

Elaborato **descrittivo**



# DPQU TEMATICO DARSENA

PRG 2003  
PSC  
POC  
RUE



**“Relazione - DPQU”**

ADOTTATO	Delibera di C.C.	N. 95873/96	del 30/07/2013
PUBBLICATO	B.U.R	N. 263	del 11/09/2013
APPROVATO	Delibera di C.C.	N. 16834/7	del 05/02/2015
PUBBLICATO	B.U.R	N. 50	del 11/03/2015



**Comune di Ravenna**  
Area Economia e Territorio



# INDICE

<b>1. CONTENUTI DELLA RELAZIONE/DPQU E RIFERIMENTI NORMATIVI .....</b>	<b>3</b>
<b>2. CENNI STORICI, DESCRIZIONE E CARATTERISTICHE DELLA DARSENA .....</b>	<b>4</b>
2.1 Storia della pianificazione in darsena .....	8
2.2 Ambito di azione del POC Darsena tra criticità e potenzialità .....	9
<b>3. FORMAZIONE DEL POC DARSENA .....</b>	<b>11</b>
3.1 Partecipazione .....	11
3.2 Piano degli obiettivi e delle azioni .....	13
3.3 VAS/VALSAT .....	14
<b>4. OBIETTIVI DI QUALITÀ URBANA .....</b>	<b>15</b>
<b>5. SISTEMI .....</b>	<b>17</b>
5.1 - Azioni per la sostenibilità.....	18
5.2 - Sistema Mobilità .....	25
5.2.1 - Sistema della mobilità ciclabile e pedonale.....	25
5.2.2 - Sistema della mobilità carrabile - sosta - trasporto pubblico.....	28
5.3 - Sistema Verde e spazi aperti pubblici .....	32
5.4 - Sistema Turismo – Cultura e percorsi tematici .....	38
5.5 - Sistema Insediativo .....	41
5.5.1 Dotazioni urbanistiche.....	41
5.5.2 Edilizia Residenziale Pubblica/Sociale ERP/ERS.....	46
5.5.3 Usi dell'edificato.....	46
5.5.4 Disciplina del costruito .....	46
5.5.5 Disciplina degli ambiti di RUE .....	47
5.6 Sistema Archeologia industriale.....	52
5.7 - Sistema Acqua - Banchine - Stazione .....	56
5.7.1 Acqua .....	56
5.7.2 Assetto e riuso delle banchine .....	57
5.7.3 Stazione.....	57
5.8 - Sistema degli usi/riusi temporanei.....	60
5.9 – Proposte migliorati alla Bozza del POC Darsena di Città.....	61
<b>6. DIMENSIONAMENTO E SOSTENIBILITÀ ECONOMICA .....</b>	<b>63</b>

<b>6.1 Capacità edificatoria pregressa e dimensionamento .....</b>	<b>63</b>
<b>6.2 Sostenibilità e risorse.....</b>	<b>67</b>
<b>7. MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ URBANA.....</b>	<b>70</b>

# 1 . Contenuti della relazione/DPQU e riferimenti normativi

Il Documento Programmatico per la qualità urbana (DPQU), ai sensi del c. 2, lettera a)-bis dell'art. 30 della L.R. 24.03.2000, n° 20, è tra i contenuti essenziali del POC ed individua *“i fabbisogni abitativi, di dotazioni territoriali e di infrastrutture per la mobilità, definendo gli elementi di identità territoriale da salvaguardare e perseguendo gli obiettivi del miglioramento dei servizi, della qualificazione degli spazi pubblici, del benessere ambientale e della mobilità sostenibile”*, in coerenza con le previsioni del PSC. Tale documento, individuando le priorità e i fabbisogni reali che risulta necessario soddisfare nel breve, medio e lungo periodo, attribuisce al POC un ruolo fondamentale per raggiungere gli obiettivi di miglioramento dei servizi, della qualificazione degli spazi pubblici, del benessere ambientale e della mobilità sostenibile. L'analisi dei suddetti fabbisogni è stata applicata ad una parte significativa della città, più ampia di quella disciplinata dal POC Darsena, al fine di considerare gli effetti indotti non solo dalle trasformazioni regolamentate dal piano, ma anche dalle dotazioni e infrastrutture pubbliche da questo considerate indispensabili e che hanno ripercussioni sull'immediato intorno dell'ambito del POC stesso.

Al fine di applicare criteri di massima semplificazione degli elaborati del POC Darsena, nonché principi di integrazione e non duplicazione di dati e informazioni, per evitare sovrapposizione dei temi trattati, il presente “Documento programmatico per la qualità urbana” oltre a contenere quanto richiesto dal citato art. 30 della L.R. 24.03.2000, n° 20, assume anche i contenuti di “Relazione illustrativa” del POC Darsena.

## 2. Cenni storici, descrizione e caratteristiche della darsena

Il ruolo marittimo-portuale di Ravenna ha trovato nel corso dei secoli costanti ostacoli naturali. La linea di costa è estremamente mobile e il mare si allontana, ma la volontà ravennate di non perdere i contatti via mare, mantenuti fino alla fine del 1200 mediante canali e piccoli approdi, si manifesta con lo scavo continuo di canali di raccordo.

L'esigenza di aperture commerciali verso Nord dà vita ad un canale navigabile "Naviglio" operante dal 1276 fino al 1536. Nel 1652 viene aperto un nuovo canale denominato "Panfilio", allo scopo di facilitare i collegamenti via acqua fra la città e la foce del Candiano. Il canale, dopo un percorso di quasi sette chilometri, terminava presso la città alle Mura di Porta Nuova. Intorno alla darsena, che si spingeva fin sotto la porta, si sviluppò nella seconda metà del Seicento un nuovo borgo che da essa prese il nome. Quando, per le continue inondazioni della città, si resero necessari i lavori idraulici di diversione dei fiumi Ronco e Montone (1735), il canale Panfilio si trovò intersecato dai Fiumi Uniti che decretarono la sua fine. Fu così necessario individuare una nuova ubicazione per il porto di Ravenna. Fu scelta un'ipotesi che sfruttava le caratteristiche morfologiche di una zona deltizia a Nord Est della città confidando, per tenere sgombra l'imboccatura, nel naturale riempimento e svuotamento delle bassure. La pialassa che stava a tergo dell'imboccatura del nuovo Canale Corsini doveva funzionare da bacino di ripulsa e il porto doveva essere regolato dal flusso delle maree, così come era stato per lo scalo Augusteo di Classe, evitando costose opere artificiali. Fu raccordato il porto canale con gli scoli cittadini e fu collegato l'invaso portuale con l'alveo ormai spento del Montone che doveva servire da Darsena.

Già nel 1738 il nuovo porto era funzionante pur non essendo ancora completato, assumendo correntemente la denominazione di Candiano, fu però chiamato ufficialmente canale Corsini in onore dell'allora Papa regnante Clemente XII Corsini.



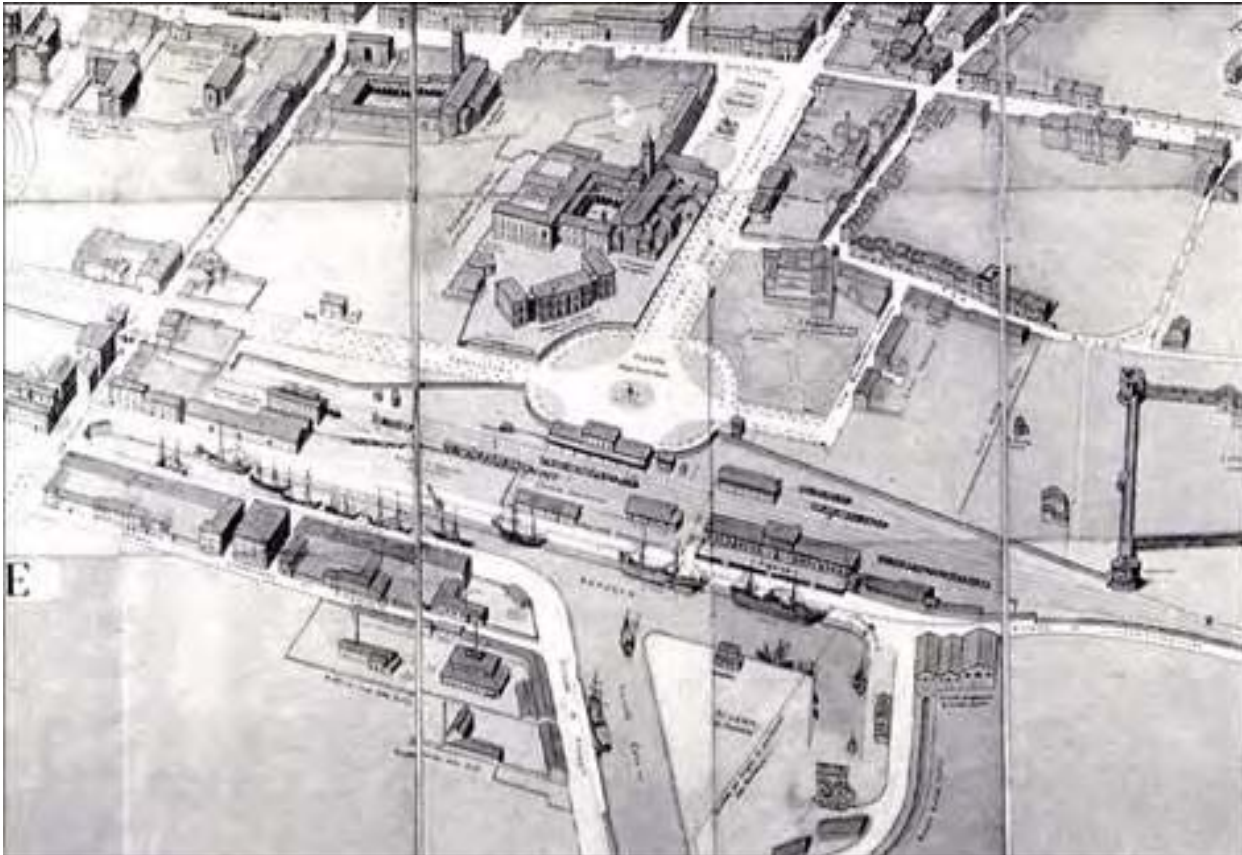
Cartolina del Canale Naviglio Corsini di Ravenna

Nel 1748 furono inaugurati il nuovo porto canale e la nuova darsena nell'attuale posizione; negli anni successivi si svilupparono i primi insediamenti portuali, che si caratterizzeranno in particolare come attività commerciali o per

lavorazioni medio/piccole, questo significa che a metà del '700 Ravenna era già dotata di un porto efficiente e moderno corredato da magazzini e di una vasta area di ricovero per le imbarcazioni.

Ad Antonio Farini si affidò il compito di migliorare l'agibilità del porto. Egli rettificò le tortuose linee del canale (1772) facilitando l'ingresso delle imbarcazioni alla Darsena. Lo scalo ravennate fu dichiarato porto nazionale nel 1860. Ciò consentì, intorno al 1870, di eseguire i lavori di approfondimento del canale e l'allargamento della darsena per consentire l'attracco di piroscafi di grande tonnellaggio.

