



WORKSHOP RELAZIONE DARSENA - TERRITORIO'

20 OTTOBRE 2011
REPORT

PARTECIPANTI:

NOME COGNOME	COGNOME
GABRIELE	ABROTINI
GIOVANNA	BEZZI
PIERO	BUOSI
ALBERTO GIORGIO	CASSANI
NEVIO	CHIARINI
ADELAIDE	DE FRANCESCO
RAOUL	GIUGNI
LORELLA	GORDINI
CLAUDIA	MANENTI
IVANO	MAZZANI
PIERA	NOBILI
ALESSANDRA	RACCAGNI
SILVIA	SAVORELLI
ANDREA	SUCCI
GIORGIO	TURCHETTI
MARCO	PONZETTA
GIAN PAOLO	FRANCESCHINI
MONICA	MARCUCCI
MATTEO	CAVEZZALI
GUERRINO	GATTA
ERMES	DONATI
DANIELE	BELLONI
NICOLA	DE GIOVANNI
DAVIDE	RONCUZZI
AGIDE	PLAZZI
CESARE	RAMADORI

IVAN	ARFELLI
FABIO	FRATINI
PIER GIOVANNI	BONDANINI
DANIELE	GIUNCHI
GUIDO	NIVELLINI
FABIO	PETTEMATI
ANTONIO	OLIVUCCI
RUBEN	CASATDEI
MARCO	TURCHETTI
FRANCESCA	MANZONI

Aprono la serata gli operatori di CittA@ttiva i quali descrivono sinteticamente i passi compiuti ad oggi nel percorso partecipativo La darsena che vorrei.

Attraverso il supporto di alcune slide vengono illustrati i principali elementi emersi dai focus tematici in termini di risorse, di criticità e di-----rispetto alle tematiche trattate.

TABELLA RIASSUNTIVA DELLE RISORSE E DELLE CRITICITA' DEL QUARTIERE

PIU' VOTATE DAI FOCUS GROUP*

RISORSE	CRITICITA'
1. Acqua, sia come via di comunicazione che come fascino (109 voti)	1. Progettazione/ disegno urbano – degrado urbano (155)
2. Tessuto urbano, grandi spazi (102)	2. Mobilità e viabilità (75)
3. Mobilità (72)	3. Inquinamento aria, terreni, acqua (72)
4. Ricchezza sociale: multiculturalità, centri culturali, quartiere giovane... (67)	4. Aspetti sociali (difficoltà integrazione, mancanza spazi...) (56)
5. Servizi Pubblici (66)	5. Percezione di insicurezza/antica nomea del quartiere, degrado sociale (46)
6. Storia, memoria, edifici di archeologia industriale (47)	6. Frazionamento delle aree private del Candiano (22)
7. Presenza di verde (10)	7. Limiti economici per la riqualificazione (17)
	8. Varie (9)
	9. Acqua “fatta morire” perché non utilizzata

	come via (8)
--	--------------

* Il lavoro di analisi dei dati emersi è stato svolto con il coinvolgimento di 30 portavoce dei gruppi intervistati in data 14/09/2011

Per quanto riguarda le **risorse più significative** emerse dall'analisi dei gruppi sono state:

1. Canale Candiano come via di comunicazione (48)
2. Posizione strategica del quartiere, che è quello più vicino al mare, e allo stesso tempo è contiguo al centro città (45)
3. Attuale viabilità: gli aspetti funzionali sono il nuovo ponte mobile, strade larghe e accessibilità (30)
4. Presenza piste ciclabili (17)
5. Presenza mobilità pubblica: stazione, stazione autobus, buon servizio autobus zona sud (13)

Le **criticità rilevate** sono state:

1. Le "fratture" multiple che dividono il quartiere: ferrovia, canale candiano, le strade molto trafficate (tipo via Trieste) (78)
2. Il traffico, anche pesante. Gli ingorghi giornalieri sul cavalcaferrovia e circonvallazione alle armi, la presenza di incroci pericolosi (Trieste/Lanciani, Gulli/Aquileia) (71)
3. La chiusura delle banchine, recintate con reti e inaccessibili al transito (27)
4. Le problematiche relative alle piste ciclabili: alcune sono insicure, strette, si interrompono (21)
5. Scarsa mobilità pubblica (autobus) nella zona nord (18)

