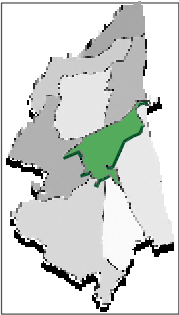




LOCALIZZAZIONE

Il contesto paesistico "La città e il porto di Ravenna" individua la porzione di territorio occupata dal capoluogo e dalle vaste aree che costituiscono il suo porto. E' delimitato a nord dagli scoli Cupa , Drittolo, e Valtorto che corrono paralleli per poi sfociare nella pialassa Baiona; ad ovest e a sud dai margini urbani costituiti lungo l'asse della SS 16 fino a ricomprendere Classe; ad est dal raccordo ferroviario con il porto e dal profilo della pialassa Piomboni.



DESCRIZIONE

Il contesto è formato da due parti chiaramente distinguibili: il paesaggio urbano della città e il paesaggio industriale tipico delle aree portuali. La complessità delle vicende urbane, economiche e produttive di Ravenna, è alla base della diversificazione e della caratterizzazione del paesaggio della città e di quello del porto. Elemento diventato anche simbolo della Ravenna contemporanea, è il Canale Candiano, componente unificante nel paesaggio tra la città e il porto. Per quanto riguarda la prima, un ruolo molto significativo è svolto dai margini urbani, confinati dai percorsi di tracciati infrastrutturali e di corsi d'acqua e costituiti da fronti edificati di recente edificazione e aree agricole periturbane, lungo i quali la cintura verde urbana, ancora non completata, non sempre riesce a mettere in relazione la compattezza dei tessuti con le aree esterne. Il porto, attraversato dal Canale Candiano, è caratterizzato da una più dinamica variazione del paesaggio legata al mutamento della attività produttive e commerciali che vi si svolgono. Una particolarità è rappresentata dalla inclusione nel porto della pialassa Piomboni. Alla trasformazione di questo singolare contesto paesistico, è chiamata a contribuire soprattutto l'operazione di riqualificazione della Darsena di città, avviata già da un decennio, quale nuova cerniera tra Ravenna e il suo porto. Sono ricompresi in questo paesaggio: la città di Ravenna, i centri di frangia Fornace Zarattini, Ponte Nuovo, Classe e gli insediamenti produttivi del porto.

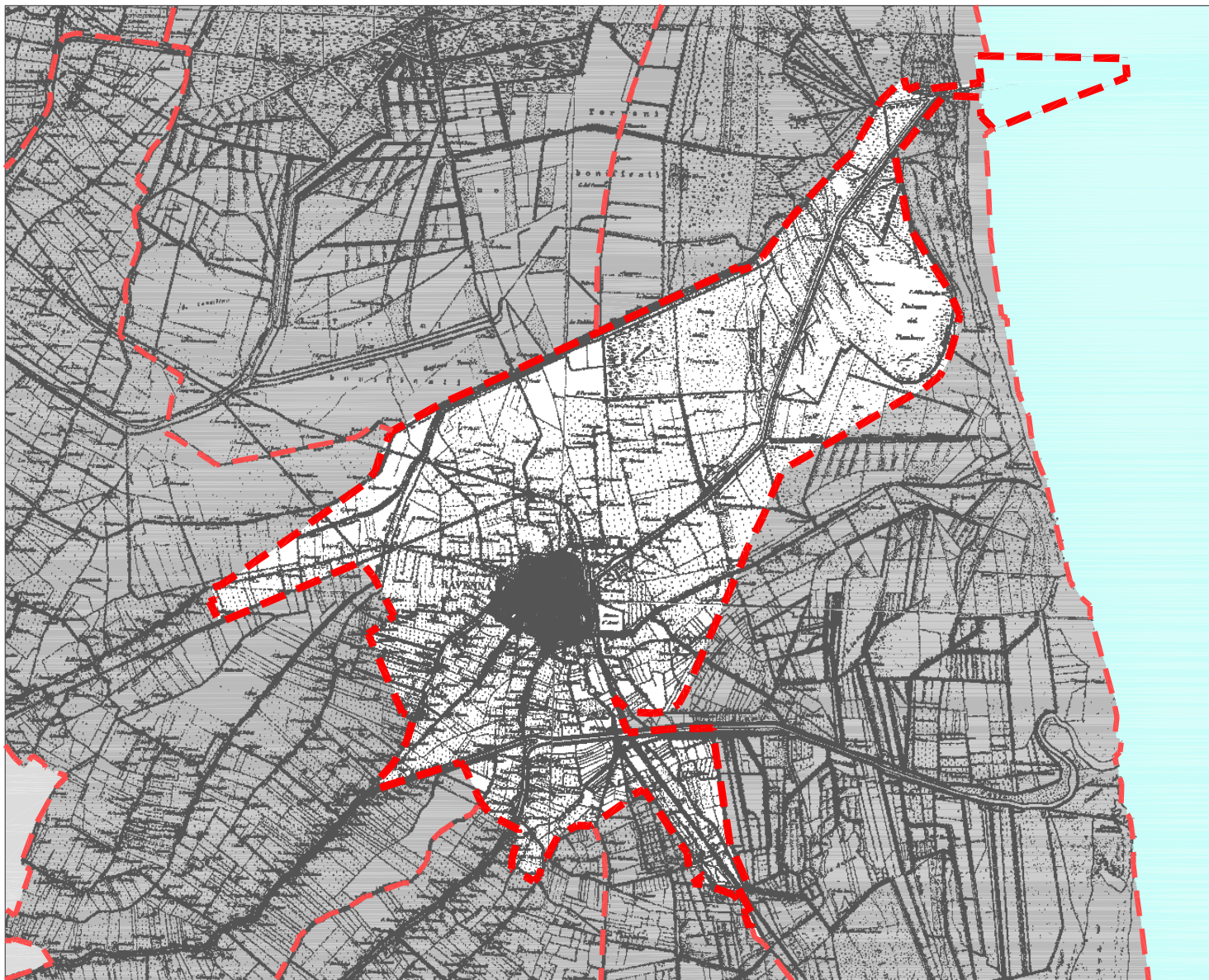
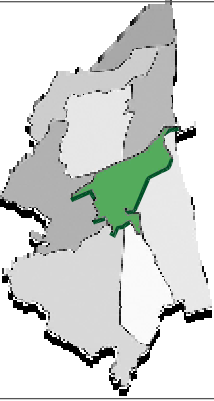
OBIETTIVI DI VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

