



## Ravenna, la darsena e la città

### *Ravenna, the harbour and the city*

Il contributo indaga alcuni aspetti dell'evoluzione della pianificazione urbanistica in Emilia-Romagna, con riferimento agli strumenti e alle vicende che hanno interessato la città di Ravenna e la sua darsena, dalla fine degli anni Sessanta del Novecento ad oggi. In questo periodo la pianificazione urbanistica si evolve nella direzione di un progressivo ridimensionamento delle previsioni di sviluppo e di una sempre maggiore attenzione all'esistente, ai valori storici e paesaggistici del territorio. Dal 1995 con l'approvazione del Programma di Riqualficazione Urbana della Darsena di Città varie sperimentazioni progettuali si succedono, riflettendo gli stili di progetto e i temi che attraversano il dibattito nazionale, fino alle vicende più recenti, che riflettono nel contesto locale l'urgenza di un passaggio - di ordine culturale e tecnico - dalla prospettiva della riqualficazione urbana verso il più ampio e complesso set di politiche e di azioni che oggi comprendiamo con il termine rigenerazione.

*This essay analyses some aspects of town planning evolution in Emilia-Romagna, referring to the plans and the events that affected Ravenna and its harbour (the so-called "Darsena di Città"), from the end of the 60s to nowadays. In this period town planning evolved towards the gradual redefinition of the perspectives of growth and the increasing attention to existing city, historical values and landscape. Since 1995, when a Urban Development Plan concerning the "Darsena di Città" was approved, many design experimentation were led, reflecting manners and themes of the national debate. The more recent experiences reflect at the local level the need of a transition - both cultural and technical - from a traditional urban design perspective towards a complex set of policies and actions that we include in the term 'urban regeneration'.*



**Valentina Orioli**

E' ricercatore e docente di Urbanistica al Dipartimento di Architettura dell'Università di Bologna, di cui è vice direttore. Recentemente ha curato per Bruno Mondadori i volumi "Milano Marittima 100. Paesaggi e architetture per il turismo balneare" (2012) e "Spiagge urbane. Territori e architetture per il turismo balneare in Romagna" (con V. Balducci, 2013).

**Parole chiave:** Ravenna; Darsena di Città; riqualficazione urbana; progetto urbano; piano regolatore generale; Ludovico Quaroni; Marcello Vittorini

**Keywords:** Ravenna; Darsena di Città; urban regeneration; urban design; urban development plan; Ludovico Quaroni; Marcello Vittorini



Il caso di Ravenna si può considerare esemplare rispetto all'evoluzione della pianificazione comunale in Emilia-Romagna dal secondo dopoguerra ad oggi, sia per la continuità nella produzione e nell'aggiornamento degli strumenti urbanistici, che per la sintonia culturale e tecnica che essi manifestano rispetto alle diverse "stagioni" dell'urbanistica italiana. Le pagine che seguono sono pertanto dedicate ad una riflessione sulle vicende ravennate, e in particolare sui piani e i progetti relativi alla Darsena di Città, con l'intento di mettere in luce alcuni aspetti che, seppure legati a questo specifico contesto, possono alimentare una riflessione più generale sui temi e gli strumenti dell'urbanistica comunale.

### LA CITTÀ, LE ACQUE, IL PORTO: ALCUNI CENNI ALLA STORIA DI RAVENNA

Fino alla seconda metà dell'Ottocento la storia della città di Ravenna si caratterizza per la relativa invarianza della *forma urbis* - con la sostanziale permanenza del tracciato delle mura, dalla dominazione di Teodorico in poi - ma al tempo stesso per la considerevole quantità di progetti e sperimentazioni sul reticolo idrografico e sul complesso sistema idraulico urbano e territoriale.<sup>1</sup> Le sensibili modificazioni fisiografiche che hanno interessato il sito ravennate fino dalla fondazione, in età preromana, della città, hanno prodotto infatti una serie di metamorfosi successive, attraverso le quali, da «città di acque

correnti» situata al centro di una laguna viva, Ravenna si è trasformata progressivamente in «città di terra».<sup>2</sup>

Già a metà del VI sec. si può considerare completata una prima mutazione del sito in cui sorge Ravenna, che si trova ormai distante circa 380 metri dal mare, e la cui efficienza come porto è compromessa a causa della notevole estensione dei bassifondi lungo la costa. A partire da questa condizione, di progressivo declino e perdita di funzionalità, nei secoli successivi si moltiplicano gli interventi idraulici, con l'obiettivo di mettere in sicurezza la città dalle inondazioni e contemporaneamente di dotarla di scali efficienti ed estendere il territorio coltivabile grazie



alla tecnica della bonifica per colmata. Delle complesse vicende di riorganizzazione del sistema idrografico che si svolgono fra il XIII e il XVIII secolo fa parte anche la costruzione di porto Corsini, avvenuta a partire dal 1735 per iniziativa del cardinale Alberoni. Il porto, collegato al centro urbano attraverso un ampio canale navigabile, avrebbe dovuto rilanciare Ravenna come scalo principale nello Stato Pontificio, ma il suo effettivo sviluppo è successivo di oltre un secolo alla costruzione. Con l'unificazione italiana e la costruzione della rete ferroviaria,<sup>3</sup> porto Corsini diviene infatti uno dei luoghi strategici per l'economia ravennate, sia come scalo commerciale che come prima meta del turismo balneare.<sup>4</sup>

Il riconoscimento di porto Corsini come “porto nazionale”, voluto da Luigi Carlo Farini nel 1860, costituisce la premessa alle opere di allargamento del canale Candiano e di sistemazione delle banchine, intraprese a partire dal 1870, in seguito alle quali si insediano, nei pressi della stazione ferroviaria e della dogana, una serie di opifici e magazzini che costituiscono il primo nucleo di un comparto destinato a crescere già fra le due guerre mondiali.

Nel secondo dopoguerra, con la ricostruzione e l'ampliamento delle attività della SAROM (Società Azionaria Raffinazione Olii Minerali) lungo la banchina destra del canale Candiano,<sup>5</sup> e l'insediamento dell'ANIC (Azienda Na-

zionale Idrogenazione Combustibili) nel 1958 lungo la sponda sinistra, si amplia e si consolida ulteriormente un vasto settore produttivo, con prevalenza delle funzioni industriali e petrolchimiche sulla sponda sinistra e concentrazione delle attività di produzione, trasformazione e stoccaggio legate al settore agricolo sulla sponda destra, dove fissa la propria sede anche la CMC (Cooperativa Muratori e Cementisti).