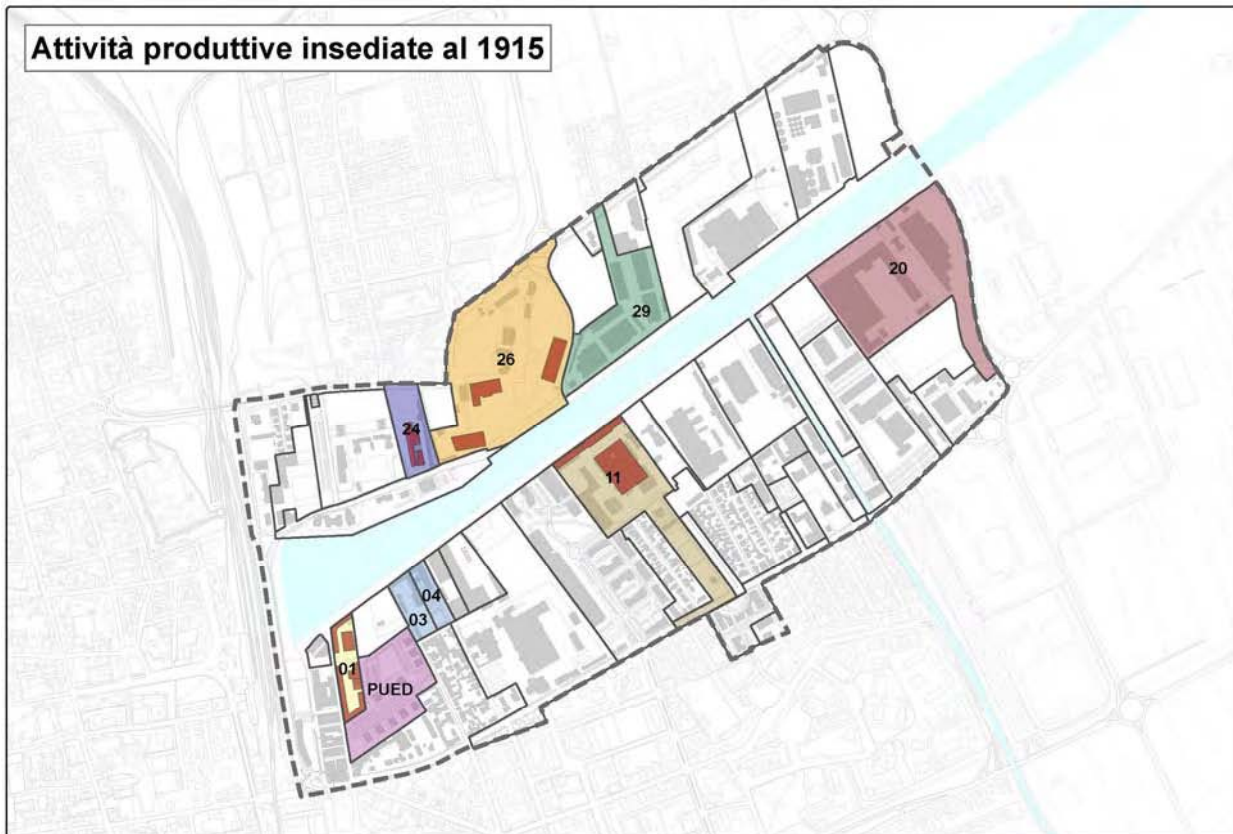
Nei primi del '900 il porto di Ravenna registrò una discreta movimentazione delle merci (circa 300.000 tonnellate/anno) principalmente derivate dall'indotto agricolo.



La darsena mappa del Prof. G. Savini del 1903

Nel 1913 il porto di Ravenna fu sede del compartimento marittimo e della Capitaneria che ne rafforzò il ruolo di porto nazionale. Sempre in quegli anni gli stimoli economici, dovuti all'intensificarsi del movimento portuale, sollecitarono sia alcune società ravennati di armatori che favorirono l'arrivo di grandi imbarcazioni, sia lo sviluppo di piccole industrie: alcune delle quali rimaste quasi inalterate all'interno del tessuto portuale industriale che si è formato negli anni successivi.





Si evidenziano di seguito i principali insediamenti di quel periodo. In destra canale: la raffineria di zolfo Almagià (1) in angolo fra via Magazzini Anteriori e via D'Alaggio; l'Anonimo Iutificio Romagnolo (11), per la produzione di iuta e carta, situato in fondo a via Spina fino a via D'Alaggio, che negli anni '20, con la costruzione del grande stabilimento, venne associato alla Montecatini; inoltre sono attive due fornaci per la produzione di laterizi, la Brocchi-Dragoni (3-4) nell'area in fondo a via Zara, poi sede del Molino Pineta, e la Galotti (20) ad est del canale Lama. In sinistra canale, invece, oltre a una fabbrica di cemento Portland nell'area della Silos Granari (29), in angolo con via Montecatini, si segnalano la Fabbrica dei Concimi Chimici, successivamente Montecatini, la fonderia Rosetti-Menotti in via Salona angolo via Carnaro e il molino Spagnoli-Padovani (24) in via A. Squero, angolo via Salona.

Negli anni '50 si evidenziarono le nuove esigenze del trasporto marittimo, che richiedeva aree più estese e facilmente raggiungibili da navi di maggiori dimensioni, così come si evidenziò la necessità di migliori collegamenti stradali e ferroviari per il porto. Si andò così verso la realizzazione del nuovo porto industriale/commerciale di Ravenna collocato più verso il mare rispetto alla vecchia darsena. Questa scelta segna il declino della Darsena di città come scalo portuale e ambito produttivo e il progressivo trasferimento delle attività nel nuovo porto.

Dalla fine degli anni '80 presero forma le prime ipotesi di recupero e rifunzionalizzazione della Darsena di città.

Dagli anni '90, la riqualificazione del vecchio quartiere portuale sorto in fregio al Canale Candiano, è diventato obiettivo strategico primario, capace di caratterizzare l'intero processo della pianificazione comunale.





Immagini storiche della darsena e dei cantieri ad essa legati

## ***2.1 Storia della pianificazione in darsena***

La pianificazione/riqualificazione della Darsena di città è stata avviata nell'ambito del PRG 1993, con un programma, articolato per complessità in fasi attuative su un arco temporale trentennale, sviluppandosi anche attraverso la partecipazione a programmi complessi di natura ministeriale e regionale quali:

**Programma di Riqualificazione Urbana (PRU)**, che ha attivato il percorso di riqualificazione urbana, consentendo di accedere ad importanti finanziamenti statali e regionali, portando a: acquisizione di aree e realizzazione del 1° stralcio del parco urbano di Teodorico (12 ha); acquisizione dell'Ex magazzino dello zolfo nel complesso Almagià (edificio di archeologia industriale destinato a spazio polivalente per usi pubblici); interrimento da parte di ENEL di elettrodotto Kv 132 (Km 1,2) in ambito urbano; bonifiche di suoli contaminati nell'ambito del subcomparto 10; nuova edilizia residenziale sovvenzionata pari a 14 alloggi; interventi di arredo urbano e adeguamento di parti comuni del quartiere PEEP Trieste localizzato a sud del comparto Darsena; ristrutturazione di via Darsena; nuova piazza semicircolare attestata su via Trieste in angolo con via Duino; accesso ai finanziamenti per gli interventi di recupero di edilizia residenziale pubblica (ERP) per circa 124 alloggi.

**Programma Speciale d'Area del Porto di Ravenna**, che ha consentito interventi di urbanizzazione, viabilità e arredo urbano del PEEP Trieste, edilizia pubblica e privata con procedure negoziate della Regione Emilia Romagna. In particolare è stato realizzato il 2° stralcio del parco urbano di Teodorico; il completamento dell'arredo urbano del quartiere PEEP Trieste; la ristrutturazione di piazzale Aldo Moro 1° stralcio; il restauro dell'Ex magazzino dello zolfo nel complesso Almagià; risanamento parti comuni ed alloggi ACER nel quartiere ERP di via Trieste;

**Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUST)**, che ha portato all'estensione della riqualificazione ad altri siti produttivi dismessi quali l'ex raffineria SAROM, interventi infrastrutturali come la progettazione del By-pass sul canale Candiano e di recupero ambientale di aree di pregio naturalistico adiacenti allo stesso canale come la Pialassa dei Piomboni o di presidio ambientale come la realizzazione di un impianto di ricircolo dell'acqua nella darsena portuale turistica a Marina di Ravenna. Fra gli interventi dell'ambito Darsena è da segnalare il riassetto leggero della stazione ferroviaria, intervento finalizzato a creare una maggiore permeabilità fra Darsena-Centro Storico e a rendere più facilmente accessibile la stazione per chi proviene da est;

**Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU)**, "Porti e Stazioni" nell'ambito del quale vi è un consolidamento del processo di riqualificazione urbana e dove si è realizzata la delocalizzazione della Dogana di via Magazzini Anteriori mediante la realizzazione della nuova Dogana posta all'ingresso del porto San Vitale, oltre alla riqualificazione dell'ex scalo merci di città adiacente all'area della Darsena. E', inoltre, di futura pubblicazione il bando di concorso per la progettazione del riassetto funzionale dell'area della stazione ferroviaria adiacente il comparto Darsena.

## ***2.2 Ambito di azione del POC Darsena tra criticità e potenzialità***

L'ambito oggetto del POC, rappresentato dalla “Darsena di Città”, si affaccia, parte in destra parte in sinistra, sul Canale Candiano con un percorso a banchine di circa 3,1 km. È adiacente al centro storico cittadino e a ridosso del retro della stazione ferroviaria ed è delimitato dalle via Trieste, via Darsena, via delle Industrie e via Attilio Monti.

Questo ambito è organizzato in subcomparti già riqualificati nel corso di validità del PRU, in subcomparti ancora da riqualificare e da comparti esterni quali la stazione FS, l'ex scalo merci e il parco di Teodorico; vi sono inoltre al suo interno tessuti della città consolidata soggetti ad intervento diretto ed alla normativa del RUE vigente.

Una realtà articolata e complessa la cui riqualificazione e riconversione urbana è fondata sull'idea portante di costituire un unico sistema territoriale, che si sviluppa dalla città al mare, per valorizzare il ruolo di Ravenna, quale "porta sul mare", recuperando a funzioni urbane un'area portuale industriale di 136 ha in gran parte dismessa ma con ambiti ancora operativi.

La stazione ferroviaria insieme al comparto ex scalo merci, sono oggi una delle criticità più rilevanti in quanto costituenti una frattura fra due parti di città. Il loro riassetto funzionale rappresenta quindi elemento imprescindibile ai fini dell'integrazione urbana del nuovo quartiere Darsena con il centro storico, trasformando la frattura in cerniera dell'intero sistema urbano ravennate, quale strategico volano per il decollo del processo di riqualificazione.