- Valorizzazione dell'immagine complessiva dello spazio urbano e dello spazio portuale del Capoluogo, tramite la caratterizzazione paesaggistica degli interventi di mantenimento, riqualificazione e trasformazione, e l'integrazione dei contenuti progettuali di questi con specifiche attenzioni finalizzate all'innalzamento della qualità del paesaggio urbano.
- Valorizzazione della leggibilità della struttura e morfologia urbana, tramite il mantenimento e/o miglioramento della qualità fisico-funzionale e della visibilità delle componenti significative (cfr. elab. G.2.2 "Carta per la qualità del Capoluogo" e NTA, Titolo VI, Capo 6° "Caratterizzazione dello Spazio urbano") e delle loro relazioni reciproche, e la caratterizzazione dei contesti urbani di appartenenza delle stesse componenti.
- Qualificazione delle situazioni di degrado e/o rischio paesaggistico (ad es. lungo le infrastrutture di tangenziali e di accesso alla città e al porto; lungo i margini urbani e portuali; nella fascia tra città e porto; ecc.) attraverso specifici interventi di recupero paesaggistico da inserire nell'ambito delle previsioni del PSC.
- Miglioramento delle caratteristiche di visibilità condizionata, che contraddistinguono l'intero contesto a scala territoriale, tramite la formazione di percorsi e punti di percezione privilegiata.

