				648,3				1.765,9	3.513,4
Verde pubblico	69.300	30,00	2.085,9	32.600,0	30,0		1.079,8	42.000,0	30,0		1.457,0	47.000,0	30,0		1.455,0	6.263,4
Pure edibili			275,0				977,0				481,0				344,0	1.051,0
Servizi (A volte nido e Servizi d'infanzia) e illuminazione pubblica			3.465,0								330,0				193,0	3.993,0
Altre opere edili			-				-				-				-	-
<b>Totale Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutture generali</b>	<b>88.137</b>		<b>7.602,5</b>	<b>37.200,0</b>			<b>3.407,4</b>	<b>89.379,0</b>			<b>3.613,0</b>	<b>90.980,0</b>			<b>4.726,9</b>	<b>18.367,8</b>
<b>Saldo</b>			-				-				-				-	-
<b>Step 3 - Opere generali</b>																
Altre opere			8.000	330,26			2.400,0	6.815,0	160,0		1.007,3	8.940,0	415,4		3.714,0	7.629,4
Valorizzazione aree comuni e dimostrate							3.720,0				4.442,6				5.289,6	21.599,2
Finanze Comune di Ravenna (di cui fondi) Ravenna Holding							4.054,8				2.701,1				2.330,0	30.146,5
Comuni su diverse ditte, aree pubbliche e Progetti speciali da program. di equità			160.219	80,00			1.320,0	72.810,0	80,0		1.320,0	97.218,0	80,0		1.320,0	2.054,0
Comuni su appalti opere pubbliche di servizi tecnici			48.209	240,00			3.330,0	6.300,0	240,0		4.200,0	12.300,0	240,0		4.200,0	2.054,0
<b>Totale Opere generali</b>	<b>170.219</b>		<b>23.431,7</b>	<b>59.210,0</b>			<b>11.347,7</b>	<b>78.229,0</b>			<b>12.741,0</b>	<b>101.233,0</b>			<b>13.229,0</b>	<b>70.749,1</b>
<b>Costi Generali</b>			<b>9.100,0</b>				<b>7.970,0</b>				<b>4.755,0</b>				<b>17.070,0</b>	
Valore medio di prima pioggia			4.000,0				1.810,0				6.480,0				18.220,0	24.709,0
Bonifica Costanti			13.100,0				2.780,0				11.230,0				13.250,0	52.335,0
Strutturazioni tecniche			4.312,0				1.567,5	9.100,0	165,0		1.591,5				4.315,0	5.361,5
Opere generali (iva esente)			2.293,5				7.159,0				1.501,3				7.159,0	7.159,0
Costi generali			13.900				11.311,5				11.311,5				18.400,5	
Altre opere			13.000				11.347,5				10.736,5				70.735,5	
<b>Totale Costi generali</b>	<b>13.000</b>		<b>23.431,5</b>				<b>23.431,5</b>				<b>23.431,5</b>				<b>70.735,5</b>	
<b>Saldo</b>			<b>0,2</b>				<b>0,2</b>				<b>4,5</b>				<b>43,6</b>	



### 7.3 Verifica della sostenibilità economico-finanziaria nello *Scenario Report Integrativo*

La verifica della sostenibilità economico-finanziaria per tutta la durata del progetto (sviluppata sulla base delle medesime ipotesi finanziarie utilizzate nel Base case del *Report Finale*), risulta necessaria per consentire in ciascun periodo la copertura del fabbisogno finanziario.

La tavola 8 riporta un prospetto sintetico del fabbisogno finanziario e delle fonti di copertura del progetto che permette di apprezzare le risorse necessarie ed i mezzi finanziari da reperire.

Tavola 8 - **Prospetto Impieghi e Fonti di finanziamento sulla base dei dati di fattibilità economico-finanziaria (valori in €/mln)**

IMPIEGHI	Totale	FONTI	Totale
Opere di urbanizzazione primaria	32,28	Oneri U1	32,28
Opere di urbanizzazione secondaria	70,74	Oneri U2 (esclusa quota erp)	70,98
Costi generali	-	Altri proventi	-
Oneri finanziari su disavanzo	0,24	Proventi finanziari su avanzo	-
Avanzo (Disponibilità finanziarie)		Disavanzo (Debiti finanziari a breve)	
<b>Totale IMPIEGHI</b>	<b>103,26</b>	<b>Totale FONTI</b>	<b>103,26</b>

Lo sviluppo del prospetto fonti/impieghi pluriennale sopra illustrato, ha permesso di verificare, un sostanziale equilibrio positivo tra proventi e oneri, pertanto la sostenibilità economico-finanziaria del progetto, risulta verificata anche nello Scenario Alternativo. Le disponibilità finanziarie generate dal progetto permettono infatti, di aggiungere, tra le fonti di finanziamento un'ulteriore, anche se limitata, voce costituita dai proventi finanziari. Sulla base dei risultati esposti risulta verificata la complessiva sostenibilità economico-finanziaria: infatti, il progetto genera, per tutto l'arco temporale di riferimento, un adeguato livello di fonti finanziarie tali da consentire la copertura degli impieghi associati alla realizzazione delle opere, prevedendo un equilibrio tra fonti e impieghi.

Tavola 9 - **Flussi di cassa** (valori in €/mln)

	<b>Totale</b>
Oneri U1 (esclusa quota banchina)	(32,28)
Oneri U2 (esclusa quota erp e banchine)	70,98
Proventi	70,98
<b>TOTALE PROVENTI</b>	<b>103,26</b>
Opere di urbanizzazione generale ed impianti	32,28
Opere di urbanizzazione secondaria e infrastrutturazione generale	70,74
Costi generali	70,74
<b>TOTALE ONERI</b>	<b>(103,02)</b>
<b>FLUSSO DI CASSA OPERATIVO*</b>	<b>0,24</b>
Proventi finanziari su avanzo	-
<b>FLUSSO DI CASSA COMPLESSIVO**</b>	<b>0,24</b>
*Avanzo (Disavanzo)	
**Avanzo (Disavanzo) complessivo	

A lato, si presenta uno schema dei flussi di cassa generati dall'intervento.

L'analisi dei flussi di cassa evidenzia che il progetto si autofinanzia, in quanto è in grado di generare un adeguato livello di liquidità tale da soddisfare le esigenze monetarie e finanziarie previste.

← **Verifica positiva della sostenibilità economica**

← **Verifica positiva della sostenibilità economico-finanziaria**

Figura 1 - Dinamica degli impieghi e delle fonti di finanziamento