La riqualificazione delle banchine oggi abbandonate e degradate, insieme alle opere di risanamento del Canale Candiano, contribuiranno alla definizione del nuovo assetto estetico-funzionale quale luogo centrale di vita e

socializzazione del quartiere; attraverso la concentrazione di attività, iniziative di aggregazione e luoghi di vita sociale prediligendo l'uso pedonale/ciclabile.

## 3. Formazione del POC Darsena

### 3.1 Partecipazione

L'Amministrazione ha ritenuto di avviare un percorso partecipato per il POC Darsena al fine di promuovere l'interesse e il coinvolgimento della collettività locale. Con delibera n. 341/2011 PG 81469/2011 del 26/07/2011 “*Partecipazione dei cittadini al POC Darsena di Città*” la Giunta ha definito modalità, strumenti e criteri per la partecipazione dei cittadini nelle decisioni relative al POC “Darsena di Città”, da considerare come esperienza pilota per futuri altri progetti di trasformazione urbana.

La partecipazione è stata intesa come coinvolgimento diretto dei cittadini, delle formazioni sociali, degli attori economici, secondo principi di adeguata diffusione, continuità e strutturazione, nel rispetto delle esigenze di celerità e trasparenza del procedimento. L'obiettivo è stato quindi di garantire ai cittadini, il massimo coinvolgimento nel processo di predisposizione del POC Darsena. In parte tale progetto partecipativo era già stato avviato a partire dalla prima stesura del PRU, datata 1995, mediante il coinvolgimento dei proprietari delle aree e della Circoscrizione, coinvolgimento attivato con sedute pubbliche e altre di lavoro più tecnico. In occasione della redazione del POC Darsena il meccanismo è stato implementato, consentendo una partecipazione molto più ampia ed articolata: il Comune di Ravenna ha voluto coinvolgere nel processo di informazione e di partecipazione tutti i soggetti, singoli o associati, comunque interessati alla trasformazione del grande ambito della Darsena di Città.

Con l'approvazione del *Documento della Partecipazione*, l'Amministrazione Comunale ha definito:

- Gli obiettivi del processo partecipativo, riguardanti tutti gli aspetti inerenti il POC Darsena ad esclusione di quanto già sancito dalle norme del PSC, del RUE e del POC 2010-2015 e dei diritti acquisiti da parte delle proprietà, ponendo come imprescindibile la sostenibilità economica e ambientale degli interventi sia pubblici che privati;
- L'avvio del processo;
- L'ambito di riferimento;
- Il Responsabile del Procedimento;
- Il Gruppo dei Referenti.

Nel corso del processo partecipativo sono stati affiancati al “gruppo dei referenti” altri servizi interni all'Ente, costituendo un ampio gruppo di lavoro che ha collaborato durante tutto l'iter del processo alla realizzazione di un piano condiviso.

La partecipazione è stata avviata il 7 settembre 2011 con presentazione pubblica all'Almagià, edificio simbolo della Darsena di città.

Sintetizza appieno le aspettative, che sono state poste dall'Amministrazione nel processo di partecipazione, una frase pronunciata durante la serata di presentazione dall'allora assessore all'urbanistica Gabrio Maraldi: “*A conclusione di questo processo, dobbiamo riuscire a dimostrare agli scettici che davvero si può **pianificare il territorio in maniera diversa** che nel passato, coinvolgendo non solo i tecnici e gli stakeholders, ma **coinvolgendo tutti i cittadini**. Dobbiamo dimostrare agli scettici che questo è possibile anche in un'area vasta come quella che va da Via Trieste a Via delle Industrie, dalla stazione al ponte mobile*”. Questo documento ha come obiettivo, tra gli altri, anche quello di dimostrare come le proposte pervenute attraverso la partecipazione siano state in gran parte recepite elaborate e diventate azioni e contenuti normativi e grafici del POC Darsena.

La metodologia del processo partecipativo si è articolata in passeggiate di quartiere, focus groups, workshops e in un open space technology ed è stata supportata anche da un sito internet dedicato ([www.ladarsenachevorrei.comune.ra.it](http://www.ladarsenachevorrei.comune.ra.it)) che, oltre a raccogliere e rendere scaricabili tutti i materiali informativi e la documentazione relativa alla storia e alla pianificazione vigente e pregressa della Darsena, divulgare eventi e manifestazioni legate al processo partecipativo, ha permesso una partecipazione anche on-line con la possibilità di inviare tramite il sito, proposte ed idee.

- Le **passeggiate di quartiere** si sono svolte nel mese di settembre 2011. Esse hanno coinvolto circa 340 persone, 5 tecnici comunali a guida dei gruppi, 5 facilitatori, l'apertura e la visita a 2 proprietà private. Sono state la prima occasione di incontro e confronto tra tecnici e cittadini nei luoghi interessati dal processo di trasformazione. Per molti sono state la prima occasione di entrare in Darsena ed osservare l'area soggetta alla riqualificazione.
- I **focus groups** sono stati gruppi di discussione regolamentati. In occasione di ogni focus group si è riunito intorno ad un tavolo un gruppo non troppo numeroso di persone (in genere circa dieci) per discutere su un tema che si è inteso approfondire. Sono stati organizzati 22 focus groups, con un totale di 244 partecipanti. I focus groups hanno avuto l'obiettivo di ascoltare tutte le persone interessate a partecipare e a presentare le proprie idee. Al termine dei lavori le singole opinioni sono state messe a confronto e si è prodotta una visione di gruppo, che ha individuato risorse, criticità e priorità del percorso di riqualificazione dell'area.
- I **workshops**, diversamente da quanto inizialmente previsto, non sono stati propriamente seminari di studio, ma piuttosto **incontri formativi**, di circa 3 ore ciascuno tenuti da tecnici comunali alla cittadinanza, su 5 temi scelti dai tecnici stessi e 2 dai cittadini. Si è trattato di incontri finalizzati a dare ai partecipanti informazioni sull'area della Darsena di città, sulla mobilità, le connessioni, gli spazi e i servizi pubblici e privati, gli indici edificatori, la suddivisione dei subcomparti privati. L'ultimo incontro formativo è stato un laboratorio di confronto tra i cittadini, propedeutico al successivo open space technology.
- L'**Open Space Technology** (OST) si è configurato come una metodologia di progettazione partecipata che ha permesso un approccio alla gestione dei gruppi di lavoro radicalmente innovativo rispetto ai metodi tradizionali: non ha previsto al suo interno relatori, programmi definiti o tavoli di presidenza. L'OST è stato uno spazio di discussione aperto a chiunque avesse avuto voglia di partecipare e a chiunque avesse a cuore il tema al centro della discussione. È stato un seminario di due giorni, a cui hanno partecipato circa 200 persone, basato sul confronto e sulla spontaneità, dal quale sono emerse proposte concrete che sono state riassunte nell'*instant book* conclusivo.

### 3.2 Piano degli obiettivi e delle azioni

A conclusione del processo di partecipazione i facilitatori hanno analizzato i dati emersi da tutto il percorso e redatto il documento finale, *“La darsena che vorrei – Il percorso di partecipazione”*, consegnato ufficialmente all'amministrazione il 17 dicembre 2011.

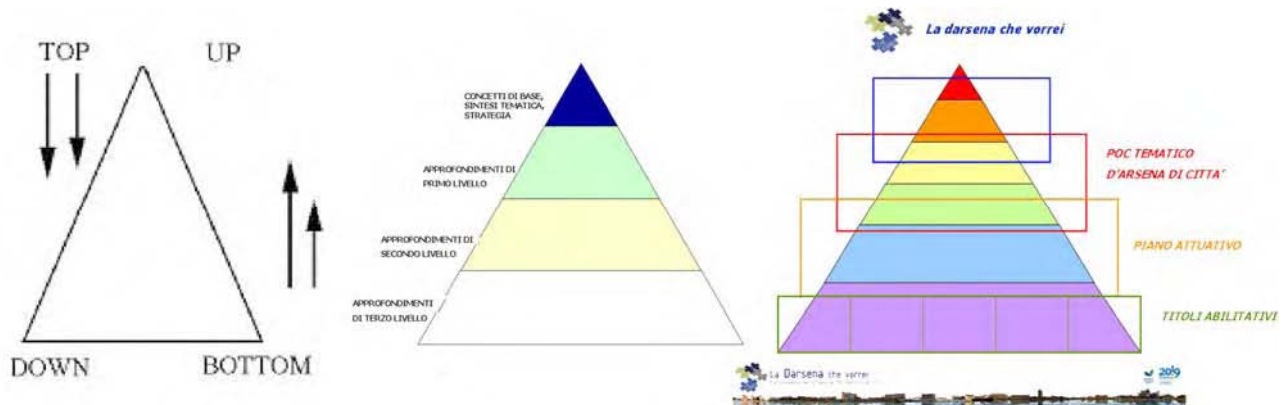
I dati contenuti nel documento finale della partecipazione sono poi stati elaborati, approfonditi ed incrementati dall'Amministrazione comunale diventando parte costitutiva del documento denominato *“Piano degli obiettivi e delle azioni per il POC Tematico Darsena di città”*.

Il *“Piano degli obiettivi e delle azioni”* raccoglie, sistematizza e ordina obiettivi, azioni strategiche e appunti

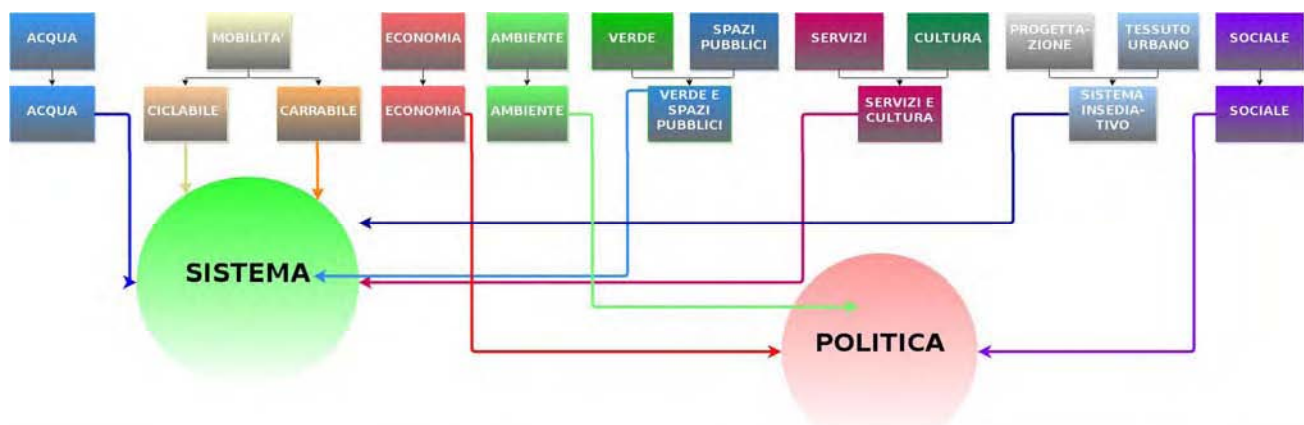
normativi per il POC Darsena derivati da un insieme eterogeneo di fonti quali: un ricco quadro conoscitivo (in parte derivato dal quadro conoscitivo del PSC in parte approfondito e redatto ex novo); i vincoli sovraordinati dettati dal PSC (in particolare per quanto riguarda il dimensionamento), dal POC 2010-2015 e dal PRU in parte attuato; il piano economico-finanziario redatto da NOMISMA; i dati derivati dall'analisi del sito (che dovranno comunque essere approfonditi in sede di PUA); la VAS/VALSAT che ha assunto il piano degli obiettivi quale base di partenza.