Le **attenzioni particolari** che i gruppi ritengono importanti sono:

1. Fare in modo da ri-collegare il quartiere alla città, superando le barriere e fratture della viabilità
2. Puntare alla mobilità sostenibile (pedonale, ciclabile, pubblica)
3. Valorizzare l'acqua come via di comunicazione
4. Aumentare i collegamenti tra le 2 rive, pensando a ponti pedonali/ciclabili

La maggior parte dei partecipanti al Focus propone un quartiere vivace e in espansione, non a un quartiere dormitorio ma che sia di servizio alla città, con spazi pubblici e di interesse per i cittadini

La parola passa al tecnico della Progettazione Urbanistica, l'architetto Leonardo Rossi. Questi

mostra alcune slide che fanno comprendere quali siano gli ambiti di cui stiamo parlando.

Elemento principale dell'intero sistema è il canale Candiano. Le immagini mostrano uno dei il comparti più significativi dell'ex Sarom dove sono già state effettuate tutte le operazioni di demolizione delle strutture fuori terra e sono programmate quelle di bonifica dei terreni. All'interno di questo comparto tre sono gli ambiti di intervento: Eni 1, Eni 2 e PROTAN. Vi sono inoltre progetti allo studio già approvati che riguardano la nuova cittadella della nautica localizzata nel comparto ENI adiacente il canale. Proseguendo verso città si arriva alla Darsena città. Le immagini mostrate, tratte dal PSC, mostrano l'ambito di intervento e le zone adiacenti nelle diverse direzioni, in particolare a Sud il Pala De Andrè e l'area più a est costituenti il polo provinciale terziario, mentre a est di via Monti è localizzato l'ambito di transizione dove sono previste destinazioni d'uso a metà strada fra il quartiere urbano e le attività portuali. Vengono poi mostrate alcune immagini tratte dal RUE, strumento urbanistico che scende maggiormente nel dettaglio, per quanto riguarda la disciplina dei tessuti edilizi anche se l'impianto deriva comunque dal PSC. Due sono le caratteristiche principali: dalle immagini si possono vedere gli ambiti la cui attuazione è demandata ai POC e quelli invece disciplinati direttamente dal RUE mediante attuazione diretta. Sempre dalle immagini si può vedere come nel punto oltre il Ponte Mobile sia previsto un allargamento canale, cioè un nuovo bacino di evoluzione funzionale al porto che consentirà di usare il tratto terminale del canale solo per usi urbani. Ancora le immagini mostrano la relazione, nella zona a nord, con il Parco Teodorico che attualmente copre un'estensione di 10 ettari ma di cui è previsto l'ampliamento nell'ambito del Protocollo d'intesa siglato con RFI il 24/06/2009. Si evidenzia che per gli isolati residenziali di via Perilli, e via Zara, via Pirano ecc è già possibile avviare il processo di riqualificazione presentando singoli permessi di costruire. Viene mostrato anche il quartiere PEEP Trieste nonché le relazioni che intercorrono fra il PEEP e il nuovo quartiere urbano. Vengono evidenziati anche i collegamenti esistenti su destra canale. Le eventuali nuove destinazioni d'uso del PRU dovrebbero riguardare anche la parte che oggi è produttiva compatibile.

Viene quindi proiettata una slide che introduce il protocollo di intesa siglato con RFI da cui si evincono i due ambiti: 1) ex scalo merci con la fascia in ampliamento del parco Teodorico, 2) stazione. L'immagine mette in evidenza la frattura fra centro storico e quartiere Darsena determinata dalla Stazione che necessita di un superamento. Il protocollo prevede che attraverso la valorizzazione delle aree e il meccanismo della perequazione si possano recuperare risorse si possano attivare interventi atti a superare la frattura stazione. Si parla di 27.000 mq da ricollocare in Darsena di città (con procedure ad evidenza pubblica) a fronte di opere per il superamento della barriera stazione e la riqualificazione del sottopasso.

L'idea è quella di superare la frattura per consentire un collegamento diretto tra centro storico e

Darsena. L'intervento sarà frutto di una progettazione successiva mediante l'espletamento di un bando di concorso.