PRESTAZIONI CHE DEVONO ESSERE FAVORITE O ASSICURATE DA RUE E POC

- Articolare in contesti paesistici locali (CPI) sulla base di specifiche caratteristiche riconoscibili (distinzione tra paesaggio dello spazio urbano e paesaggio dello spazio portuale, ecc.), quali riferimenti per la definizione progettuale di trasformazioni di rilevanza locale ed interventi diffusi.
- Definire le regole per il patrimonio edilizio, gli spazi aperti privati e gli spazi pubblici della Città storica, al fine di conservare e valorizzare le emergenze e gli elementi riconosciuti di qualità, di migliorare le parti di tessuto recente in questa presenti, di favorire la fruizione del Centro storico, tramite interventi di restauro, riuso, riqualificazione e, ove necessario, di rinnovo edilizio, di mobilità alternativa.
- Definire le regole per il patrimonio edilizio esistente e gli spazi aperti pubblici e privati della Città consolidata o in via di consolidamento, finalizzate al miglioramento della qualità fisico-funzionale e alla congruenza dei rapporti dimensionali con il contesto urbano di appartenenza, anche tramite interventi di rinnovo edilizio e di riconfigurazione degli spazi aperti.
- Individuare le opere incongrue (art.10 Lr 16/2002) che alterano i caratteri storico-culturali e/o paesaggistici di luoghi della città e definire obiettivi, modalità e interventi di ripristino e qualificazione paesaggistica, architettonica e/o ambientale dei luoghi stessi.
- Definire, all'interno delle previsioni del PSC relative ai margini del Capoluogo (Ambiti a programmazione unitaria e concertata, Aree di integrazione della "cintura verde", Poli funzionali, ecc.), specifiche prescrizioni per la caratterizzazione e qualificazione paesaggistica degli interventi, finalizzate alla configurazione del passaggio dallo spazio rurale e/o dallo spazio portuale allo spazio urbano (anche tramite l'articolazione in parti diversamente caratterizzate della "cintura verde"), a favorire l'integrazione e l'arricchimento delle componenti del contesto paesistico e a ridurre eventuali situazioni di degrado.
- Definire, all'interno delle previsioni del PSC relative al Porto, specifiche prescrizioni per la caratterizzazione e qualificazione paesaggistico-ambientale degli interventi, finalizzate a migliorare le relazioni fisico-percettive con i contesti paesistici limitrofi, con particolare attenzione per le componenti naturali a questi appartenenti.
- Definire, all'interno delle previsioni del PSC relative al centro di Classe (Parco archeologico di Classe, area della Basilica, Area di valorizzazione naturalistica), specifiche prescrizioni per la caratterizzazione e qualificazione paesaggistica degli interventi, finalizzate a favorire la riconoscibilità dell'identità storica della zona, la leggibilità degli antichi assetti del territorio, la percezione anche a distanza delle emergenze archeologiche e architettoniche e la riduzione di eventuali impatti visivi.
- All'interno delle previsioni del PSC:
  - garantire, negli interventi di riqualificazione e ampliamento di Ponte Nuovo, Porto Fuori e Classe, la riconfigurazione paesaggistica dei margini degli insediamenti tramite specifica progettazione degli spazi costruiti e delle aree di pertinenza e l'uso di vegetazione (filari alberati, siepi, ecc.);
  - garantire, negli interventi di riqualificazione e ampliamento delle aree produttive di Fornace Zarattini, la definizione paesaggistica degli spazi costruiti e delle aree di pertinenza, con particolare attenzione ai rapporti dimensionali, ai margini delle aree e all'impiego di vegetazione (filari alberati, siepi, ecc.);
  - assicurare, per le previsioni di nuova viabilità del Capoluogo, l'inserimento paesaggistico tramite una definizione progettuale dei tracciati congruente con le forme e l'andamento della trama agricola e delle componenti naturali esistenti e/o di tracciati viari preesistenti.