L'insieme delle indicazioni proposte e delle richieste, emerse dalle diverse fonti e nell'ambito della partecipazione, sono state razionalizzate, ordinate e tradotte in proposte tecniche compatibili ed attinenti lo strumento urbanistico, tramite un modello di progettazione definito “top-down”.

Il modello “top down” è solitamente utilizzato per la definizione di progetti e programmi complessi con input di ingresso pluri-criteriali e può essere raffigurato con una forma a piramide, in cui gli obiettivi compongono la cima della piramide e, procedendo verso il basso, vengono definite le relative sottotematiche o le sottostrategie.



Il modello utilizzato ha quindi previsto una scomposizione per sistemi dall'alto al basso dell'intero progetto, sottolineando le relazioni che esistono tra loro, evidenziando e risolvendo le possibili incompatibilità che avrebbero potuto verificarsi nel corso della progettazione, cercando di evitare ripetizioni o sviluppare politiche e progetti in contrasto tra di loro. Lo schema prescelto, oltre a fornire un aiuto come supporto decisionale al progetto, ha garantito un quadro completo e soprattutto la tracciabilità delle argomentazioni, proposte e idee nate dal processo partecipativo, garantendo nel contempo trasparenza e sicurezza.



Sono stati quindi individuati i “Sistemi”, intesi come macro aree tematiche di rilevanza urbana (Sistema Mobilità ciclabile e pedonale, Sistema mobilità carrabile - Sosta - Trasporto pubblico, Sistema Verde e spazi aperti pubblici, Sistema Usi Turismo Cultura e Servizi, Sistema Insediativo, Sistema Archeologia Industriale, Sistema Acqua - banchine - stazione, Sistema Azioni per la sostenibilità, Sistema Usi-riusi temporanei) già utilizzati in fase



di partecipazione, e ad essi sono stati collegati i relativi obiettivi e le azioni derivanti dalla partecipazione e valutati praticabili, integrati da quelli delle altre fonti e dei progettisti del POC. Da qui è partita l'elaborazione progettuale del POC Darsena.

### **3.3 VAS/VALSAT**

La VAS/VALSAT, rappresenta lo strumento volto a perseguire obiettivi di salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, di protezione della salute umana e di uso razionale delle risorse naturali, valutando, secondo tali criteri, le scelte compiute nell'ambito del POC Darsena.

La VALSAT è parte costitutiva del POC Darsena ed è stata redatta contestualmente e in parallelo al POC stesso. In tal modo il piano ha potuto recepire in corso di formazione le indicazioni e i correttivi che la VALSAT ha indicato. Il percorso della VALSAT è stato integrato anche con i momenti di ascolto sociale e partecipazione e con il piano degli obiettivi e delle azioni. La valutazione preventiva ha identificato e rappresentato i momenti di criticità operandone poi la valutazione degli effetti conseguenti l'attuazione, anche attraverso l'esame di alternative, predisponendone, se ritenute necessarie e/o opportune, le misure di mitigazione e compensazione. La VALSAT, in quanto strumento di supporto alle decisioni, ha aiutato il POC ad aumentare il proprio “rendimento” in particolare rispetto al sistema ambientale ed al sistema della mobilità.



## 4. Obiettivi di qualità urbana

Costituiscono obiettivi prioritari di qualità urbana del nuovo quartiere darsena:

- La trasformazione di un ambito ex industriale portuale dismesso, in un nuovo quartiere con elevata qualità urbana ed ambientale capace di migliorare la qualità della vita dei suoi abitanti;
- La conservazione/riqualificazione della memoria storico/produttiva/industriale del luogo;
- L'incremento qualitativo e quantitativo delle dotazioni pubbliche.
- Un disegno degli spazi pubblici organico, continuo, e con criterio di massimo accorpamento, con particolare riferimento al verde pubblico che dovrà anche assumere funzioni del miglioramento del microclima (biomassa urbana);
- Esternazione del traffico e miglioramento delle dotazioni infrastrutturali con priorità di attenzione alla mobilità pedonale, ciclabile e del trasporto pubblico (miglioramento del clima acustico e della qualità dell'aria);
- Attenzione al tessuto sociale e alla sensibilizzazione degli abitanti del quartiere in quanto essi sono uno dei fattori essenziali per la crescita urbana, più è vivibile una città, maggiore sarà il grado di competitività, creatività e conseguentemente dello sviluppo della città stessa;
- Forte vocazione turistico-culturale;
- Assetto di usi e funzioni urbane che assicurino vivacità al quartiere.

La qualità urbana va perseguita attraverso un insieme delle azioni di sostenibilità suddivisibili in quattro macro obiettivi di qualità da perseguire con l'attuazione del POC Darsena:

- 1) **Qualità dell'assetto morfologico funzionale** per dare al nuovo quartiere una forte connotazione funzionale in particolare in ambito turistico-culturale, introducendo una pluralità di funzioni attrattive (turistico-ricettive, culturali, commerciali e artigianali) capaci di vivacizzare il quartiere e renderlo attrattivo, ma anche in grado di rivalutare l'ambiente urbano circostante;
- 2) **Qualità degli spazi pubblici e dei servizi**, da perseguire col ridisegno del sistema del verde, anche grazie al previsto ampliamento del Parco Teodorico, nella previsione di quote ERS/ERP, nella previsione di nuovi spazi urbani che dovranno garantire sufficienti livelli di pluralità, complessità, integrazione, vivibilità, sostenibilità, sicurezza ed animazione, nel rilancio di un ruolo di cerniera urbana della stazione FS, nella riqualificazione e valorizzazione delle banchine e del fronte Candiano;
- 3) **Qualità del sistema dei trasporti e della mobilità** tramite la previsione di una mobilità sostenibile all'interno del quartiere, mediante il contenimento della mobilità carrabile e la promozione della mobilità ciclabile e pedonale e del trasporto pubblico;
- 4) **Qualità a scala edilizia-ambientale** da perseguire con la valorizzazione del contenuto paesaggistico e testimoniale dell'insieme e dei singoli edifici, in particolare di quelli classificati archeologia industriale; con l'uso di fonti energetiche rinnovabili; con l'adozione di criteri di sostenibilità ambientale e di risparmio energetico nella realizzazione delle opere edilizie e del recupero del patrimonio edilizio esistente.

Tutti gli interventi previsti dal POC Darsena, di iniziativa pubblica o privata, devono concorrere a perseguire detti obiettivi, portando a sistema l'insieme degli interventi e delle trasformazioni necessarie al recupero e alla metamorfosi di questa parte di città col contestuale sviluppo delle necessarie dotazioni.

## 5. Sistemi

In coerenza col “Piano degli obiettivi e delle azioni per il POC Tematico Darsena di città”, il POC Darsena articola la propria disciplina per Sistemi:

- Sistema mobilità,
- Sistema verde e spazi aperti pubblici,
- Sistema turismo - cultura e percorsi tematici,
- Sistema insediativo,
- Sistema archeologia industriale,
- Sistema acqua - banchine - stazione,
- Sistema usi-riusi temporanei.

Il POC Darsena definisce inoltre le azioni per la sostenibilità”, quali elementi centrali per la qualità urbana e, in quanto tali, trasversali a tutti i sistemi.

Per ogni sistema il POC Darsena stabilisce target qualitativi inerenti il compimento degli interventi atti a soddisfare obiettivi ed esigenze emersi dal processo partecipativo e dalle altre fonti e a rispondere agli obiettivi prefissati. Tali scelte sono riportate su specifici elaborati grafici distinti in descrittivi, prescrittivi e gestionali. Fra gli elaborati prescrittivi vi è il corpo normativo che disciplina le scelte fatte per ogni sistema.

Le norme di attuazione sono composte da un articolato normativo vero e proprio e da due tipi di schede prescrittive:

- le **schede degli elementi** che contengono obiettivi di qualità, prescrizioni, attenzioni (anche attraverso l'utilizzo di immagini evocative di situazioni o di esempi ritenuti da perseguire) per previsioni trasversali a più comparti e/o comunque di rilevanza per la sostenibilità del quartiere (come i due parchi, la nuova via di spina, i percorsi pedonali e ciclabili ecc.). Tali schede sono ritenute fondamentali per l'unitarietà del disegno complessivo e per l'attuazione delle singole parti degli elementi nei vari subcomparti;
- le **schede dei subcomparti** che contengono per ogni subcomparto da attuare e/o completare, obiettivi, usi, capacità edificatorie, prescrizioni di POC, elementi da conservare per gli edifici di archeologia industriale.

Di seguito è riportata illustrazione sintetica dei contenuti del POC Darsena seguita, per ogni sistema, da una tabella che esplicita in che modo il POC Darsena soddisfa gli *obiettivi prefissati* posti dal percorso partecipativo. Sull'ultima colonna a destra di ogni tabella è indicato, tramite la corrispondente colorazione in legenda, il macro effetto di qualità urbana che ogni azione contribuisce a conseguire.

## **5.1 - Azioni per la sostenibilità**

Il POC Darsena persegue la sostenibilità ambientale ed il miglioramento dello stato dell'ambiente tramite azioni mirate alla tutela del luogo, delle risorse e della salute. Parte di tali azioni sono integrative di quelle dettate dall'art. 13 delle NTA del POC 2010-2015. Parte sono invece incentivate (con Sc premiale aggiuntiva) in quanto ritenute e denominate azioni di “eccellenza”.

Fanno parte del primo gruppo, azioni integrative di leggi e regolamenti vigenti, quelle descritte di seguito.

In merito al risparmio energetico il POC Darsena intende garantire requisiti superiori a quelli prescritti dalla normativa di settore.

Gli edifici dovranno essere progettati non solo per il momento in cui vi entreranno gli utenti, ma si dovranno inserire in un ciclo di vita che tiene in considerazione le risorse utilizzate, l'energia consumata e il flusso di queste attraverso l'edificio. Pertanto sia la scelta dei materiali che quella delle tecniche costruttive dovranno essere valutate attraverso criteri di durabilità, flessibilità, riciclo e riuso, quantità di energia utilizzata nella produzione, nel trasporto e nella messa in opera.