Per l'attuale linea ferroviaria non sembra ci siano le condizioni per un suo spostamento al momento si pensa soprattutto ad una modifica dell'edificio stazione (stazione trasparente). Si pensa cioè a un superamento che potrebbe essere anche in quota con scale mobili sopra o sotto l'attuale piano dei binari.

La parola passa all'ing. Ennio Milia, dirigente del Servizio Mobilità. Questi sottolinea che per capire le opportunità e le criticità della mobilità occorre leggere la rete stradale. Le barriere principali sono il raccordo viario, la circonvallazione perimetrale urbana e le strade in zona Darsena. Per capire le criticità occorre guardare ai 7 varchi esistenti: 5 di questi interessano la la ferravia, 2 il canale. La parte centrale della città è collegata al centro con 3 varchi, ognuno dei quali ha dei problemi intrinseci: Rotonda dei Goti per sezione e contorni non è ideale per collegamenti pedonali e ciclistici; il varco centrale è critico per il passaggio a livello ed è il varco su cui poggia il servizio di trasporto pubblico; il Canale Molinetto soffre del passaggio a livello.

La situazione futura, per quanto riguarda i collegamenti carrabili non potrà essere molto migliore perché la barriera della ferrovia è una barriera pesante. Pensare di toglierla completamente comporta costi che ad oggi non sono affrontabili. La soluzione cui da tempo si sta pensando è quella della Stazione Ponte che è un diverso fabbricato rispetto a quello attuale. Per consentire una continuità senza'altro ciclopedonale, carrabile, tutta da verificare, e con accesso bifronte (P.le Farini/viale Aldo Moro). L'obiettivo è di rendere permeabile la barriera per gli spostamenti ciclopedonali per superare il senso di isolamento attualmente avvertito anche psicologicamente. Spostarla risulta difficile tecnicamente perché il fabbricato sta dove sta la stazione quindi occorrerebbe spostare il fascio binari e questa pare un'impresa ciclopica. Inoltre la Stazione al centro città è anche una risorsa in quanto permette l'accesso al centro storico della città attraverso la mobilità ferroviaria. Il progetto della stazione ponte è strategico per tutta la città e non solo per la Darsena. E' auspicabile anche una riqualificazione di viale Farini.

Altra barriera è costituita dal canale. Occorre tenere presente che immaginare un ponte ciclo pedonale è opera non trascurabile perché se bassa deve essere apribile e se non apribile implica un'altezza che costituirebbe un'altra barriera.

Pianificare la mobilità consiste nel confronto tra domanda e offerta presente e futura. Le indagini condotte ad oggi sono di 3 tipi: 1) rilievi dei flussi (manuali, con piastre magnetiche e 29 punti di conteggi fissi che contano i passaggi) Tali rilievi danno un'idea del carico e del confronto tra flusso reale e capacità teorica della strada. A noi interessa sapere i veicoli da dove vengono e dove vanno. Anche per questo periodicamente vengono effettuate interviste alle auto in transito.

Interviene l'architetto Nicola Scanferla illustrando un grafico che fa vedere l'origine degli spostamenti e la loro destinazione. Dal grafico si evince che in quasi tutta la città il 70% degli spostamenti è di attraversamento per spostamenti medio corti e quasi sempre dall'interno all'interno.

Anche via Trieste è una barriera per carico di traffico e vi sono solo 2 varchi di attraversamento ciclo pedonale. Inoltre i servizi scolastici sono tutti sul lato opposto.

Per quanto riguarda gli spostamenti degli autobus, anche quelli in arrivo in città per flussi turisti come ad es. quelli derivanti dalle navi crociera che ogni lunedì attraccano a Porto Corsini. Occorre quindi consentire un ingresso in luoghi dove in modo ordinato e veloce si possano sbarcare i turisti per poi andare a parcheggiare altrove. P.le A. Moro deputato a questa mansione di riordino. Non è previsto invece il transito bus lungo via Trieste.

Nel corso dell'illustrazione vengono raccolte le domande suscitate nei partecipanti dall'intervento tecnico e dalle spiegazioni dei relatori sullo stato di fatto, sulle criticità e sulle potenzialità dell'attività pianificatoria relativa alla mobilità.