#### **IL “RITORNO AL MARE”: IL PORTO DI RAVENNA NEI PROGETTI DI SVILUPPO URBANO E TERRITORIALE NEL SECONDO DOPOGUERRA**

Se già fra il 1936 e il 1951, nonostante la guerra, la città era stata interessata da una



Ravenna, la darsena e la città

V. Orioli

rilevante crescita demografica, con un incremento di oltre 10.000 abitanti,<sup>6</sup> dal secondo dopoguerra la presenza del porto con tutte le attività collegate si conferma fattore trainante della crescita urbana, e come tale diviene uno dei temi centrali della pianificazione urbanistica comunale.

Nel 1951 Ravenna, che è il secondo Comune per estensione territoriale in Italia,<sup>7</sup> ha 91.398 abitanti, il 47,4% dei quali residenti nel capoluogo e i restanti nel forese; dieci anni dopo, per effetto del rapido processo di industrializzazione, la popolazione è cresciuta fino a 115.657 abitanti, il 56% dei quali vive nel capoluogo.<sup>8</sup>

Questo processo di crescita demografica e di concentrazione insediativa legato allo sviluppo dell'industria è interpretato come un'opportunità dagli urbanisti che, a partire dagli anni Quaranta, avviano una riflessione sulla ricostruzione, l'espansione e il futuro della città.

Il PRG 1942, di Domenico Filippone, estende ad un'ampia porzione di territorio attorno alla darsena la funzione di "zona industriale", confermata nel Piano di ricostruzione,<sup>9</sup> ma è con il PRG elaborato da Ludovico Quaroni con Paola e Claudio Salmoni, Pier Luigi Giordani e Adolfo De Carlo fra il 1956 e il 1966<sup>10</sup> che la darsena ed il porto divengono il fulcro di tutte le strategie di sviluppo della città.

Nella visione di Quaroni Ravenna è destinata

Fig. 1 - Veduta aerea contemporanea della Darsena di Città di Ravenna (© Foto Biserni).

al "ritorno al mare", ed il Candiano a divenire l'asse portante di un gigantesco distretto produttivo, dimensionato secondo un principio di «profondità economica rispetto alla via d'acqua»,<sup>11</sup> in modo da poter ulteriormente incrementare i posti di lavoro già offerti dall'industria ravennate.

Insieme al porto commerciale e industriale, l'estrazione del metano e la realizzazione della riforma agraria sono i punti di forza dell'economia locale, da sviluppare affinché Ravenna assuma un ruolo centrale nel contesto regionale e nazionale, diventando «un punto fondamentale nelle comunicazioni terrestri della penisola, contribuendo a quello sdoppiamento del nodo obbligato di Bologna di cui da gran tempo si sente la necessità, [...] e inserendosi] nella grande direttrice degli scambi fra l'Europa centro-orientale e l'Italia».<sup>12</sup>

Le considerazioni sul futuro del territorio ravennate supportano l'ambiziosa visione di una "Rotterdam dell'Adriatico", collegata all'Europa attraverso un'efficiente rete di infrastrutture terrestri e di vie d'acqua, e in cui anche l'industria del turismo balneare assume un ruolo economico non secondario: «solo recentemente [il turismo ha cominciato ad] organizzarsi per lo sfruttamento delle bellezze naturali e particolarmente delle spiagge.

Ancora una volta, il lungo abbandono in cui è stata lasciata tanta parte del territorio, e pra-

ticamente tutta la costa, gioca a favore del futuro della città, perché offre la possibilità di organizzare, lungo un arco di qualche decina di chilometri da Milano Marittima a Casal Borsetti, un sistema di attrezzature balneari conformato secondo le moderne esigenze del turismo di soggiorno e di massa, che altre località, nonostante la forte espansione recente, non sono atte a ricevere per essere organizzate in modo superato e caotico».<sup>13</sup>

In virtù del lungo isolamento e della marginalizzazione che ne hanno segnato la storia, il territorio ravennate si offre insomma come una *tabula rasa*, destinata a divenire supporto di un intenso sviluppo urbano per la varietà di opportunità legate alle condizioni geografiche, alle funzioni e alle risorse presenti.

In questa prospettiva, seppure con tutti i limiti culturali comuni ad altri PRG dello stesso periodo - *in primis* l'accettazione di un'ipotesi di crescita illimitata, che si traduce nel vistoso sovradimensionamento delle previsioni -<sup>14</sup> l'insieme degli studi e dei progetti urbanistici che Quaroni ha dedicato al territorio ravennate materializzano una visione che è anche riflessione sulle figure della città del futuro. I progetti per il Lido di Classe, in particolare, mostrano una vera e propria metropoli balneare che, più che ambientarsi nel paesaggio delle pinete e delle piassasse, costruisce essa stessa le forme possibili di un nuovo paesaggio, che allude alla natura attraverso l'organicità dei materiali urbani.<sup>15</sup>

## RAVENNA ED IL SUO PORTO AL CENTRO DI UNA STRATEGIA DI RIEQUILIBRIO TERRITORIALE E VALORIZZAZIONE DELL'ESISTENTE

Alla fine degli anni Sessanta, in seguito ad un periodo di instabilità amministrativa, ma anche come conseguenza del manifestarsi di gravi problemi ambientali, fra cui fenomeni di abbassamento del suolo ed erosione delle spiagge e di allagamento dei monumenti antichi, si costruiscono le premesse per l'impostazione di un diverso approccio alla pianificazione comunale, in parte agevolato anche dai mutamenti impressi grazie alle "leggi di riforma parziale" promosse fra il 1962 e il 1967-68 e dal radicamento di una sempre maggiore consapevolezza del possibile ruolo riformista della pianificazione urbanistica rispetto alla città e alla società.<sup>16</sup> In questo contesto si apre anche a Ravenna «una fase di governo locale del territorio caratterizzata da continuità e sistematicità di metodo e di contenuti»,<sup>17</sup> i cui principi e le cui modalità operative sono stabiliti da alcune delibere programmatiche del 1969-71, che affidano l'incarico di consulente generale a Marcello Vittorini, istituiscono un Ufficio di Piano<sup>18</sup> e attivano una metodologia di pianificazione che sarà seguita anche nella redazione delle successive varianti generali.<sup>19</sup> In sostanza l'amministrazione intende attuare un processo continuo di pianificazione, con l'adozione di varianti generali a cadenza decennale, ed una "verifica di assestamento" a 5 anni