Per favorire la coesione sociale, le relazioni, i legami sociali, l'aiuto reciproco, il POC Darsena promuove, tra le azioni di sostenibilità sociale, la realizzazione di un locale polifunzionale all'interno degli edifici residenziali di nuova costruzione, nel quale gli abitanti del quartiere possono incontrarsi, promuovere iniziative oppure attivare servizi interni collaborativi che incentivino l'incontro tra gli abitanti tramite il lavoro condiviso.

La circolazione della conoscenza, a livello globale e all'interno del quartiere, dovrà essere assicurata da un sistema tecnologico di comunicazione che lo attraversi pervasivamente: sulle aree pubbliche, quali parchi, piazze e banchine, ed all'interno degli edifici pubblici dovrà essere garantita la copertura del segnale wi-fi.

Fanno parte del secondo gruppo, azioni di eccellenza (con Sc premiale aggiuntiva), quelle descritte di seguito.

Attraverso il sistema degli incentivi il piano mira ad ottenere risultati e prestazioni aggiuntivi rispetto a quelli previsti dalla legislazione vigente in materia. Sono ritenute azioni di sostenibilità “di eccellenza”: la riduzione dei consumi; l'aumento dell'efficienza energetica; l'utilizzo di fonti rinnovabili; l'accorpamento del verde pubblico con funzioni ecologiche; la compattazione volumetrica e la contiguità edilizia; la realizzazione di edilizia sociale per tutte le categorie svantaggiate; la realizzazione un quartiere con integrazioni funzionali e dotazioni di valenza sociale.

Sono a tal fine premiati: l'aggregazione di due o più subcomparti; l'autosufficienza energetica; l'idrotermia; il teleriscaldamento; i sistemi innovativi di ricavo energia da fonti rinnovabili alternative; la raccolta differenziata centralizzata; la realizzazione di tetti e pareti verdi.

Per la valorizzazione paesaggistica e ambientale il POC Darsena promuove pareti e tetti verdi quali elementi atti a produrre risparmio energetico degli edifici. Il tetto verde produce effetti ambientali benefici come la produzione di ossigeno, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, l'attenuamento delle escursioni termiche e il miglioramento paesaggistico. Può inoltre essere usato come spazio ricreativo (per esempio se utilizzato per la realizzazione di orti condominiali), assumere valore come biotopo e infine offrire anche maggiore resistenza agli incendi.

Come azioni di eccellenza sociali sono invece premiate: il cohousing; la realizzazione di spazi per case studio lavoro per artisti e creativi, giovani talenti all'interno del polo aggregativo culturale; la realizzazione di residenze protette come ERS aggiuntiva.

Per i tessuti di RUE sono invece previsti incentivi di Sc e altre forme di premialità progressive e parametrare ai

livelli prestazionali raggiunti, ai sensi dell'art. 7 ter della L.R. 20/2000, per favorire la qualificazione e il recupero funzionale del patrimonio edilizio esistente, nell'ottica del miglioramento della qualità, della sicurezza e della sostenibilità energetica ed ambientale.

In termini di sostenibilità ambientale, un aspetto significativo da mettere in evidenza è quello della permeabilità dei suoli del comparto.

In particolare, partendo da un conteggio delle aree permeabili esistenti pari a circa il 24% della superficie territoriale dei subcomparti, si è provveduto a fare una stima delle aree permeabili di progetto individuandone complessivamente circa il 49% costituite da: verde pubblico calcolato al 100%, Pk pubblico calcolato al 30% e verde privato calcolato al 30%.

#### PERMEABILITA' DELLE AREE NEI SUBCOMPARTI IN DARSENA DI CITTA'

##### STATO DI FATTO

Sup. Territoriale	752.073	
Superfici impermeabili	569.367	76%
Superfici permeabili	<b>182.706</b>	24%

##### PROGETTO

Sup. Territoriale	752.073		
Verde pubblico	241.111	100 %	243.412
Pk pubblico	102.601	30 %	30.780
Verde privato	333.154	30 %	99.946

Superfici permeabili 49% **374.138**

Tabella riassuntiva delle azioni messe in atto per il *Sistema azioni per la sostenibilità*:

Legenda:

Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla partecipazione  
 Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla Amministrazione  
 Indirizzo proposto in sede di POC Darsena dalla PA

	Qualità dell'assetto morfologico funzionale
	Qualità degli spazi pubblici e dei servizi
	Qualità del sistema dei trasporti e della mobilità
	Qualità a scala edilizia

SISTEMA AZIONI PER LA SOSTENIBILITA'				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo /Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
Basi fondanti per la sostenibilità del POC	Valsat	Art. 8 POC D6	Il POC Darsena è stato redatto contestualmente alla VAS/VALSAT raccogliendone esiti ed indicazioni.	
	Analisi del Sito	Art. 13 c.1 Scheda ES1	L'analisi del sito, indagine conoscitiva di tutti i fattori bioclimatici che interagiscono nell'area di intervento, è prerequisite fondamentale ed obbligatorio per la redazione di tutti i PUA.	
Tutela del luogo	Bonifica acque e fondali	Art. 18 c.5	Il POC Darsena prevede la riqualificazione delle acque del Candiano, che verrà finanziata tramite un contributo aggiuntivo commisurato alle potenzialità edificatorie di ciascun subcomparto. (extraoneri)	
	Riduzione emissioni odorigene	Art.18 c.5	Per ridurre le emissioni odorigene del Candiano occorre prioritariamente intervenire sulla tipologia degli scarichi che attualmente vi vengono immessi. E' previsto a tal fine, quale opera pubblica strategica a diretto servizio dei subcomparti, l'adeguamento delle reti idrauliche e degli impianti tecnologici (vasche di prima pioggia). (extraoneri)	
	Bonifica dei suoli	Art. 8 c.6 POC D6 Scheda ES1	In sede di PUA tutti gli interventi edilizi che interessano ex aree produttive dovranno preventivamente analizzare ed eventualmente bonificare sia i terreni che le acque di falda dei siti interessati.	
	Delocalizzazione attività e impianti incompatibili	Artt. 32 c.1 lettera d) e 46 c.1 Schede subcomparti	Il POC Darsena prevede l'assetto finale dei subcomparti, conseguente la delocalizzazione delle attività e impianti incompatibili con la residenza. I nuovi usi produttivi, ammessi nei comparti più ad est a vocazione terziaria, devono essere limitati ad attività compatibili con la residenza.	
	Aumento superfici permeabili	Artt. 17 c.6 e 33 c.4 Scheda EM5	Per i tessuti edilizi esistenti è previsto un incentivo a fronte di interventi di demolizione e ricostruzione con accorpamento di almeno due unità edilizie purché, tra gli altri requisiti richiesti, si raggiunga una maggiore permeabilità dei suoli e la sistemazione a verde dell'area scoperta. Le superfici scoperte dell'area di pertinenza dell'edificato dovranno essere sistemate a giardino e/o orti e/o copertura a verde di parcheggi interrati/seminterrati per una superficie pari almeno ai 2/3 della loro estensione. Nel caso di Pk a raso, devono essere dotati di pavimentazione permeabile inerbita con Ip dell'area interessata dal pk > = 60%.	
	Contestualizzazione Paesaggistica	Scheda ES1	L'analisi del sito deve essere svolta anche ai fini del corretto inserimento paesaggistico dei vari interventi edilizi previsti dai PUA: deve infatti essere finalizzata alla tutela del luogo, della sua identità, delle sue memorie industriali, della unicità del paesaggio della Darsena.	

SISTEMA AZIONI PER LA SOSTENIBILITA'				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo /Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
Tutela delle risorse	Riduzione fabbisogno edifici	Artt. 13 c.2 e 14 c.2	In materia di risparmio energetico, e quindi di tutela delle risorse, il POC Darsena prescrive, per gli interventi edilizi all'interno dell'intero ambito di competenza, prestazioni maggiori di quelle richieste dalla normativa e dai regolamenti vigenti.	
	Premiare classe A	Art. 15 c.2 lettera b) Scheda ES2	Oltre a prevedere il raggiungimento di prestazioni energetiche obbligatorie, il POC Darsena prevede incentivi per il raggiungimento dell'autosufficienza energetica e non solo per il raggiungimento della Classe A.	
	Produzione da FER	Art. 14 c.3	Richiesta produzione di energia da fonti rinnovabili maggiore rispetto alle normative vigenti. Possibilità di produzione delle quantità prescritte anche fuori dal comparto Darsena.	
	Tendere all'autosufficienza energetica	Art. 15 c.2 lettera b) Scheda ES2	Il raggiungimento dell'autosufficienza energetica, è tra le azioni di sostenibilità "di eccellenza" e premialità.	
	Favorire pareti e tetti verdi	Art. 14 c.4 Scheda ES2	L'utilizzo di tetti e pareti verdi per il miglioramento delle caratteristiche d'isolamento termico, d'inerzia termica e di assorbimento delle polveri inquinanti è tra le azioni obbligatorie integrative.	
	Premiare idrotermia	Art. 15 c.2 lettera c) Scheda ES2	L'utilizzo dell'idrotermia a bassa entalpia dalle acque del Candiano è tra le azioni di sostenibilità "di eccellenza" che il POC Darsena incentiva con apposite premialità.	
	Promuovere raccolta differenziata	Art. 12 c6 Art. 13 c.2 Scheda ES2	La realizzazione di sistemi che agevolino e favoriscano la raccolta differenziata dei rifiuti, tendente all'adozione di strategie "rifiuti zero", come ad esempio la realizzazione di sistemi automatizzati per edificio o per aree di raccolta pubbliche, è tra le azioni di eccellenza innovative e/o sociali. Nelle aree di verde pubblico possono essere computate le aree per raccolta rifiuti e isole ecologiche.	
	Riutilizzo dei materiali demolizione	Scheda ES2	Il POC Darsena considera obiettivo di sostenibilità il riutilizzo dei materiali di demolizione.	
	Recupero acque meteoriche e acque grigie	Artt. 14 c.6 e 17 c.1 Schede EV1, EV2 e EV3	L'installazione di sistemi di recupero negli edifici, per usi compatibili, delle acque grigie e delle acque meteoriche per l'irrigazione delle aree verdi, è tra le azioni obbligatorie integrative. Dovranno essere previsti sistemi di raccolta delle acque piovane nei parchi.	