Al termine dell'illustrazione da parte dell'Ing. Milia prende la parola il tecnico Nicola Scanferla, suo collaboratore, il quale provvede a rispondere ad una ad una alle domande emerse aprendo quindi un dialogo con tutti i partecipanti.

Di seguito si riportano le domande e le relative risposte.

Domanda:. E' possibile chiudere a sud (via Pallavicini) la stazione e farla stazione termini dirottando la linea Rimini-Ravenna ad ovest di Fornace e raccordando con la linea da e per bologna dal momento che la viabilità nord e' molto migliore?

Risposta: Tecnicamente si. Ma ci sono due forti controindicazioni. La prima rappresentata dal fatto che la stazione è una stazione secondaria e Treni Italia non approvverebbe una stazione a terminale perché aumenterebbe i costi; in seconda istanza una soluzione come quella proposta è insostenibile economicamente, costerebbe infatti molti milioni di euro e al momento è impensabile si possa trovare qualcuno disposto ad investire tanto.

Domanda:. la stazione ponte scavalca anche via darsena!?

Risposta: questo lo dirà il progetto.

Domanda:. Quando si parla della difficoltà della parte carrabile rispetto al ciclabile, cosa si intende?

Risposta: Che l'infrastruttura che valica la stazione è idonea al traffico ciclopedonale mentre il traffico carrabile occorre pensare ad una soluzione tecnica e ai costi che ne derivano.

Domanda:. cosa avete previsto in tema di trasporti alternativi all'auto privata che potrebbero "aiutare" a leggere e prevedere modi diversi d'intervento sulla mobilità?

Risposta: questo è il tema dei temi, il tema epocale di tutti i paesi sviluppati. Atteso che la mobilità è una necessità e strumento di sviluppo è evidente che le alternative oggi conosciute sono il

trasporto pubblico, il trasporto pedonale e il trasporto ciclabile. Per quanto riguarda il trasporto pubblico il biglietto copre meno del costo è parte di questo è a carico della collettività. Da noi 2/3 del costo sono a carico della collettività e i forti tagli dei trasferimenti dallo stato agli enti locali non fa ben sperare in un aumento di questa modalità di trasporto. Per quanto riguarda la mobilità ciclabile e pedonale molto è stato fatto ma c'è ancora molto da fare.

Domanda: chiudiamo al traffico privato una più ampia zona della città prevedendo parcheggi scambiatori ed un vero uso dei mezzi pubblici si può fare?

Risposta: i parcheggi scambiatori funzionano laddove si è capaci di dare un servizio che l'utente percepisce come concorrenziale. Le dimensioni fisiche della nostra città e la scarsità di risorse economiche impediscono l'innesto di un percorso virtuoso.

Domanda: a Cesena hanno speso 220 miliardi di lire per la secante stradale. hanno atteso 30 anni ma adesso sono soddisfatti. cosa può costare interrare la linea ferroviaria? non è meglio aspettare?

Risposta: Non saprei come potremmo reperire le risorse e sono convinto che la stazione a terminale sia impercorribile.

Domanda: quindi l'area di testa del canale dovrebbe diventare una zona multimodale di scambio?

Risposta: sì area di testa del canale dovrebbe diventare un centro multimodale.

Domanda: è previsto un pala fiera nel progetto che a Ravenna non esiste?

Risposta: questa risposta è materia di altri tecnici

Domanda: nella parte destra del Candiano c'è una rete di viabilità che si possono interconnettere a breve con una possibile ciclabile lungo il canale darsena di destra?

Risposta: la sponda destra del canale è già oggi percorribile anche in bici. Non è necessario che tutte le reti abbiano una pista ciclabile separata ma che la rete centrale si fatta bene.

Domanda: come si va a relazionare il comparto ex-sarom con la darsena a livello di progetto?

Risposta: Il comparto Darsena potrebbe ospitare attività di supporto alla nautica da diporto prevista nell'ex-sarom, inoltre il canale nella parte terminale di testata potrebbe ospitare eventi legati alla produzione ad esempio di tipo espositivo.

Domanda: quali relazioni con il sistema ambientale circostante?

Risposta: La Darsena dal punto di vista ambientale è legata alla cintura verde del capoluogo, il sistema ambientale più esteso: pinete, pialasse ha una sua connotazione distinta dal comparto, gli ambiti possono essere comunque collegati con percorsi ciclabili o altro.