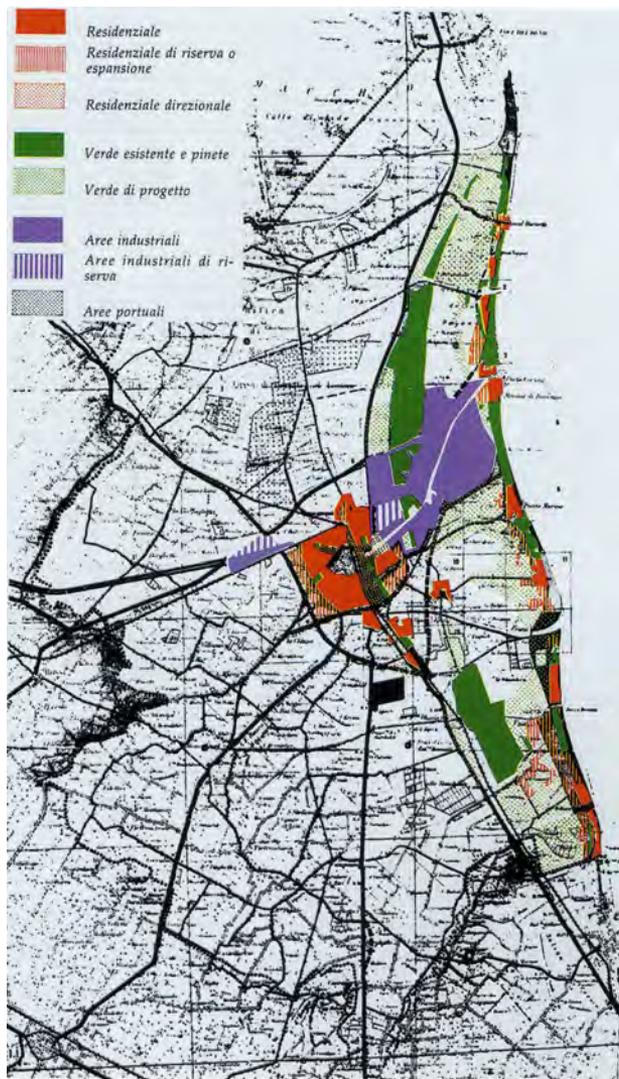


Fig. 2 - L. Quaroni et al, Carta di sintesi della zonizzazione del PRG 1962 (da Vittorini M. (2005), I Piani Regolatori di Ravenna, in *Le Carte del Gufo. Ravenna nel Novecento. Urbanistica, economia, società*, Longo, Ravenna, pp. 11-58, p. 18).

Ravenna, la darsena e la città

V. Orioli

dall'adozione di ogni piano. Nel contesto di un complessivo ripensamento delle strategie e delle modalità di sviluppo della città, la variante generale al PRG del 1973, definita dai suoi stessi fautori «Piano della tutela e del riequilibrio del territorio comunale», interviene sul dimensionamento delle previsioni di piano, sulla tutela e valorizzazione dell'esistente e formula ipotesi di un nuovo equilibrio fra il capoluogo e gli altri nuclei urbani presenti, rimettendo in discussione la stessa idea di sviluppo radiocentrico, convergente su Ravenna e sul porto, che il piano Quaroni aveva formulato.<sup>20</sup> Con il PRG del 1973 la destinazione del porto viene ridefinita, da industriale a commerciale, con un significativo ampliamento delle aree per l'attracco ed il traffico container rispetto alle aree produttive vere e proprie, e nei successivi PRG del 1983<sup>21</sup> e 1993<sup>22</sup> il tema della crescita portuale e produttiva della città conosce ulteriori precisazioni e progressive riduzioni.

Attraverso queste varianti, elaborate a cadenza fissa e caratterizzate per la continuità di apporto da parte del consulente generale Marcello Vittorini e del gruppo dei collaboratori dell'Ufficio di Piano, matura progressivamente un atteggiamento di attenzione verso l'esistente – il centro storico, il patrimonio ambientale e paesaggistico, le aree urbane da riqualificare – e insieme di riflessione sugli strumenti di attuazione delle previsioni urbanistiche, che conduce a sperimentazioni

interessanti ed innovative nel panorama regionale e nazionale, fra le quali l'applicazione della perequazione urbanistica per la realizzazione della cintura verde urbana (PRG 1993).

Negli anni Novanta il crollo del gruppo Ferruzzi segna per tutta la città una transizione verso una diversa situazione socio-economica, nella quale la riflessione sulla valorizzazione delle peculiarità ambientali e culturali e sulle opportunità della riqualificazione urbana assume definitivamente un ruolo centrale. La darsena torna a qualificarsi come un terreno di sperimentazione urbanistica cruciale per il futuro, divenendo il comparto per eccellenza, lo spazio nel quale praticare ipotesi progettuali di riqualificazione e trasformazione di un tessuto urbano la cui funzione originaria è ormai profondamente messa in discussione. Si comincia ad ipotizzare quindi il "riuso strategico a fini urbani" della Darsena di Città, immaginando di concentrare in questo grande comparto esteso per 136 ha buona parte delle quote di nuova edificazione previste per il capoluogo, attraverso l'applicazione della perequazione urbanistica e del trasferimento dei diritti edificatori.

L'interesse verso i temi della riqualificazione urbana e nello specifico per la Darsena di Città riflette il tentativo di superare la rigidità e l'astrattezza della tradizionale urbanistica delle zone, già in parte messo in atto nel PRG 1983 con una serie di ipotesi progettuali

Fig. 3 - L. Quaroni et al, Studi per la sistemazione urbanistica del Lido di Classe. Dall'alto: planimetria e modello della soluzione A, modello della soluzione B, 1962 (da Terranova A. (a cura di) (1985), Ludovico Quaroni. Architetture per cinquant'anni, Gangemi, Roma, p. 175).