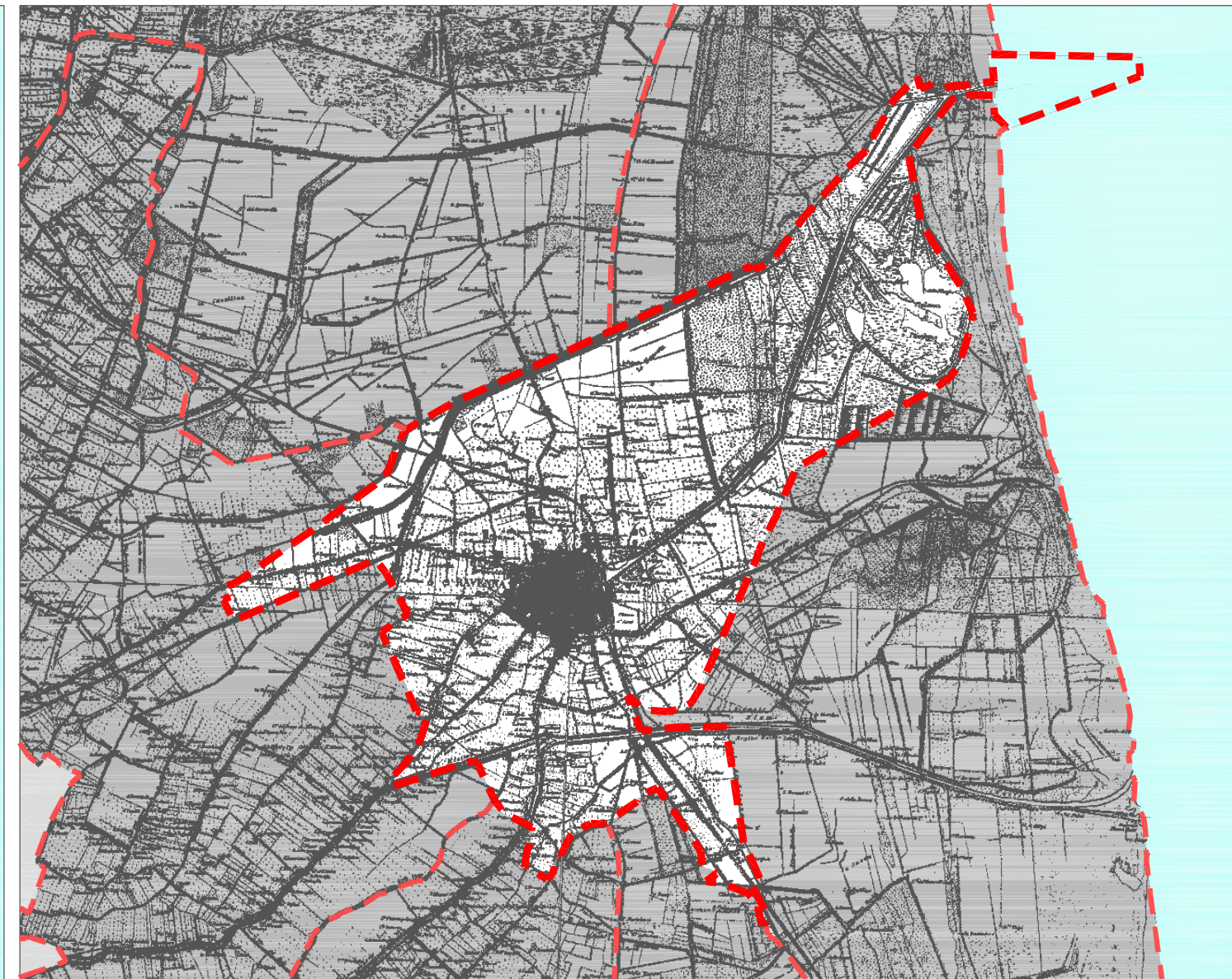




0 metri 4.000 scala 1:100.000

**IGM 1892**

1892 - La città è ancora chiusa nel circuito delle mura ad eccezione di Borgo San Rocco e Borgo Nuovo, prime espansioni extramoenia. Il canale Candiano collega Ravenna al mare, attraversando le piallasse; ma gli alvei dei Fiumi Uniti a sud e dei canali di scolo a nord sono ancora lontani. La pineta di San Vitale ancora lambisce il Canale Candiano. Le aree agricole intorno alla città sono in prevalenza a vigneti. La ferrovia già collega la città e Rimini, Bologna e Ferrara.

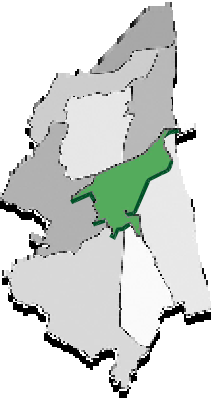


0 metri 4.000 scala 1:100.000

**IGM 1930**

1930 - Il paesaggio urbano registra alcune trasformazioni insediative fuori porta lungo la via Faentina e la via Romea. Lungo il canale Candiano, le prime fabbriche; la pineta e la piallassa mantengono ancora il loro assetto. Le aree agricole intorno alla città conservano le colture a vigneti.





0 metri 4.000 scala 1:100.000

**IGM 1948**

**1948** - Le espansioni extramoenia hanno assunto una struttura urbana leggibile, come lungo il primo tratto del Candiano; sono realizzati consistenti impianti produttivi industriali.

La rete viaria è definita, come quella idrografica, mentre le aree agricole perturbane sono ancora a vigneti.



0 metri 4.000 scala 1:100.000

**IGM 1991**

**1991** - Dal dopoguerra inizia il grande sviluppo urbano e portuale di Ravenna, cui corrisponde una profonda trasformazione del Contesto Paesistico. La città cresciuta sia per espansione che per i cosiddetti entri di frangia, è circondata da una rete di infrastrutture che ne definiscono il margine più esterno. Il disboscamento di una parte della Pineta e della bonifica delle terre lungo il Candiano comprese tra le piallasse, hanno reso disponibili le aree per gli impianti industriali che, quasi senza soluzione di continuità dalla città al mare, formano il porto ravennate. Le aree agricole perturbane hanno subito una riduzione di estensione di coltura a favore dei seminativi.