Domanda: se la stazione è una barriera visiva lo è anche il monumento a Luigi Carlo Farini? Lui è più facile da spostare...

Risposta: la prendo come una boutade

Domanda: da quanto sentito sembra che le scelte possibili siano già orientate. e' così? gli spostamenti costano una enormità? allora perché non pensare di aprire a idee/finanziatori anche stranieri, in grado di pensare e realizzare un intervento epocale, tale da coniugare riqualificazione, creare occasioni di scambio di relazioni sociali ed imprenditoriali, ad esempio attività di servizi avanzati?

Risposta: Non ci sono scelte già orientate o definite ma molti condizionamenti e scarsità di risorse

Domanda: come ritenete di ricucire la darsena al centro città rispetto alla ferrovia?

Risposta: E' intenzione di bandire un concorso di progettazione il cui obiettivo è proprio quello del superamento della stazione al fine di ricucire la darsena con il centro storico.

Domanda: noi cittadini possiamo intervenire con idee/proposte/regole sullo studio di fattibilità rispetto al cavalcaferrovia?

Risposta: Certamente, il processo di partecipazione continuerà nelle fasi successive di progettazione.

Domanda: il sottopasso della ferrovia su via Molinetto non è un'altra strettoia?

Risposta: sì lo è

Domanda: strada da Porto Corsini verso Ravenna. criticità per il ciclista:

1. tratto da rotonda di Porto Corsini fino al ponte.
2. tratto da svincolo dalla strada nuova (che ha un'ottima carreggiata) fino alla rotonda vicino all'anic questi tratti di strada sono di grande pericolo, essendo la carreggiata stretta che non consente spazio per i ciclisti si potrebbe allargare la carreggiata essendoci lo spazio per farlo

Risposta: l'intervento non è previsto e non è tra le priorità attuali

L'ing. Milia sottolinea come la soluzione che al momento pare la più percorribile è quella della stazione ponte accesso da via Farini/da piazzale Aldo Moro; sono varie le possibilità di razionalizzare la struttura, invece sembra inamovibile il tratto di ferrovia Rimini-Ravenna e il tratto verso Porto San Vitale, le quali rappresentano il vero "muro" fra il centro e la darsena. I due passaggi a livello rappresentano criticità alla mobilità

Al termine delle risposte date dal tecnico ai partecipanti ha avuto luogo una libera discussione tra questi per la raccolta delle prime proposte suggerimenti.

A seguire si riportano gli interventi dei partecipanti al workshop.

1. Per riuscire a dare un senso alla presenza dell'acqua nell'area della Darsena di città bisogna darle uno scopo. Lo scopo fondamentale in un canale è quello che sia navigabile e utilizzabile. Il punto primario mi sembra che sia quello di vedere se nella banchina terminale si possa in qualche modo concepire che arrivino dei natanti. Bisogna verificare se è concepibile il trasporto passeggeri via acqua e se è conveniente. Qualcuno ha già detto che non è conveniente ma forse in scala più ampia nel senso di una valorizzazione turistica può darsi che dei servizi che uniscano Porto Corsini e Ravenna possano avere una qualche funzione. Se si registra questa convenienza allora anche lo studio della stazione ponte ne viene fortemente influenzata perché la sua struttura dipenderà anche dall'entità dei passeggeri che arrivano sulla banchina e devono prendere il treno e dei passeggeri che dalle navi crociere vogliono visitare il centro città. I due flussi di pedoni trasportati con un mezzo rapido, un autobus leggero, dovranno influenzare il progetto di questa stazione ponte.
2. Filipponi dice nel suo studio che la stazione va bene dov'è perché è baricentrica e perché divide le due città. Stante quello che abbiamo sentito stasera cioè l'impossibilità di spostare i binari ma anche la stazione credo che uno dei pochi modi per risolvere questa barriera estetico-visiva sia quello di realizzare una stazione trasparente. Oggi la tecnologia è in grado di farlo senza alcun problema. Alzare la stazione a mio avviso creerebbe un ancor maggiore ostacolo visivo di quello che si vuole sostituire. Adesso c'è un ostacolo visivo ma è basso. Alzarlo creerebbe un problema a mio avviso doppio. Rimane il problema degli sfoltamenti ciclopedonali perché avrebbero bisogno di

enormi rampe e si ripresenterebbe il problema dell'invasività. Ravenna è una città orizzontale e senza ombra, come diceva Henry James.