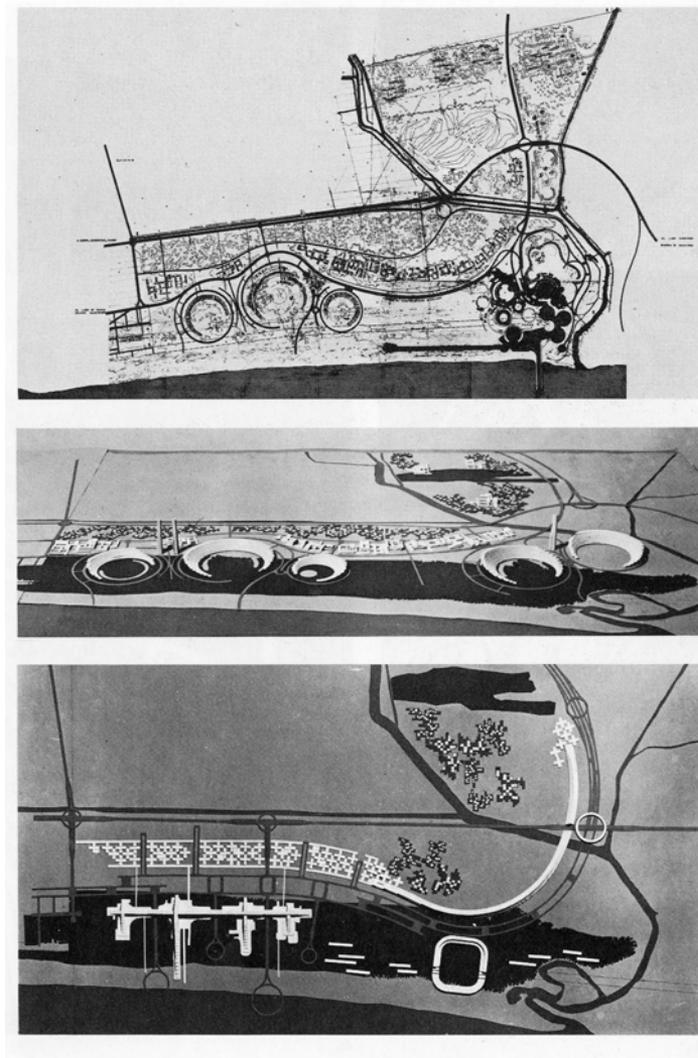




Fig. 4 - M. Vittorini et al, Carta di sintesi della zonizzazione del PRG 1973 (da Vittorini M. (2005), I Piani Regolatori di Ravenna, cit., p. 20).

Nella pagina seguente:  
 Fig. 5 - M. Vittorini et al, Il "sistema dei luoghi centrali del PRG 1983", studio del Corso Nord (progetto di F. Stringa, F. Proni) (da Vittorini M. (2005), I Piani Regolatori di Ravenna, cit., p. 27).

Ravenna, la darsena e la città

V. Orioli

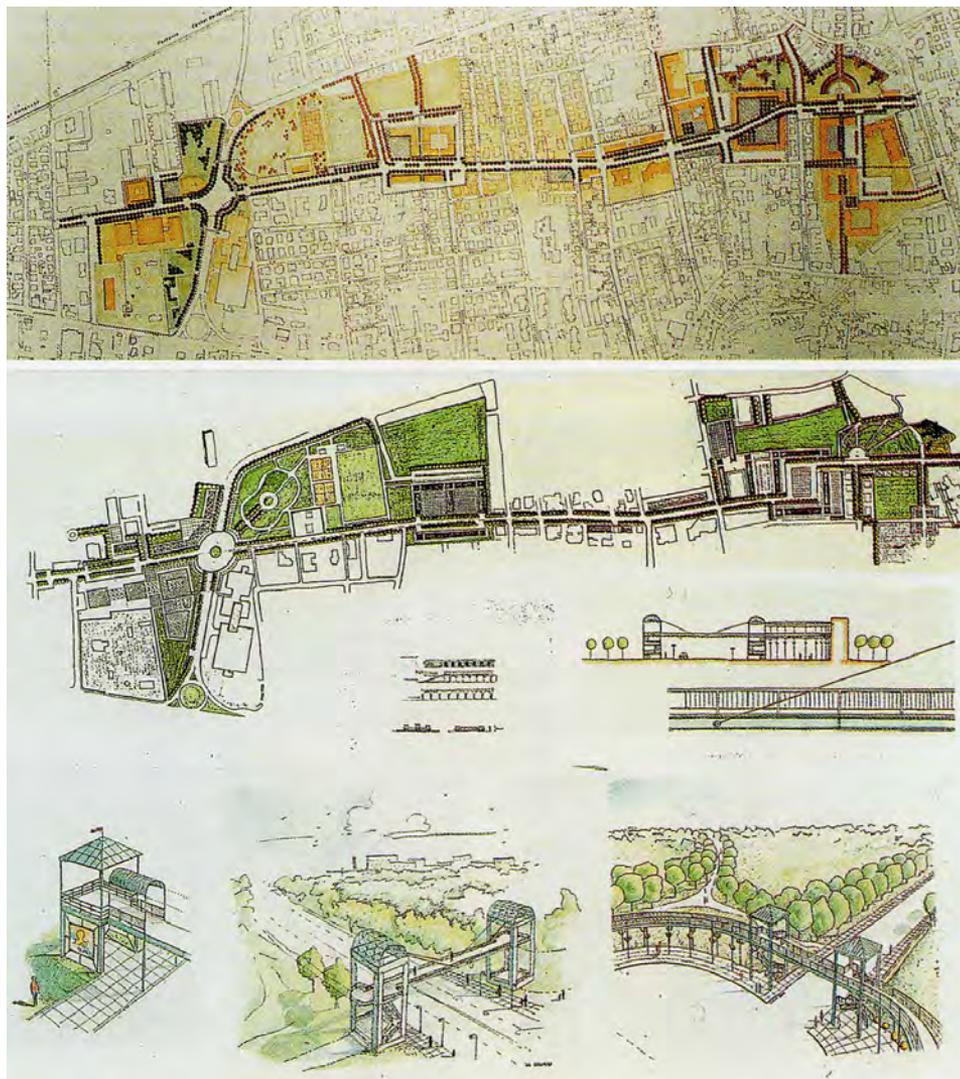
dedicate al "sistema dei luoghi centrali" e al "sistema dei parchi". Su questi temi la posizione espressa da Marcello Vittorini è inequivocabile: «a mio giudizio c'è una responsabilità notevole e ben precisa del Movimento Moderno, il quale ha spostato l'attenzione dallo spazio vuoto, cioè dallo spazio di relazione, all'oggetto edilizio. Ciò che contava non era più lo spazio urbano, ma era l'edificio, l'edificio nei suoi aspetti architettonici, ma soprattutto nelle sue dimensioni. [...] Nella logica di negazione della qualità urbana, gli estremi - cioè movimento organico e razionalismo - si toccano e commettono gli stessi errori. Secondo i razionalisti l'organizzazione del territorio è basata su volumi edilizi sempre più giganteschi (grattacieli e grattaterra), sulla eliminazione dello spazio pubblico di relazione, sulla separazione delle funzioni e quindi sullo "zoning monofunzionale". [...] In una logica quasi anatomopatologica, la città, suddivisa in questo modo, non è più un corpo vivo nella sua complessità, ma è un oggetto privo di vita, suddiviso nei suoi fondamentali componenti. [...] D'altra parte lo stesso discorso si può fare per il Movimento Organico. In fondo, la Broadacre di F.Ll.Wright è analoga alla non città dei grandi parallelepipedi di Le Corbusier. [...] Anche in questo caso si è accettata la logica perversa dello zoning monofunzionale, che comporta inevitabilmente una paurosa moltiplicazione degli spostamenti, con tutte le conseguenze che ben co-

nosciamo. La città come fatto complesso, la città come integrazione di spazi è in larga misura fruibile a piedi».<sup>23</sup>