SISTEMA AZIONI PER LA SOSTENIBILITA'				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo /Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
	Raccolta rifiuti centralizzata per edificio	Artt. 13 c.2 e 14 c.8 Scheda ES2	La raccolta dei rifiuti centralizzata per edificio rientra tra le azioni di sostenibilità di "eccellenza" che il POC Darsena incentiva con apposita premialità. Gli spazi per la raccolta differenziata dei rifiuti sono equiparati a vani tecnici e non concorrono al computo di Sc per una quota pari a 0,5 mq per unità immobiliare e 3 mq per condominio	
	Incentivare trasporto elettrico	Artt. 14 c.4 e c.5 e 40 c. 4 Scheda EM5	Per incentivare l'utilizzo di auto elettriche è prevista l'installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli all'interno dei parcheggi sia pubblici che privati, nonché un servizio di noleggio/condivisione bici ed auto elettriche nell'ambito del nodo intermodale in testata Darsena e progettati dal piano particolareggiato per la mobilità. Esso è tra le azioni obbligatorie integrative. In ogni pk pubblico è prevista una dotazione minima di posti riservati ad autovetture elettriche.	
Tutela della salute	Promuovere uso materiali biocompatibili	Art. 13 c.2 Scheda ES2	L'utilizzo di materiali biocompatibili rientra tra gli obiettivi di sostenibilità promossi dal POC Darsena.	
	Premiare certificazioni etiche ambientali			
	Filiera corta	Scheda ES2	L'approvvigionamento di materiali tramite filiera corta è obiettivo di sostenibilità promosso dal POC Darsena.	
	Contrasto inquinamento atmosferico	Titolo II Capo 2°, Titolo III Capo 1° e 2°, POC D6 e D7 Schede ES - EM - EV	Le scelte di mobilità sostenibile, le azioni di sostenibilità ambientale e la previsione di ampie e diffuse aree verdi ad elevata percentuale di biomassa arborea, operate dal POC, contribuiscono al contrasto dell'inquinamento atmosferico.	
	Contrasto inquinamento acustico	Artt. 25 c.6 e 32 c.2 e 46 c.3 POC D4, POC D6 e POC D7 Schede EM1 e EM3 - EV	A mitigare l'inquinamento acustico, contribuiscono le ampie aree a verde di filtro, che il POC Darsena localizza a confine con la viabilità di scorrimento che ne delimita l'ambito, fermo restando che è compito dei PUA individuare nuove e opportune aree di filtro anche per mitigare gli effetti di eventuali attività produttive esistenti non ancora delocalizzate o accorgimenti architettonici e tecnici agli involucri degli edifici.. Inoltre nel progetto dei parchi dovranno essere studiati andamenti dei movimenti terra e delle quote in relazione alla possibilità di realizzare barriere acustiche. Per attenuare l'inquinamento acustico veicolare sono previste fasce di filtro a verde alberato laterali su entrambi i lati della strada di spina. Qualora vi siano attività previste o esistenti che possano ingenerare eventuali conflittualità con le funzioni residenziali dovrà essere prodotto specifico elaborato di verifica della compatibilità ambientale rispetto alle varie matrici (aria, rumore, acque, ecc.) nonché sulla salute dei fruitori sia rispetto alle attività presenti nei subcomparti adiacenti che al proprio interno .	

SISTEMA AZIONI PER LA SOSTENIBILITA'				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo /Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
	Contrasto inquinamento elettromagnetico	Scheda ES1	Il POC Darsena prescrive, che in sede di PUA debba essere valutata l'incidenza di conduttori in tensione e dei ripetitori per la telefonia mobile e la radiotelevisione, al fine di analizzare i livelli di esposizione e adottare adeguate soluzioni di schermatura e protezione della popolazione potenzialmente esposta.	
	Migliorare microclima urbano	Titolo III Capo 2°, POC D6 e POC D7 Schede EV	Le ampie e diffuse aree verdi pubbliche e private previste dal POC nonché le richieste aree boscate (biomassa urbana) contribuiscono al miglioramento del microclima urbano.	
Politiche	Premialità per azioni di eccellenza	Artt. 15 c.1 e c.2 e 18 c.3 Scheda ES2	Per alcune azioni di sostenibilità, ritenute "di eccellenza", il POC Darsena prevede premialità parametriche ai vari livelli raggiunti. La Sc derivante da azioni di eccellenza per la sostenibilità è esente dal contributo commisurato al costo di costruzione.	
	Sensibilizzazione e formazione	Non oggetto del POC Darsena	Si tratta di azioni che verranno messe in atto in fase di gestione e monitoraggio del POC Darsena.	
	Safety audit	Non oggetto del POC Darsena	Si tratta di azioni che verranno messe in atto in fase di gestione e monitoraggio del POC Darsena.	
	Sportello privilegiato	Non oggetto del POC Darsena	Tramite sito internet dedicato, Urban center, ecc. verranno aperti "sportelli privilegiati" per dare voce e monitorare le azioni che verranno messe in atto durante l'attuazione del POC Darsena.	
Tutela del sociale	Azioni per la sostenibilità sociale	Artt. 14 c.7 e 30 Scheda ES2 e EV2 Schede subcomparti	Per favorire la coesione sociale e l'aiuto reciproco, il POC Darsena incentiva (escludendone la relativa superficie dal calcolo della Sc) la realizzazione di un locale comune polivalente all'interno degli edifici condominiali. Sono inoltre considerate azioni "di eccellenza" e quindi soggette a premialità: il cohousing, il contribuire alla realizzazione della "Città dei Ragazzi" all'interno del polo aggregativo culturale del Parco delle Archeologie, la realizzazione di residenze protette per anziani e disabili in aggiunta alle quote obbligatorie. Anche il previsto sistema di spazi pubblici di aggregazione è azione di sostenibilità sociale.	
	WI-FI	Artt. 14 c.5 e c. 9 Scheda EV1 EV2 EV3 EV4	Tutti i nuovi impianti di illuminazione esterna, pubblici e privati dovranno avere la predisposizione per l'alloggiamento di antenne. Dovranno essere garantite le infrastrutture per la copertura del segnale wi-fi, sulle aree pubbliche, quali parchi, piazze, banchine e negli edifici pubblici	

SISTEMA AZIONI PER LA SOSTENIBILITA'				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo /Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
Smart City	Azioni per un quartiere Smart	Art. 14 POC D4a, POC D7 Schede EM	Il concetto di "Darsena nuovo quartiere smart" è il risultato finale di un insieme di azioni di sostenibilità che partendo dalla sensibilizzazione dei cittadini del quartiere quali attori principali e attivi della sostenibilità "gli abitanti sono uno dei fattori essenziali per la crescita di una città....quanto più è vivibile una città, maggiore sarà il grado di smartness (competitività, creatività), e conseguentemente dello sviluppo della città stessa", passano attraverso: il contrasto all'inquinamento atmosferico e miglioramento del microclima urbano (esternazione del traffico, ampia isola pedonale e zona 30 per tutto il quartiere, aumento della biomassa urbana con boschi nei due parchi, incentivazione dei mezzi alternativi, ecc), fino ad arrivare all'attivazione della bonifica del canale Candiano attraverso la realizzazione della vasca a nord di parco Teodorico.	
	Finanziamento tramite terzi	Art. 14 c. 10	Il POC Darsena prevede la possibilità di realizzare e gestire le infrastrutture a servizio degli edifici e delle attrezzature pubbliche con finanziamenti tramite terzi, come per esempio le Energy Service Company (ESCO).	
Sostenibilità economica	Formule di Partenariato	Art. 31	Le capacità edificatorie generate dai suoli delle banchine e dai comparti ferroviari verranno alienate tramite procedure di evidenza pubblica, aperte non solo ai soli soggetti ospitanti, ma anche ad operatori esterni interessati ad intervenire in Darsena di città, attraverso formule di partenariato con i suddetti proprietari. Le risorse ricavate dalle alienazioni di dette capacità edificatorie saranno destinate alla realizzazione di opere pubbliche di sostenibilità.	
	Favorire attuazione	Art. 18 c.7	Riduzione del 20 % dell'extraonere finalizzato all'attuazione delle opere pubbliche, a fronte dell'aggregazione di 2 o + subcomparti per la loro realizzazione anticipatamente al PUA. Riduzione del 20% dell'extraonere per i Subcomparti che lo anticipano per l'intero importo dovuto in sede di convenzione di primo stralcio.	

## 5.2 - Sistema Mobilità

Il POC Darsena ha l'obiettivo di realizzare, nell'ambito di competenza, una mobilità sostenibile basata su azioni di moderazione del traffico interno, sull'intermodalità e sull'integrazione di più mezzi di trasporto accessibili e sicuri, che rispondano alle esigenze economiche, sociali e ambientali della comunità, oltre a promuovere ed incentivare l'uso della mobilità sostenibile e dei mezzi pubblici, aumentando così la vivibilità del quartiere, abbattendo l'inquinamento acustico, i consumi energetici, l'emissione dei gas a effetto serra e scoraggiando l'uso dell'auto privata. Finalità del POC Darsena è inoltre quella di creare nelle aree di banchina una zona esclusivamente pedonale, cuore della vita sociale del quartiere.

Per le strade esistenti da adeguare, il piano prevede che siano adottate in modo sistematico: le misure di moderazione del traffico (traffic calming) ed il principio di gerarchia, mettendo al primo posto il pedone e la mobilità lenta. Tale tipo di approccio progettuale avrà positive ricadute non solo in campo ambientale, ma anche in ambito sociale, in termini di maggior sicurezza, più tranquillità, aumento delle possibilità di relazione sociale, rafforzamento delle attività commerciali.

### 5.2.1 - Sistema della mobilità ciclabile e pedonale

Il POC Darsena prevede la realizzazione di un diffuso sistema di percorsi pedonali e piste ciclabili che agevolino le percorrenze “leggere” all'interno del nuovo quartiere.

Le piste ciclabili e pedonali sono collegate tra loro e ai percorsi esistenti, alle aree consolidate adiacenti, ai parchi e al verde diffuso, ai servizi pubblici, al centro storico cittadino anche tramite il previsto prolungamento pedonale del sottopasso della stazione FS, al mare, alle zone naturali anche tramite collegamenti ciclo-pedonali tra le due sponde del Canale.

Un'ampia fascia in sinistra Candiano e nell'ambito di sponda destra è riservata essenzialmente a viabilità pedonale e ciclabile e a traffico esclusivamente lento, a basso impatto veicolare, mentre le banchine, una volta riqualificate, saranno percorribili solo a piedi o in bici.

