



Relazione
Premessa

Ravenna ha avuto delle dolorose distruzioni: nel solo centro storico ben 415000 mc. di case sono andate distrutte, 620.000 semi distrutte e 570.000 lesionate.

Però di fronte a tanta rovina vi sono delle constatazioni confortevoli che costituiscono il rovescio della medaglia: non solo le distruzioni sono avvenute in modo da favorire singolarmente le sistemazioni previste nel piano regolatore che si allega in copia, ma le ricostruzioni progettate nel presente piano sono tali da offrire rispetto alle distruzioni un saldo attivo notevolissimo: ben 1.217.000 sono i metri cubi di ricostruzione, di fronte a 8.035.000 mc. di edifici distrutti o semi distrutti, per cui nel nucleo storico, e ricostruzione effettuata si avranno ben 152.000 mc. di maggior costruzioni che permetteranno la sistemazione di 4500 abitanti in più di quelli ante-guerra. E ciò non è poco se si riflette, che tale nucleo aveva una popolazione che non superava i 12500 abitanti.

Ciò è stato possibile sia con un più ragionevole sfruttamento del terreno, sia per la bassissima densità del centro attuale (100 ab/ha) densità che può essere un poco elevata pur lasciando al centro stesso un carattere larghissimo per quanto riguarda l'aspetto igienico. Quando si può mantenere la riedificazione in un limite di densità così basso, è bene ricostruire nei quartieri aventi già una struttura formata, onde evitare le spese derivanti dall'eccessivo frazionamento urbanistico.

Le distruzioni di Ravenna sono distribuite principalmente lungo due direttrici, una formata da una fascia di larghezza media di metri 300 che partendo dalla Via Maggiore investe il quartiere Calcinelli raggiungendo la Stazione ferroviaria, anch'essa distrutta per poi protendersi lungo tutto il porto-canalino fino al mare; l'altra fascia di minore entità, è in senso normale alla precedente, sviluppandosi lungo la Via di Roma e cioè in senso parallelo alla ferrovia.

XX XXXXXXXXXXXXXXX
XX, Il presente piano preve e solo la ricostruzione della zona Calcinelli e della zona Stazione, cioè che corrisponde alla indicazione del D. . . col quale Ravenna viene inclusa in elenco, infatti tale Decreto individua le zone da studiare "nei rioni adiacen-

ti alla stazione e nella zona Calcinelli".

L'allegato piano regolatore si basa sul rispetto più assoluto del nucleo storico, avendo predisposto l'ampliamento in senso tangenziale al nucleo stesso. - Nella possibile gradualità di esecuzione sta uno dei caratteri più cospicui del piano redatto dall'Arch. Filippone.

Totale abitanti di Ravenna prima delle distruzioni: n° 12.500.-
" " " " dopo le distruzioni: " 11.800.-

Per quanto riguarda la direttrice secondaria della zona danneggiata, quella, cioè, che si sviluppa lungo la Via di Roma, esse non può suggerire altro che una riedificazione "in situ", essendo tale arteria indiscutibilmente la più chiara direttrice stradale dell'interno di Ravenna, l'unica che può definirsi veramente "una via di traffico", avente altresì un carattere edilizio molto decoroso e adeguato al tono di tutto il centro.

Circa la direttrice principale dei danni (quella che si sviluppa nelle zone di Via Maggiore e di Calcinelli fino alla stazione) la situazione va rivista in relazione a due necessità fondamentali della vita di Ravenna:

⑤ Il risanamento dei quartieri di Via Maggiore e Calcinelli, quanto agli antigienici. Il risanamento del Calcinelli era stato in linea di massima approvato dal Ministero del LL.PP. all'inizio del periodo bellico indipendentemente dallo stesso piano regolatore, dato il carattere di urgenza che esso rivestiva. Esso risponde quindi ad una aspirazione di lunga data dei cittadini i quali in questa loro richiesta sono stati spinti, oltre che da un logico desiderio di rinnovamento del loro ambiente urbano, dalla speranza di vedere il loro massimo monumento, e cioè la Chiesa di S. Vitale, più degnamente inquadrato.

⑥ La necessità di completare il Viale di Circonvallazione già così bene iniziato con i tracci Pallavicini e Maroncelli i quali con il Viale Ferrini costituiscono indubbiamente con la loro ampiezza e le loro alberature, il più bell'episodio urbanistico della moderna Ravenna.