### NUOVI SPAZI PUBBLICI E FIGURE URBANE INEDITE NEI PROGETTI PER LA DARSENA DI CITTÀ

Dall'inizio degli anni Novanta la Darsena di Città diviene il luogo in cui si esplicita il tentativo di sovvertire la «prevaricazione dell'oggetto edilizio sullo spazio pubblico di relazione»,<sup>24</sup> attraverso il progetto di nuovi sistemi di spazi pubblici e la ricerca di una immagine urbana rinnovata (e in parte inedita) per questo frammento di città introverso e a lungo "separato" per esigenze di carattere funzionale e normativo.

Il primo progetto che si muove in questa direzione è il Programma di Riquilificazione Urbana approvato nel 1995, il cui autore è ancora Marcello Vittorini. Questo progetto urbano sperimenta un'idea di recupero che aspira a superare la mancanza di definizione formale propria dell'urbanistica tradizionale nella direzione di una precisa attenzione alla morfologia e in particolare alla continuità e all'articolazione del verde e dello spazio pubblico.<sup>25</sup> Un "ritorno alla città" che si esplicita in un'operazione di ri-disegno integrale dell'area della Darsena,<sup>26</sup> trasformata in un settore urbano con ampi isolati regolari dalla funzione mista e con numerose aree verdi. Il progetto risponde all'intenzione essenziale di costruire gli spazi di relazione, le strade e le



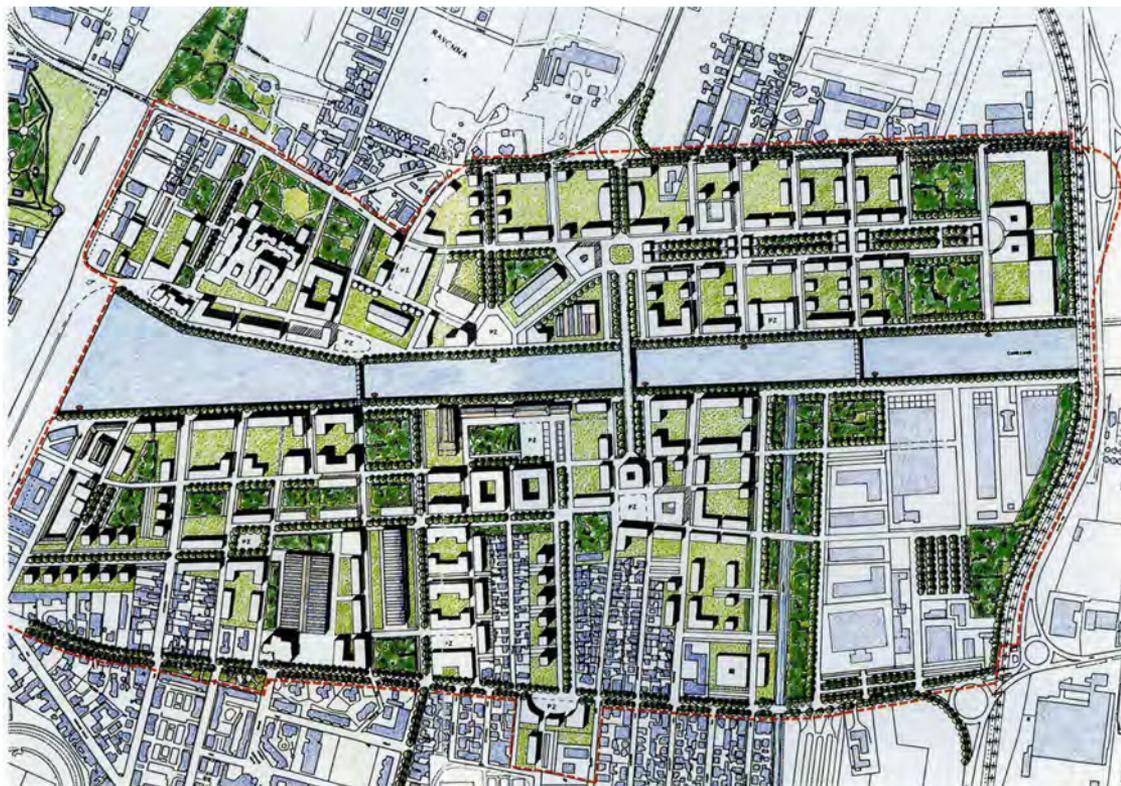


Fig. 6 - M. Vittorini et al, Planivolumetrico generale del PRU Darsena di Città (elaborato dall'Ufficio di Piano, arch. L. Rossi) (da Vittorini M. (2005), I Piani Regolatori di Ravenna, cit., p. 36).

Ravenna, la darsena e la città

V. Orioli

piazze, considerati i luoghi della vita urbana per eccellenza e quindi i fattori di qualità di cui la città ha bisogno per essere tale.<sup>27</sup>

Di questo progetto complesso, che prevedeva la realizzazione di circa 330.000 mq di superficie utile, sono state attuate ad oggi alcune parti significative, come il parco di Teodorico, il trasferimento dello scalo merci, il recupero dell'ex magazzino Almagià; la delocalizzazione della dogana nella sede attuale, alcuni edifici residenziali e vari interventi di riqualificazione nei quartieri di edilizia sociale limitrofi all'area. Come è già stato sottolineato un aspetto innovativo del PRU consiste nella relazione fra le aree della cosiddetta cintura verde, poste attorno all'abitato di Ravenna, e l'ambito di riqualificazione della darsena: ai proprietari delle aree verdi di cintura il PRU accorda una capacità edificatoria da trasferire all'interno della darsena, la cui attuazione è prevista in buona parte attraverso piani particolareggiati di sub-comparto di iniziativa privata. Questo meccanismo, con tutte le connesse difficoltà di natura giuridico-amministrativa, con un assetto proprietario frammentato e un disegno urbano assai definito e quindi in un certo senso piuttosto rigido, ha contribuito a rendere difficoltoso il completamento del processo di riqualificazione urbana.