Tabella riassuntiva delle azioni messe in atto per il Sistema Mobilità ciclabile e pedonale:

Legenda:

Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla partecipazione  
Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla Amministrazione  
Indirizzo proposto in sede di POC Darsena dalla PA

	Qualità dell'assetto morfologico funzionale
	Qualità degli spazi pubblici e dei servizi
	Qualità del sistema dei trasporti e della mobilità
	Qualità a scala edilizia

SISTEMA MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE				
Piano degli obiettivi e delle azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo /Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
Esistente adeguamento	Sottopasso stazione	Art. 20 c.1	E' previsto l'adeguamento e prolungamento fino alla testata Darsena dell'esistente sottopasso della stazione, in attesa della realizzazione del riassetto della “Stazione FS” di cui all'art. 40.	
	Ponte mobile	Non oggetto del POC Darsena	Il ponte mobile è fuori dall'ambito del POC Darsena.	
	Cavalcavia C.ne dei Goti	Non oggetto del POC Darsena	Il cavalcavia C.ne dei Goti è situato fuori dal perimetro del POC Darsena.	
Progetto relazioni - interne	Tra sponda destra e sponda sinistra	Artt. 18 c.5 e 20 c.1	E' prevista la realizzazione di due passerelle ciclopedonali tra le sponde del Candiano.	
	Con percorsi e consolidato esistente	Art. 20 c.1 e c.4	Le piste ciclabili e pedonali saranno collegate tra loro, ai percorsi esistenti e alle aree consolidate adiacenti, al verde, ai servizi pubblici.	
	Capillarità	Art. 20 c.1 e c.4 POC D4, POC D4a	Le piste ciclabili e pedonali dovranno risultare diffuse.	
Progetto relazioni - esterne	Col Centro Storico	Artt. 20 c.1 e 40 c.2	Le piste ciclabili e pedonali saranno collegate al centro cittadino.	
	Col mare	Art. 20 c.1	Le piste ciclabili saranno collegate al mare.	
	Con le Zone Naturali Nord e Cimitero	Art. 20 c.1	Le piste ciclabili saranno collegate alle aree naturali e ai servizi pubblici.	
	Con Parchi e sistema ambientale	Art. 20 c.1 e c.6 POC D2	I percorsi ciclo-pedonali costituiranno un sistema unico e continuo di collegamento ai parchi urbani extra ambito tramite la rete ecologica.	
	Con contesto e servizi	Artt. 20 c.1 e 21 c.4	Le piste ciclabili e pedonali saranno collegate alle aree consolidate adiacenti, al verde ed ai servizi pubblici.	
Progetto tipologia	Non asfaltate e colorate	Schede EM1 EM2	I percorsi pedonali e ciclabili contigui dovranno essere delimitati esclusivamente con pavimentazioni, colorazioni differenti o segnaletica orizzontale.	
	Non lineari	Art. 20 c.4	Per essere attrattive e quindi tali da invogliare l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti quotidiani, le piste ciclabili devono essere progettate per assicurare percorsi più brevi, diretti e sicuri, anche utilizzando tracciati non lineari, specie all'interno dei parchi.	

SISTEMA MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE				
Piano degli obiettivi e delle azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo /Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
	Continuità	Art. 20 c.1 Schede EM1 EM2	Le piste ciclabili e pedonali dovranno essere collegate a rete; i relativi attraversamenti dovranno garantire la continuità delle superfici: nei punti di attraversamento della carreggiata dovranno mantenere la propria quota e costituire una piattaforma che dovrà essere raccordata alla carreggiata.	
	Attenzione ai punti di conflitto	Art. 21 c.1 POC D4 Schede EM1 EM2	Nelle schede EM1 e EM2 sono elencati accorgimenti minimi per garantire sicurezza negli attraversamenti; la tavola POC D4 individua inoltre i principali punti di conflitto, costituiti dall'interazione complessa fra mobilità carrabile e mobilità pedonale/ciclabile a cui i PUA interessati dovranno prestare particolare attenzione per risolvere e/o evitare le potenziali criticità.	
	Preferenza senso unico di marcia per corsia	Scheda EM1	Qualora lo spazio fisico disponibile lo consenta, le piste ciclabili dovranno avere due corsie affiancate, ognuna con unico ed opposto senso di marcia, ed essere fisicamente distinte dai percorsi pedonali.	
	Qualità della progettazione	Schede EM1 EM2	I percorsi ciclabili e pedonali dovranno essere ben accessibili, il più possibile confortevoli e adeguatamente arredati; progettati e dimensionati in relazione ai flussi pedonali che li utilizzeranno, alla tipologia di strada cui afferiscono ed ai servizi ed attività commerciali che su di essa avranno luogo.	
	Attenzione agli utenti marginali	Art. 20 c.5 Schede EM1 EM2	I percorsi pedonali, ivi compresi i marciapiedi stradali, devono essere progettati e realizzati con criteri di sicurezza e accessibilità, per consentire le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta capacità motoria o sensoriale. Nelle Schede EM1 e EM2 sono specificate le attenzioni da applicarsi a riguardo nella relativa progettazione.	
Politiche	Priorità di progettazione su altri sistemi	Art. 19 c.2 20 c.1 Scheda EM1	La progettazione del POC Darsena ha tenuto in considerazione prioritariamente il sistema della mobilità pedonale-ciclabile. La progettazione esecutiva dovrà ribadire il primato del pedone/ciclista sull'automobilista.	

SISTEMA MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE				
Piano degli obiettivi e delle azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo /Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
	Servizi per bici	Artt. 14 c.5 e 40 c. 4 Schede EM1, EV1 e EV2	Sono previsti servizi di noleggio/condivisione bici all'interno del nodo di interscambio in testata Darsena e all'interno dei Parchi; gli impianti di illuminazione esterna devono prevedere la possibilità di installarvi ricariche per bici elettriche; in tutti i tipi di parcheggi dovranno essere previste rastrelliere, preferibilmente coperte, per biciclette nella misura minima di un posto bici per ogni posto auto.	
	Verifiche di sicurezza	Art. 20 c.2	Gli elaborati dei PUA dovranno contenere una relazione tecnica che dia conto delle analisi di sicurezza effettuate nella progettazione dei percorsi ciclo pedonali.	
	Condivisione di bici	Art. 40 c. 4 Schede EV1 EV2	Sono previsti servizi di noleggio/condivisione bici all'interno del nodo di interscambio in testata Darsena e all'interno dei Parchi.	

### 5.2.2 - Sistema della mobilità carrabile - sosta - trasporto pubblico

Il POC Darsena persegue la gerarchia dei percorsi carrabili e prevede l'esternazione degli stessi ai limiti perimetrali esterni del comparto. La viabilità carrabile all'interno del quartiere è limitata, prevista e progettata per una velocità massima di percorrenza di 30 KM/h. Essa è costituita da una strada, denominata “di spina”, che attraverserà secondo l'asse est-ovest i comparti in destra Candiano, e sarà classificata come strada del quartiere (urbana locale interzonale), necessaria per sgravare il traffico veicolare della via Trieste, realizzata non in alternativa, ma integrativa alla stessa (per questo motivo andrà attentamente programmato, in fase di specifico piano, il senso della circolazione veicolare nei suoi diversi tratti). Questa soluzione è integrata, a livello di distribuzione interna, da una viabilità secondaria limitata esclusivamente a servizio delle residenze e delle attività terziarie diffuse.

La viabilità principale, classificata come strada di scorrimento, rimane quindi sui limiti esterni del comparto ed è costituita dalle vie: Trieste, Darsena, delle Industrie e Attilio Monti. Queste sono completate dalla nuova *via Montecatini* prevista dal POC Darsena in sinistra Candiano, per rendere l'attuale tracciato più efficiente e sicuro, ma soprattutto per non spezzare la continuità del Parco delle Archeologie industriali e di questo con la banchina e lo specchio d'acqua.

E' prevista la messa in sicurezza e riqualificazione delle strade esistenti all'interno degli ambiti di RUE, previa apposito piano particolareggiato per la mobilità e la sosta, che comprenderà, anche le modalità di realizzazione del nodo intermodale localizzato in testata Darsena. All'interno di quest'ultimo trovano l'ubicazione punti di interscambio fra trasporto pubblico e privato, fra autoveicoli e mezzi leggeri pubblici e privati, nonché punti di logistica, finalizzati alla sosta dei mezzi pesanti ed al trasferimento delle relative merci su mezzi ecologici e leggeri per le consegne alle attività presenti nelle zone a basso impatto veicolare.



Il potenziamento del trasporto pubblico all'interno del nuovo quartiere è un tema di rilevanza strategica, esso infatti, insieme alla mobilità sostenibile, costituisce un fattore imprescindibile di coesione sociale e di accessibilità agevolata alle zone precluse al traffico.

Le scelte del POC Darsena, dirette alla realizzazione di una mobilità sostenibile, si affiancano all'obbligo della realizzazione in soluzione interrata del sistema dei parcheggi afferenti i diversi subcomparti, in modo da assicurare la più ampia fruibilità degli spazi pubblici di superficie, nonché la realizzazione di un importante parcheggio pubblico di interscambio interrato sotto la testata della Darsena, a servizio del quartiere ma soprattutto del Centro Storico. Tombando parzialmente l'ultimo tratto in testata del Candiano fino all'altezza di via Magazzini Anteriori, per realizzare il parcheggio interrato, si creerà una vera e propria piazza fra il quartiere e la stazione ponte e quindi fra il nuovo quartiere e il centro storico.

Tabella riassuntiva delle azioni messe in atto per il *Sistema Mobilità carrabile – sosta – trasporto pubblico*.

Legenda:

Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla partecipazione  
Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla Amministrazione  
Indirizzo proposto in sede di POC Darsena dalla PA

	Qualità dell'assetto morfologico funzionale
	Qualità degli spazi pubblici e dei servizi
	Qualità del sistema dei trasporti e della mobilità
	Qualità a scala edilizia

SISTEMA MOBILITA' CARRABILE - SOSTA - TRASPORTO PUBBLICO				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
Viabilità - strategie generali	<b>Esternalità</b>	Art. 21 c.1 lettera a) POC D4, POC D4a, POC D7 Schede EM4	La viabilità principale è sui margini esterni del quartiere, protetto, rispetto alla stessa da barriere di filtro.	
	<b>Indirizzi per la circolazione</b>	Art. 21 c.4 Schede EM4	Il POC definisce la zona 30 e la zona a basso impatto per la viabilità veicolare. Indirizzi di dettaglio andranno definiti in sede di strumenti specifici.	
	<b>Gerarchizzazione della rete stradale</b>	Art. 21 c.1 lettere a) b) e c)	La viabilità all'interno del comparto è stata classificata come viabilità principale: strade urbane di interquartiere e strade urbane di quartiere: la strada del quartiere denominata "via di Spina" (urbana locale interzonale) e viabilità secondaria (strade locali/strade locali in zona residenziale).	

SISTEMA MOBILITA' CARRABILE - SOSTA - TRASPORTO PUBBLICO				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
	Isola pedonale banchine e limitrofe (ZTL)	Art. 39 c.2	Le aree di banchina sono ciclabili e pedonali e sarà concesso il solo transito carrabile di mezzi di soccorso ed eventuale trasporto pubblico.	
	Zona 30 per tutto il comparto	Art. 21 c.1 POC D4a Scheda EM4	Il POC prevede zona 30 su tutto il comparto ad esclusione della viabilità principale esterna.	
	Qualità ambientale	Schede elementi	La qualità ambientale è il presupposto di tutte le schede elementi redatte proprio al fine di perseguirla trasversalmente su tutte le scelte.	
	Zona a basso impatto veicolare	Artt. 20 c.1 e 21 c.1 POC D4, POC D4a	Le vie Darsena, delle Industrie, Attilio Monti e la nuova strada di progetto “di Spina” delimitano un'area, in destra e in sinistra del canale Candiano, riservata prevalentemente alla viabilità pedonale e ciclabile, all'interno della quale le strade dovranno avere caratteristiche tali da consentire esclusivamente un traffico a basso impatto veicolare, a velocità moderata e ad elevata presenza ciclo-pedonale.	
Viabilità - esistenti	Adeguamento e riorganizzazione	Art. 21 c.3 e c.4	Previsto adeguamento previo apposito piano particolareggiato.	
Viabilità - di Spina	Basso impatto Ambientale	Artt. 20 c.1 e 22 c. 7 Scheda EM3	La via di spina dovrà essere progettata con criteri di qualità ambientale e percettivo paesaggistici, dotata di ampia fascia a verde e percorso ciclabile e pedonale. Non sono ammessi Pk lungo i lati della strada.	
	Ampie Fasce laterali	Scheda EM3	La sezione carrabile dovrà essere il più ristretta possibile con ampie fasce a verde e percorso ciclabile e pedonale. La pista ciclabile dovrà essere a doppio senso di marcia, su entrambi i lati della strada e posizionata in adiacenza alle previste aree verdi.	
	Qualità della progettazione	Scheda EM3	Le soluzioni proposte per i materiali, gli elementi costruttivi e gli arredi della viabilità devono presentare elevati standard di qualità sotto tutti i profili: dal disegno, alle prestazioni tecniche, all'efficienza manutentiva.	
Viabilità - di Penetrazione	Limitate a quelle indispensabili	Scheda EM4	La viabilità di penetrazione deve essere limitata all'accesso alle aree private di sosta, mentre i parcheggi pubblici dovranno essere attestati sulla via di spina per limitare la penetrazione veicolare alle aree più interne.	