3. Non capisco. In Giappone fanno una monorotaia che viaggia a 300 chilometri all'ora e noi ci poniamo il problema di eliminare una stazione. Perché Ferrovie dello Stato non ha preso in considerazione l'idea di fare una nuova rotaia da Bologna fino a Rimini.
4. La nostra circoscrizione sta avendo una grave perdita dal punto di vista delle attività commerciali e artigianali. Il quartiere sta morendo da questo punto di vista. Bisogna rilanciare le attività del lavoro.
5. Le piste ciclabili devono essere colorate tutte allo stesso modo e tutte dello stesso colore. Sarebbe opportuno dedicare una segnaletica alle piste ciclabili con i vari percorsi anche in città.
6. E' vero che lo spazio è tanto e non si può pensare di riempirlo tutto con attività ricreative e di aggregazione però forse si potrebbe pensare ad alcuni momenti di particolare intensità ...quella era la strada che conduceva al mare quindi per la Ravenna storica era un percorso importante...si potrebbe vedere se è possibile fare attraccare delle chiatte anche per fini ricreativi, ristoranti, attività, come si fa a Parigi, a Lione, a Barcellona, un pò dappertutto dove ci sono delle darsene e dell'acqua e da sole queste attività diventano già dei momenti di attrazione. Chiaramente questo non è sostitutivo di un progetto urbanistico fatto bene però può essere un elemento importante. Se Marina di Ravenna ha il problema che ha troppa gente forse creare una cosa analoga, per il periodo invernale lungo la darsena alleggerirebbe il problema. Per quanto riguarda il comparto dell'Ex Sarom bisogna pensare a una continuità. Non possiamo pensare di continuare a pensare ai comparti come chiusi dentro il loro limite. Il comparto Ex Sarom è a due passi dal comparto Darsena e il progetto della cittadella della nautica così com'è fatto è chiuso e non relazionato a livello progettuale con quanto si sta pensando intorno e questa è una grave mancanza. Quindi bisogna pensare a una progettualità che vada oltre il confine stretto del Pru. La connessione con il sistema ambientale a mio avviso è molto importante. Abbiamo un patrimonio ambientale che noi ravennati conosciamo poco ma che quando sono venuti in visita quelli della Camargue hanno detto che se noi riusciamo a mettere in "commercio" le nostre risorse gli togliamo tutto il lavoro. Allora forse fare arrivare anche alla Darsena un area verde (non tante sparse) di vera connessione con Parco Teodorico ma anche punto di partenza per le piallasse, per il sistema del parco nord penso che potrebbe essere un momento di grande valorizzazione. ripeto un parco aggettante sull'acqua e non tanti spazi verdi che diventano aree per cani.
7. Questo processo è un'occasione, ritengo, per esprimere un desiderio, anche per il titolo che porta :“La darsena che vorrei”, quindi, secondo me, deve anche un pò trascendere quello che