Il successivo affidamento a Stefano Boeri di un incarico di consulenza al *masterplan* da parte della municipalità ha permesso ulteriori esplorazioni progettuali (2004), che hanno

materializzato diverse possibili raffigurazioni urbane, sempre nell'ambito di un approccio che accorda il primato al disegno unitario del verde e dello spazio pubblico. Il lavoro di Boeri ha messo in luce nuovi temi, come l'opportunità di caratterizzare il *waterfront* urbano con edifici alti e la necessità di un sistema di connessione con il centro della città in grado di superare la barriera infrastrutturale costituita dalla ferrovia.<sup>28</sup> Il risultato sono delle figure urbane che sembrano fare riferimento ad un immaginario metropolitano, ma allo stesso tempo evocano le grandi forme allusive della naturalità con le quali Ludovico Quaroni aveva trattato quasi cinquant'anni prima il tema dello sviluppo litoraneo di Classe.

In sintonia con queste esplorazioni progettuali, l'attuale POC tematico della darsena riprende alcuni temi,<sup>29</sup> come il trattamento unitario e continuo del verde pubblico lungo la riva destra e la definizione di due *waterfront* caratterizzati da edifici che si sviluppano in altezza, come *landmark* per il nuovo distretto urbano.

Questa opzione a favore dello sviluppo verticale è anche motivata dal sensibile aumento delle quantità edificatorie, che si deve alla necessità di coprire gli elevatissimi costi di bonifica dei siti ex industriali e soprattutto delle acque del canale Candiano. Gli oneri della bonifica, insieme alla frammentazione delle proprietà, all'eterogeneità degli usi attuali e delle future aspettative dei proprietari,

Fig. 7 - Boeristudio (S. Boeri, G. Barreca, G. La Varra), Masterplan "Darsena di Città", 2004 (da <http://www.stefano-boeriarchitetti.net>).

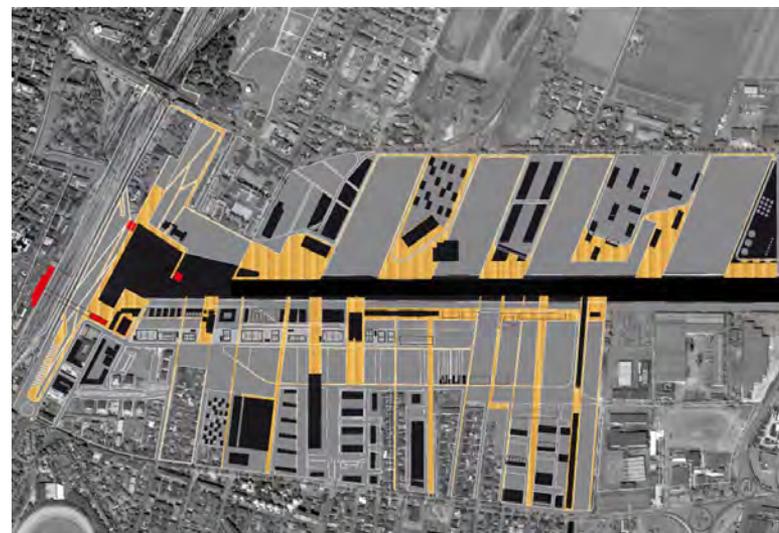


Fig. 8 - Boeristudio (S. Boeri, G. Barreca, G. La Varra), Masterplan "Darsena di Città", 2004 (da <http://www.stefano-boeriarchitetti.net>).



alla difficoltà di affrontare il riuso dei grandi contenitori industriali dismessi, e più in generale alla dimensione e alla complessità di questa area urbana, sono in effetti le principali questioni attorno a cui si sono arenati tutti i progetti che, dal 1995 in poi, sono stati proposti per la riqualificazione della Darsena di Città.

Seppure con diversi riferimenti e “stili” di pianificazione, i progetti urbani per la Darsena di Città manifestano una comune aspirazione all’unitarietà di approccio, in particolare nel disegno dello spazio pubblico e degli spazi di relazione in genere, considerati più decisivi dei singoli oggetti nella definizione delle qualità urbane del nuovo insediamento. L’area della Darsena di Città emerge come un luogo che possiede le potenzialità di una “cerniera” fra la città storica di Ravenna, meta di turismo per i monumenti riconosciuti dall’UNESCO come patrimonio dell’umanità, ma anche sede universitaria e di importanti istituzioni culturali, e il litorale, la cui vocazione turistica balneare è stata confermata e potenziata da recenti progetti di sviluppo, come la darsena di Marinara.

Da questo punto di vista il suo recupero è certamente il progetto strategico attraverso cui può essere possibile reperire spazi e dotazioni necessari ad un futuro sviluppo sempre più orientato a fare di Ravenna una meta internazionale del turismo culturale, balneare ma anche rurale e naturalistico.

## IN PROSPETTIVA: TRAIETTORIE DI TRASFORMAZIONE DEL PROGETTO URBANO

Il presente e il futuro della Darsena di Città, la cui trasformazione è lontana dall’essere completamente attuata, è in un certo senso emblematico delle riflessioni che interessano oggi il progetto urbano, negli ultimi decenni strumento fondamentale per la riqualificazione e la realizzazione di parti di città dotate di precise qualità di “abitabilità”,<sup>30</sup> e in definitiva strumento decisivo per la costruzione della città pubblica.