Il prolungamento di Maroncelli, passando sulle distrutte aree di Via Venezia e di Calcinelli, oltre a completare il suddetto anello di circonvallazione, che chiuderebbe il nucleo centrale di Ravenna in una figura armonicamente definita, darebbe a S. Vitale, il suo degno accesso e costituirebbe con il suo prolungamento oltre S. Vitale, l'unico vero e efficace collegamento di Via Maggiore con la Stazione.

Conoscendo quanta importanza rivesta per Ravenna il problema monumentale e turistico, si può ben apprezzare l'esigenza di non lasciarsi sfuggire l'occasione di approfittare delle vaste distruzioni per dotare la città di una arteria così vitale. Né, d'altra parte, è pensabile di ricostruire delle straducce di ml. 5 di larghezza, perchè ciò cozzerebbe contro ogni elementare regola d'igiene urbanistica moderna. Come si noterà dall'ellegata documentazione fotografica, della maggiore parte delle case lungo il tracciato della nuova arteria è scomparsa qualunque vestigia.

Sulle sistemazione del nucleo urbano prevista dal piano regolatore epic-

cavano tre provvedimenti: il Viale Nord del quale si è già trattato; il collegamento della Via Maggiore con il centro (Piazza del Popolo), che si ritiene opportuno rimandare a miglior tempo perchè inciderebbe in una zona difesa; ed infine la nuova arteria di penetrazione da Ferri la quale, attraversando il centro, costituirebbe una strada di valorizzazione monumentale di primo ordine.

Di tale arteria, in relazione alla presente relazione, è stata prevista la realizzazione di due soli tronchi: quello che lambisce i Calcinelli e l'altro che, passando dietro i chioschi Francescani, chiuderebbe il ciclo della sistemazione della zona di Dante. Di questa sistemazione si parla ampiamente nella relazione al piano regolatore, allegata in copia, e negli opuscoli illustrativi. Non è quindi il caso di insistere sul concetto informatore che prevede la situazione della tomba non più al fondo dei due vicoli ciechi, ma nel basamento di una zona quadrata idealmente e materialmente conclusa dalla nuova sistemazione che, oltre a dare un nuovo accesso alla zona, rivela le possenti strutture absidali di S. Francesco.

Le bombe hanno danneggiato e distrutto proprio in corrispondenza ai due varchi per i quali la nuova strada entra negli orti retrostanti alla zona dantesca; ciò che, anche in questo caso, ha facilitato la sistemazione, la quale può anche essere realizzata subito, sia perchè è economicamente attiva a causa delle notevoli costruzioni che comporta sia perchè (fine a se stessa) vale a dire che, può essere anche attuata indipendentemente dal tracciamento del resto della nuova arteria Nord-Sud).

Sia per quanto riguarda la sistemazione della zona dantesca, sia per quanto riflette quella del complesso di S. Vitale, è opportuno far seguire il piano di ricostruzione il quale, a norma di legge deve avere carattere di semplicità, un complesso di studi dettagliati quali le due zone evidentemente richiedono prima di passare all'esecuzione.

I concetti informativi della sistemazione di S. Vitale sono chiaramente espressi nella relazione al piano generale, tuttavia è bene qui riaffermare che anche per S. Vitale come per la tomba di Dante il piano prevede tutto il complesso monumentale valorizzato da un'ampia area verde che lo concluda dignitosamente. In tale zona, il cui piano sarà abbassato onde dare ai vari elementi tutto il loro rilievo monumentale, dovrà poi essere condotta la campagna di scavi per rimettere in luce i resti del palazzo imperiale.

CARATTERI DELLA RICOSTRUZIONE EDILIZIA E SISTEMAZIONE INORI.

Per quanto riguarda la ricostruzione edilizia il piano prevede tre casistiche:

1°) Le case lesionate per le quali, salvo poche eccezioni, si prevede la rimessa in pristino.

2°) Le case gravemente danneggiate delle quali si prevede la ricostruzione in alto là dove questa non sia in contrasto colle soluzioni previste nel piano. Ovviamente sia in questo caso che nel precedente si deve ricostruire sempre secondo il nuovo regolamento edilizio.

3°) Le nuove costruzioni queste verranno eseguite secondo i più recenti dettami dell'igiene perchè esse devono servire a portare nel centro della gloriosa ma vecchia città un soffio di aria pura e dal punto di vista estetico, un soffio di modernità.