è la pragmaticità della tecnica e la pragmaticità dell'economia rispetto invece a quello che sono le idee che possono scaturire in questo processo. Quindi ritengo che mirare molto alto sia opportuno perché il rischio che possiamo correre non è quello di non raggiungere gli obiettivi ma di raggiungerli troppo presto. Quindi più alti ce li poniamo e meglio sarà per tutti. Volevo fare un paio di osservazioni sui sistemi di mobilità. Uno dei punti di partenza principali è quello di risolvere il nodo del traffico privato automobilistico. Normalmente vedo che tutte le esperienze nelle altre città, anche modeste come la nostra, vanno verso il tentativo di disincentivare il traffico non di facilitarlo ulteriormente creando parcheggi, creando attraversamenti e facilitazioni. Finché non riusciremo ad entrare nell'ottica di rendere la vita difficile agli automobilisti non riusciremo a risolvere questo problema. Anche io sono favorevole a lasciare la stazione dov'è perché avere un nodo al centro della città che ci permette di connettere tutti i vari sistemi di trasporto pubblico è fondamentale anzi bisogna potenziare la stazione e renderla sempre più efficiente e sempre più interconnessa con altri sistemi come quello della metropolitana leggera di superficie magari non solo collegata tra Rimini e Venezia ma anche con una deviazione verso il mare, verso i nostri lidi. Bisogna ottimizzare il trasporto pubblico che sicuramente è oneroso però se lo sotto utilizziamo è ancora più oneroso, molto spesso oggi i nostri autobus sono vuoti, poco e male utilizzati e se li riempiamo forse ci costano anche un po' meno. Quando usare la mia auto mi costerà di più in termini economici, di tempo, di fatica, di tempo e di rischi forse prenderà in considerazione il fatto di usare la bicicletta, il car sharing o altri sistemi. Che il car sharing in città piccole non funzioni ho qualche perplessità. E' chiaro che è una rivoluzione culturale però è da fare, ci sono tante persone che tirano fuori la macchina una volta ogni 10 giorni che ti costa 200 euro al mese per stare ferma nel garage, occupa spazio, inquina, da fastidio e costa un sacco di soldi. Se si fa capire alle persone che con un altro sistema risparmiano e hanno la possibilità di girare in macchina quando ne hanno bisogno forse prenderebbero in considerazione l'idea.

8. Ci sono tante aree verdi trascurate. Alcune città si sono organizzate territorialmente per blocchi di aree in una logica di collaborazione tra amministrazione e cittadini dove i cittadini si occupano della manutenzione delle aree verdi. Ci sono esempi di gestione di condivisione del bene comune. Penso ad esempio all'area verde davanti a Zucchi, se si ragionasse con i cittadini che abitano nei palazzi forse ci sarebbero i margini per occuparsi insieme di quello spazio. E' una riflessione che possiamo fare nella nostra città? Per avere aree verdi vivibili questa può essere una pratica che si può iniziare a instaurare. Dove abito io ci sono altre 600 persone che abitano in quei blocchi lì che potrebbero spostarsi con pulmini elettrici da 8-10 persone. Potremo cominciare a riorganizzare un tessuto connettivo sapendo bene i limiti e i problemi che ci sono.
9. La cittadella della nautica è stata prevista come spazio chiuso poco distante dall'area della Darsena e questa chiusura viene presa anche a giustificazione come demolizione delle torri Hammond. Se non possono essere utilizzate a fini pubblici che senso ha tenerle. Come è possibile pensare che queste non siano risorse uniche e irripetibili da conservare.