In un’epoca come quella presente, di incertezza e di scarsità di risorse, non possiamo che riconsiderare la città a partire dal patrimonio esistente, «dalle strutture naturali e dallo spazio fra le cose, immaginando un’altra società e il suo futuro da condizioni, appunto, ritenute fragili».<sup>31</sup> In questo mutamento di prospettiva è coinvolto anche il progetto urbano, con un inevitabile allontanamento da posizioni demiurgiche e da opzioni operative tutte schiacciate sulla definizione dello spazio fisico, e l’apertura ad un’idea di progetto più articolata, capace di “tentare” i luoghi e di leggerne le potenzialità, con l’ambizione di attivare dei processi. Il progetto urbano può diventare quindi un insieme di progetti e di azioni orientati alla «modificazione degli insediamenti esistenti, capaci di interpretare i principali caratteri di una porzione di territorio [...] e l’uso che ne viene fatto, elaborati cercando di attivare una conoscenza plurale

Ravenna, la darsena e la città

V. Orioli

ed articolata».<sup>32</sup> Questa prospettiva è la traiettoria in cui sembrano muoversi le attività e i progetti che oggi si svolgono sulla Darsena di Città. Da una parte il *Piano degli obiettivi e delle azioni* elaborato nel 2012 conferma le principali scelte strategiche messe a punto attraverso il percorso progettuale intrapreso dal 1993, definendo alcuni elementi invariati rispetto alla trasformazione dell’area, seppure con la rinuncia alla prefigurazione complessiva della forma urbana che era stata una caratteristica dei progetti precedenti. Dall’altra un processo partecipato attivato in parallelo all’elaborazione del piano ha permesso di mettere a fuoco l’importanza di un approccio capace di interpretare la pianificazione non come un processo chiuso, ma come attività “per parti” e “per fasi”, aperta a modificare ed adattare i propri obiettivi e le proprie strategie in un arco temporale esteso e attraverso il confronto con la popolazione interessata.<sup>33</sup>

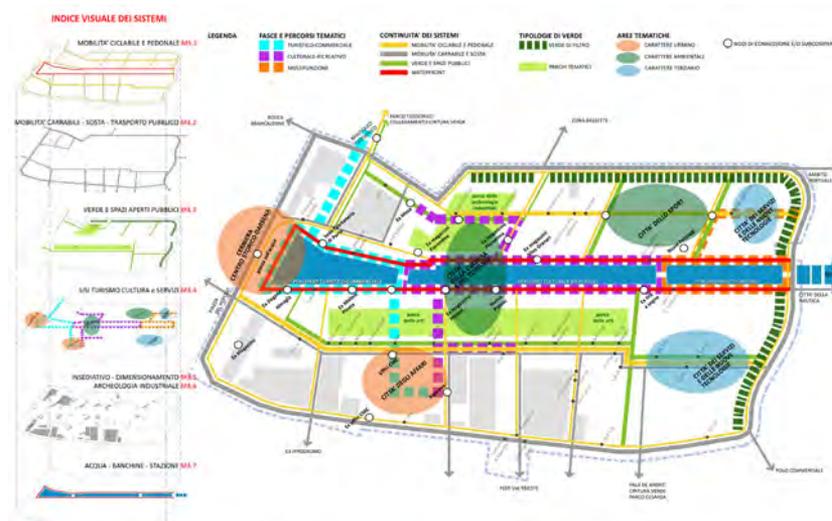
In questa prospettiva è già in via di sperimentazione un insieme di interventi che possono contribuire alla riattivazione dell’area, funzionando più come terreno di prova che come attività progettuali dall’esito definito a priori. Un esempio è la promozione di utilizzazioni temporanee degli edifici di archeologia industriale, con la finalità di incentivare l’appropriazione ed una sempre maggiore conoscenza dei luoghi della darsena da parte della cittadinanza. L’organizzazione di attività

adattative e reversibili ed eventi spot e l'incentivazione di pratiche già presenti in modo informale, come la coltivazione di orti urbani, costruiscono nell'insieme una strategia di appropriazione leggera, che può consolidarsi nel tempo aumentando la capacità attrattiva della Darsena di Città e forse contribuendo ad innescare definitivamente quei processi che oggi bloccano la piena attuazione del progetto di riqualificazione.

In conclusione le vicende recenti della Darsena di Città di Ravenna disegnano una traiettoria che può essere letta come embrione di una strategia composita, capace di tenere assieme l'approccio più tradizionale, del progetto urbano che impone e disegna alcune invarianti della trasformazione urbana, ed un approccio più "leggero", flessibile ed aperto, soggetto alla temporalità e capace di reagire alle sollecitazioni che provengono dalla società.

La complessità delle condizioni urbane contemporanee sembra invocare questa complementarietà di azioni, che non è affatto scontata, perché non può prescindere dal ruolo attivo del pubblico, che le attuali condizioni economico-politiche sembrano pregiudicare, ma anche perché implica un adattamento – di ordine culturale e tecnico – della strumentazione urbanistica: dalla prospettiva della riqualificazione urbana verso un più ampio e complesso set di politiche e di azioni, che oggi comprendiamo nel termine "rigenerazione urbana".

Fig. 9 - Comune di Ravenna, Piano degli obiettivi e delle azioni per il POC Darsena di Città, 2012 (da <http://www.comune.ra.it>).



Ravenna, la darsena e la città

V. Orioli

### NOTE

- [1] La cartografia storica offre una ricca testimonianza circa le trasformazioni del territorio ravennate e del delta padano e i progetti idraulici che lo hanno interessato. Cfr. in proposito: Fabbri Paolo (1994), *Le trasformazioni della costa tra il Po e l'Appennino sulla base della documentazione cartografica d'età moderna*, Clueb, Bologna.
- [2] Questa lettura è proposta nel lavoro di Lucio Gambi e ripresa da Giovannini Carla, Ricci Giovanni (1985), *Ravenna*, Laterza, Roma-Bari.
- [3] L'apertura del tratto ferroviario Ravenna-Castel Bolognese risale al 1863, e dello stesso periodo è la costruzione della stazione ferroviaria proprio sulla testata della darsena, mentre nel 1883 hanno inizio i lavori di costruzione della ferrovia litoranea.
- [4] Nel 1872 si costituisce la Società balneare cittadina, che allestisce uno stabilimento bagni in prossimità del porto, raggiungibile da Ravenna con barche trainate da cavalli lungo il canale della darsena, cfr. *Atlante per i bagni di Romagna (1843-1900)*, numero monografico di Romagna arte e storia, 10 (28), 1990.
- [5] La società SAROM; fondata

dal ravennate Attilio Monti, aveva aperto un deposito di greggio al porto di Ravenna già nel 1938. Dopo la guerra, la stessa società ha ricostruito il deposito, che era stato distrutto durante il conflitto, e aperto nella stessa zona una raffineria.

- [6] Cfr. <http://www.tuttitalia.it/emilia-romagna/63-ravenna/statistiche/>, consultato il 3.4.2013.
- [7] Il Comune di Ravenna è secondo soltanto a Roma per estensione, ed ha un territorio di 653,82 kmq. La densità di popolazione nel 1951 era pari a circa 140 ab/kmq; oggi gli abitanti sono oltre 153.000, e la densità è salita a 235 ab/kmq.