Nelle arterie che hanno una continuità con tronchi di vecchia arterie è stato mantenuto il carattere edilizio di case disposte in serie onde non rendere disarmonico l'aspetto generale dell'ambiente.

Il nuovo viale di S. Vitale sarà ricostruito con palazzine isolate (aventi uno o due appartamenti per piano) onde lasciare a questa arteria il necessario respiro di verde che si allargherà nei due ampi episodi del giardino di S. Vitale e della Rocca Brancaleone, per poi culminare più a Sud nel bellissimo giardino pubblico in cui è costruita la preziosa loggia rinascimentale costruita dai Veneziani.

Per quanto riguarda il quartiere della Stazione che ha per asse il Viale Farini, esso avrà lungo questo viale e nella piazza stessa della Stazione edifici pubblici quali il cinema teatro e l'albergo ed edifici privati di un tipo edilizio elevato ad uso di abitazioni, pensioni ed uffici. Questi uffici dovranno essere circondati dal verde in modo da attribuire sempre più al Viale Farini, che può dirsi il vero atrio della città, il carattere di nobiltà che aveva in passato, di cui la nota più elevata è costituita dal magnifico monumento placidiano in corso di ricostruzione. A proposito della chiesa di S. Giovanni Evangelista dovrà essere curata molto la ricostruzione del quadri porti in rapporto al contiguo edificio scolastico.

Due nuovi edifici scolastici sono previsti dal piano nelle zone laterali del quartiere che ha per asse il Viale Farini e precisamente una a Nord della via Beatrice Alighieri e l'altra a Sud del prolungamento di Via Maria. Due posizioni tranquille e salubri quali si addicono ad edifici del genere. Altri edifici pubblici potranno trovar posto nella nuova zona dantesca in Piazza Caduti.

Ed ora non rimane che fare un cenno della ricostruzione della stazione ferroviaria in merito alla quale, sono state ampiamente illustrate le ragioni che inducono a mantenerla nella posizione attuale e che si possono sintetizz-

zara in questa constatazione che, essendo il Viale Farini l'atrio della città è quella la posizione della stazione perchè in qualunque altra posizione si avrebbe la sensazione di entrare per la porta di servizio.

La stazione sarebbe fiancheggiata da un sovrappassaggio pedonale ad uso di tutti i cittadini il quale, oltre a facilitare le comunicazioni con il porto ne farebbe godere la visuale.

Essendo stato previsto nel piano regolatore un sovrappassaggio carrabile in corrispondenza della strada per Punta Ravenna, la città avrà in totale due sovrappassaggi carrabili, uno al Nord e uno al Sud del centro, ed un altro centrale per i pedoni.

Infine, quando non è chiuso, il passaggio attraverso la ferrovia è ampiamente garantito.

(+) -----°°-----

Ravenna, incastonata nelle sue mura e nel suo verde e fertile agro, nel suo mare fervido di traffici e nelle sue pinete, si presenta come una comunità tra le più armoniche fra quante ve ne siano in Italia sia dal punto di vista sociale che urbanistico.

La diffusione della proprietà, dovuta alla operosità dei suoi cittadini realizza uno dei postulati della moderna politica che si traduce in un senso di equilibrio quale è dato rilevare difficilmente altrove ed il piano tende a conservare i caratteri più schietti di questa comunità e a stimolare le energie più vive e più sane.

Che la ricostruzione urbana segni l'inizio di una nuova feconda epoca per la lunghissima vita di questa gloriosa città.

IL SINDACO

IL CONSULENTE GENERALE

Arch. Domenico Filippone

(+) Per quanto riguarda la zona della Stazione lungo il porto canale si fa riferimento alla relazione del piano generale allegata in copia in cui sono stati specificati i criteri adottati facendo però presente che il tracciato ferroviario ha semplicemente carattere indicativo. Attualmente gli uffici competenti delle FF.SS. stanno appunto studiando la soluzione che potrà essere adottata sia tenendo conto della situazione economica sia del loro fabbisogno, sia dello stato di fatto che delle esigenze della città; si ritiene però che

..//..

prima di potere avere a disposizione tale studio passerà ancora molto tempo.

Per ciò che concerne il porto ci riferiamo a quanto pure è esposto nella relazione del piano generale già citata facendo presente di aver raggiunto il pieno accordo in proposito con gli uffici competenti.-