10. . Non potete dirci che il car sharing e tutti gli altri modi alternativi di mobilità non hanno mai funzionato in Italia e quindi “perchè dovremo farcela noi”. Con questa mentalità dove crediamo di andare? Cosa stiamo facendo qui stasera. Io tutti i giorni accendo le luci entrando nella mia piccola impresa dove lavoro con tutto il mondo. A me tutte le mattine la forza di andare in ufficio chi me la da? Me la do da solo...e allora noi tutti insieme non ce la possiamo fare? Non sono migliore degli altri basta avere voglia di alzare l’asticella un pò più su. Se pensiamo che non possiamo farcela comunque allora possiamo anche andarci a casa. Se vogliamo guardare al futuro dobbiamo guardare in alto sul serio non per finta.
11. E’ vero che bisogna guardare in alto però siamo anche il paese delle cattedrali nel deserto, siamo anche il paese dello sfascio continuo, siamo il paese del debito pubblico negli anni in cui gli altri paese costruivano le rotaie. Condivido con i tecnici quel minimo di prudenza. Possiamo sognare la ferrovia sotterranea, sopraelevata, trasparente tuttavia se veramente vogliamo vedere realizzato il progetto occorre anche cercare di guardare con calma alle cose più fattibili. Quello che ritengo carente e non avere avuto fin dall’inizio una visione sul senso di dove si voleva andare, sul senso che si voleva dare al futuro perchè dire servono le attività commerciali, serve riqualificare il Sigarone, certo, serve tutto però se non si da un senso attorno al quale poi costruire l’intera Darsena non serve a niente neanche immaginare l’annullamento della barriera. La barriera una volta c’era perchè da una parte c’era il porto commerciale e dall’altra c’era la città ma se non ci si mette più niente dentro alla Darsena la barriera rimarrà sempre anche con la nuova sopraelevata. La barriera fisica si elimina innanzitutto creando una città nella Darsena, Ravenna entra nella Darsena. Non possiamo pensare che la città si unisca alla Darsena attraverso una sopraelevata o una stazione sotterranea. Dobbiamo avere la percezione degli spazi e pensare di riempire di turisti il lungomare della Darsena...
12. C’è il problema del traffico merci e passeggeri. E’ possibile dirottare il traffico merci su Faenza? E per il traffico dei passeggeri, utilizzando gli stessi binari ferroviari avere in pratica un interrimento a raso dei binari ferroviari, mantenere magari 2 linee di binari per avere un trasporto rapido costiero che funzioni tra Rimini e Ravenna, permettere un passaggio ciclopedonale e spostare la stazione a nord.
13. Mi piace l’idea di sfruttare il fatto di essere in presenza di un quartiere multiculturale per organizzare un mercato permanente magari proprio sul fronte dell’acqua con oggetti e prodotti tipici dei vari luoghi di provenienza (manufatti, vestiti, frutta, fiori, spezie)
14. Vorrei fare una premessa. Dario Fo dice: “bisogna ricordare ai cittadini di Ravenna che la storia della loro città è straordinaria ma loro non hanno coscienza della sua importanza per l’umanità e vivono come se abitassero in un qualunque centro sconosciuto”. Questo è quello che avverto, un modo di porsi con modestia, con moderazione, con un senso di fatalismo, più di là non possiamo andare...sempre per una questione economica. Se chi abita questa città non ha coscienza poi è difficile coinvolgere e convincere quelli che vengono da fuori.

Chi sono quelli che vengono dall'esterno? I turisti, gente che per motivi di cultura si ferma qui, quindi noi abbiamo un'opportunità unica che è quella di combinare il centro con la Darsena. Nessuno ancora ha detto cosa vogliamo mettere dentro al contenitore. La tipologia di quello che deve entrare è di tipo abitativo, come è stato fatto fino adesso? Fermiamoci a Zucchi: il dopo è sempre uguale? La realtà economica ravennate è solo di tipo commerciale, culturale, agricolo e industriale o c'è anche una fetta di turistico? Vogliamo verificare quant'è? 20, 30%? Io vogliamo sviluppare? c'è l'opportunità per svilupparlo? La Darsena può essere un'occasione? Ci sono i proprietari? I proprietari si adeguano alla linea di quello che verrà deciso. Un qualsiasi privato che ha territorio da fabbricare si adegua alla normativa dei piani di fabbricazione. Mi sento in una mediocrità di pensiero, di iniziative. Si parla di mobilità attuale ma io vorrei ipotizzare la mobilità che avremo dopo in un progetto qualificato. E se non siamo in grado di farlo noi, andiamo a prenderci qualche idea dall'estero.

15. La metodologia ha individuato delle idee e da queste bisogna partire. Chiediamo ai tecnici di non ridurre sempre tutto alla mera difficoltà economica perchè c'è anche la possibilità di provare a crederci e a investire tutti insieme. La concertazione va fatta con i proprietari e con i cittadini perchè solo così apriremo dei varchi a noi ignoti e forse cominceremo a implementare le idee piccole o grandi che sono venute fuori.
16. Non ci dobbiamo dimenticare che la Darsena può veicolare risorse per tutta la città.

Nota Bene: Per la sintesi delle idee/proposte si rimanda alla sezione dedicata nel sito.

CLIMA DI LAVORO

Il clima di lavoro è stato decisamente partecipativo; quasi tutti i partecipanti sono intervenuti durante l'esposizione dei tecnici comunali aprendo il confronto, ponendo domande di approfondimento e chiarimento. Si è tuttavia rilevata un certo disappunto da parte dei partecipanti rispetto ad alcune risposte dei tecnici che possono aver dato l'impressione che alcune ipotesi/proposte vengano "a priori" ritenute irrealizzabili per scarsità di risorse finanziarie. I partecipanti hanno manifestato il desiderio di poter ipotizzare una pianificazione di ampio respiro che prescindere dai condizionamenti economici che la situazione attuale detta.