[8] I dati dei due censimenti sono riportati in Vittorini Marcello (s.d., ma dopo il 1981), *Ravenna. Piano Regolatore Generale, in Elaborati Urbanistici. Piani e progetti per la città*, Edizioni Over, Milano.

- [9] La municipalità di Ravenna aveva affidato la redazione del Piano regolatore generale all'architetto Domenico Filippone nel 1942. Nel 1946, poiché Ravenna era stata inserita nel quarto elenco dei comuni danneggiati dalla guerra e tenuti ad elaborare un Piano di ricostruzione, lo stesso Filippone riceve an-



che questo incarico. Il Piano di ricostruzione non riguarda direttamente la zona del porto, per la cui ricostruzione viene confermato il progetto del PRG 1942. I documenti dei piani elaborati da D. Filippone sono consultabili nel sito [www.rapu.it](http://www.rapu.it), consultato il 3.4.2013.

[10] Numerosi documenti riferiti alle diverse versioni di questo PRG sono consultabili nel sito [www.rapu.it](http://www.rapu.it), consultato il 3.4.2013.

[11] Comune di Ravenna (1962), Piano Regolatore Generale. Relazione, Ravenna, p. 26.

[12] Ivi, p. 23.

[13] Ivi, p. 25.

[14] Fra i più noti casi di sovradimensionamento delle previsioni urbanistiche, il PRG di Roma del 1962 di Luigi Piccinato, cfr. Campos Venuti Giuseppe (2010), *Città senza cultura. Intervista sull'urbanistica*, Laterza, Roma-Bari, p. 19.

[15] Sui progetti urbanistici di Ludovico Quaroni per Ravenna, cfr. Terranova Antonino (a cura di) (1985), *Ludovico Quaroni. Architetture per cinquant'anni*, Gangemi, Roma; De Meo Bonollo Anna (1992), *Ludovico Quaroni. Una frammentazione del sapere per progettare la città fisica*, in: Di Biagi Paola, Gabellini Patrizia (a cura di), *Urbanisti italiani*, Laterza, Roma-Bari, pp. 255-331.

[16] Con riferimento alla stagione della "riforma urbanistica parziale", attuata in particolare grazie alla Legge 167 del 1962 e alla Legge 765 del 1967 con il Decreto Ministeriale 1444 del 1968, si rimanda ai numerosi scritti di Giuseppe Campos Venuti, e in particolare al libro-intervista *Città senza cultura*, cit.

[17] Comune di Ravenna (2004), *Piano regolatore generale 2003*, in 5 Rassegna Urbanistica Nazionale, Venezia, 10-20 novembre (pdf di-

sponibile in [www.planum.net](http://www.planum.net)).

[18] L'Ufficio di Piano, costituito nel 1970, era composto da Enzo Casanova, Roberto Evangelisti, Gilberto Orioli e Stefano Pompei.

[19] Le vicende che hanno condotto alla formazione del PRG del 1973 sono riassunte in Vittorini Marcello (2005), *I Piani Regolatori di Ravenna, in Le Carte del Gufo. Ravenna nel Novecento. Urbanistica, economia, società*, Longo, Ravenna, pp. 11-58.

[20] Una puntuale descrizione dei contenuti del PRG 1973 si trova in Vittorini Marcello (s.d., ma dopo il 1981), *Ravenna. Piano Regolatore Generale*, cit.

[21] Marcello Vittorini è consulente generale anche del PRG 1983, redatto dall'Ufficio di Piano diretto da Franco Stringa.

[22] Il PRG 1993, coordinato da Giovanni Crocioni, con Vittorini consulente insieme

a Luciano Pontuale e Carlo Monti, è stato redatto dall'Ufficio di Piano diretto da Franco Stringa.

[23] Cerasoli Mario (2002), *Intervista con Marcello Vittorini (la qualità urbana e i piani urbanistici)*, Roma, pp. 3-4 (pdf disponibile in [www.planum.net](http://www.planum.net)).

[24] Ivi, p. 4.

[25] Comune di Ravenna (1997), *Programma di riqualificazione urbana della Darsena di città*, "Urbanistica quaderni", 3 (13); Di Vito Gabriella (2004), *Documentazione di base: il Programma di Riqualificazione Urbana (PRU) della Darsena di Città nel PRG '93 di Ravenna*, in Di Vito Gabriella, Nunziata Rachele (a cura di), *Marcello Vittorini. Professione e formazione multidisciplinare per progetti di piano e di architettura. I casi delle Colline Romane e della Darsena di Città a Ravenna*, Gangemi, Roma, pp. 87-107.

[26] Una sintesi dei contenuti del PRU è consultabile in <http://www.ladarsenachevorrei.comune.ra.it/Documenti/Gli-strumenti-urbanistici/Il-Programma-di-Riqualificazione-Urbana-P.R.U.-Darsena-di-Città>, consultato il 3.4.2013.

[27] Su questi temi cfr. la già citata intervista a Vittorini di M. Cerasoli.

[28] Si veda <http://www.stefanoboeriarchitetti.net/?p=2143&lang=it>, consultato il 3.4.2013.

[29] Attualmente è consultabile nel sito del Comune di Ravenna il Piano degli obiettivi e delle azioni per il POC Darsena di Città, <http://www.comune.ra.it/Aree-Tematiche/Ambiente-Territorio-e-Mobilita/Urbanistica/Progettazione-Urbistica/Darsena-di-Città/Piano-degli-OBIETTIVI-e-delle-AZIONI-per-il-POC-Darsena-di-Città>, consultato il 7.7.2013.

[30] Si fa riferimento alla nozione di abitabilità proposta da Patrizia Gabellini, cfr. ad es. Gabellini Patrizia, *Fare urbanistica. Esperienze, comunicazione, memoria*, Carocci, Roma 2010.

[31] Bianchetin Del Grano Monica (2012), *Ipotesi per una città pubblica*, in *Città pubblica. Politiche abitative e progetto*, numero monografico di I Quaderni dell'Osservatorio, 2, pp. 53-62, p. 59.

[32] Munarin Stefano, Tosi Maria Chiara (2011), *Per un nuovo welfare landscape a nord-est*, in: *Officina Welfare Space, Spazi del welfare. Esperienze, luoghi, pratiche*, Quodlibet, Macerata, pp.138-139, p. 139.

[33] Informazioni sul processo di partecipazione e sulle attività che lo caratterizzano sono reperibili nel sito <http://www.ladarsenachevorrei.comune.ra.it/>, consultato il 7.7.2013.