SISTEMA MOBILITA' CARRABILE - SOSTA - TRASPORTO PUBBLICO				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
	Senza interruzione del verde	POC D4, POC D7	La viabilità di penetrazione dovrà risultare limitata e realizzata con andamento e materiali non invasivi, anche per evitare l'interruzione del verde.	
	Con materiali a basso impatto	Schede EM4	Le soluzioni proposte per i materiali, gli elementi costruttivi e gli arredi dovranno presentare elevati standard di qualità e di basso impatto, sotto tutti i profili.	
	Porte d'ingresso	Scheda EM4	Le porte d'ingresso, che vanno localizzate in ingresso dalla viabilità di scorrimento e dalle strade di quartiere, devono essere composte da una soglia visiva e una soglia fisica	
Sosta (PK)	Non in vista (multipiano, interrati, seminterrati).	Art. 22 c.2 e c. 6 Scheda EM5	I parcheggi pertinenziali andranno obbligatoriamente realizzati entro la sagoma dell'edificio e/o interrati/seminterrati e/o in soluzioni multipiano. I parcheggi pubblici andranno obbligatoriamente realizzati in soluzione interrata/seminterrata, con copertura a verde, qualora ricadenti nei parchi.	
	Permeabili	Scheda EM5	Nel caso di realizzazione di parcheggi a raso, gli stalli di sosta dovranno essere dotati di pavimentazione permeabile inerbita e di alberature ad alto fusto distribuite nell'area per un numero di 2 alberi ogni 100 mq di superficie a parcheggio e comunque con almeno un albero ogni due posti macchina e dovrà essere rispettato un indice di permeabilità dell'area interessata dal parcheggio maggiore o uguale al 60%.	
	Limitare sosta in sede stradale	Art. 22 c. 7 Schede EM3, EM4 e EM5	Non è ammessa la realizzazione di aree di sosta lungo la viabilità di nuovo impianto.	
	Grande PK in testata	Art. 22 c.1	In testata Darsena è prevista la realizzazione di un parcheggio pubblico di interscambio interrato per almeno 400 posti auto.	
Trasporto pubblico	Massima capillarità e penetrazione Bus	Art. 21 c.4	I percorsi del trasporto pubblico saranno definiti da apposito piano per la mobilità.	
	Fermate sicure e definite in sede di progettazione	Schede EM1 EM3	Le fermate degli autobus devono essere progettate in sede di PUA in modo da garantire il comfort e la sicurezza degli utenti e, ove possibile, la pista ciclabile dovrà passare sul retro della pensilina d'attesa, in modo da non ostacolare le operazioni di salita e discesa dai mezzi.	

SISTEMA MOBILITA' CARRABILE - SOSTA - TRASPORTO PUBBLICO				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
Trasporto alternativo – car sharing	<b>Pk dedicati e gratuiti</b>	Scheda EM5	In ogni parcheggio pubblico dovrà essere prevista una dotazione minima di posti auto riservati ai veicoli elettrici e alla flotta di vetture del car sharing.	
	<b>Possibilità di accesso a ztl</b>	Art. 39 c.2	Le aree di banchina sono ciclabili e pedonali e sarà concesso il solo transito carrabile di mezzi di soccorso ed eventuale trasporto pubblico.	
	<b>Auto ecologiche</b>	Scheda EM5	In ogni parcheggio dovrà essere prevista una colonnina per la ricarica dei veicoli elettrici in apposito stallo.	
Politiche	<b>Incentivazione uso mezzi alternativi auto</b>	Artt. 19 c.1, 20 c.1 e 21 c.4 Scheda EM5	In testata Darsena è prevista la realizzazione di un Nodo Intermodale, in connessione con la stazione ferroviaria, il nuovo parcheggio interrato e la piattaforma per l'accessibilità turistica di piazzale Aldo Moro, dove saranno presenti punti per la logistica dell'“ultimo miglio”. E' prevista un'articolata rete di piste ciclabili e pedonali diffuse, collegate tra loro e ai luoghi pubblici ed attrattivi interni ed esterni al nuovo quartiere. In tutti i tipi di parcheggi dovranno essere previste rastrelliere per biciclette nella misura minima di un posto bici per ogni posto auto, mentre nei parcheggi pubblici è prevista una dotazione minima di stalli riservati ai veicoli elettrici ed al car sharing.	
	<b>Verifiche di Sicurezza (safety audit)</b>	Artt. 20 c.2 e 21 c.2	Il POC Darsena demanda ai PUA l'individuazione puntuale della viabilità, le caratteristiche geometrico-funzionali, la miglior risoluzione in termini di sicurezza dei punti di conflitto. Le modifiche a seguito di studi specifici e/o pareri di Enti non costituiscono variante al POC Darsena.	

### 5.3 - Sistema Verde e spazi aperti pubblici

Al centro delle scelte di POC per la riqualificazione della darsena c'è l'idea di realizzare un quartiere “amichevole” (dove vivere è facile) e sicuro, nel quale il senso di appartenenza ad una comunità sia declinata nella facilità di relazione, sia sociale che personale, in spazi pubblici accoglienti e improntati alla sicurezza.

Il sistema del verde e degli spazi aperti pubblici del POC Darsena ha la finalità di realizzare un insieme di spazi urbani di qualità sociale, oltre che ambientale, per vivacizzare il quartiere e migliorare la qualità della vita ed il grado di integrazione sociale degli abitanti. L'incontro tra persone è infatti la base di tutti i processi d'innovazione sociale.

Il sistema dei parchi e delle aree verdi del POC Darsena è di ampie dimensioni e differenziato nelle funzioni; esso dovrà mettere in rete le risorse naturali del territorio, contribuire al miglioramento del microclima interno e alla mitigazione degli impatti ambientali, contribuire alla qualificazione artistica e culturale del quartiere, valorizzare la presenza delle archeologie industriali e dell'acqua garantendone la massima permeabilità visiva anche dall'interno del comparto. Il POC Darsena persegue inoltre l'obiettivo di qualità delle progettazioni e degli allestimenti degli spazi pubblici, che dovranno caratterizzarsi per alta qualità architettonica e riconoscibilità, pur seguendo criteri di economicità di gestione e manutenzione. Per le aree verdi dovranno essere rispettati criteri di naturalità, finalizzata all'incremento della biomassa urbana, alla mitigazione del microclima, al miglioramento del comfort termico e alla continuità della rete ecologica. Dovrà inoltre essere garantita la fruizione da parte di tutti gli abitanti, con particolare riguardo ai diversamente abili, ai bambini ed agli anziani.

Il POC Darsena articola il sistema del verde e degli spazi pubblici nelle seguenti componenti:

- a) spazi di aggregazione
- b) Parco delle Arti
- c) Parco delle Archeologie industriali
- d) verde sportivo attrezzato
- e) verde di vicinato
- f) verde di filtro.

Gli **spazi di aggregazione**, costituiti da piazze, piccole arene o luoghi comunque attrezzati per la sosta, piccole attività commerciali, attività ludiche, culturali, sportive. Sono localizzati prioritariamente lungo le banchine, che si qualificheranno come spazio pubblico libero dal traffico viabilistico, con piazze, percorsi pedonali sull'acqua e spazi verdi restituiti alla libera fruizione. Gli spazi aperti pubblici saranno collegati tra loro, con l'intero sistema del verde pubblico e con gli altri servizi, da percorsi ciclo-pedonali continui.

Il **Parco delle Arti**, localizzato in destra Candiano, dovrà essere fortemente caratterizzato dal tema dell'arte e attrezzato per allestimenti stabili o temporanei all'aperto di opere d'arte, padiglioni e spazi per manifestazioni artistiche, che ne facciano una galleria espositiva all'aperto per una fruizione urbana e turistica. Questo Parco intende configurarsi, nella sua forma e nella sua spazialità, come fattore dinamico, cangiante per dimensioni e sistemazione, in quanto più esso saprà evitare la monotonia di assetto e di arredo, tanto più svolgerà una funzione realmente attrattiva. E in questo la presenza di opere d'arte, sculture o installazioni, giocherà certamente un ruolo di primaria importanza.

Il **Parco delle Archeologie industriali**, localizzato in sinistra Candiano, è chiamato a caratterizzare il quartiere sul piano culturale, attrezzato per spettacoli all'aperto che possono trovare naturale prolungamento anche sulle aree di banchina e sullo specchio d'acqua antistante e anche caratterizzato come “polo aggregativo culturale”, che vedrà al suo interno la realizzazione di una “*città dei ragazzi*”. Il polo aggregativo culturale, che interesserà prevalentemente l'archeologia industriale presente all'interno del parco, dovrà qualificarsi quale spazio d'ispirazione per lavoro, incontri, formazione e sviluppo di idee innovative in campo artistico e culturale; offrire spazi di coworking dal design creativo, funzionali ed ecocompatibili; ambienti d'ispirazione condivisi, modulari, con la possibilità di accesso a meeting room, sale eventi, bar, aree relax. La conoscenza e il sapere che stanno alla base dell'internazionalizzazione della cultura e dell'economia ravennate trovano testimonianze e spazi di ulteriore rafforzamento nel cuore stesso della Darsena.

Le aree a **verde sportivo attrezzato** dovranno essere progettate per lo svolgimento della pratica sportiva

all'aperto, essere luogo di concentrazione di impianti e piccole attrezzature sportive fruibili liberamente o in modo assistito dai cittadini e potrà ospitare un insieme di funzioni pubbliche e private riconducibili ai temi della salute, del tempo libero, dell'attività fisica e dello sport.

Le aree **di verde di filtro** sono le aree pubbliche a verde che hanno la funzione di separare e proteggere le zone residenziali e per servizi, rispetto alla viabilità principale ed alle aree produttive e di dare continuità alla rete ecologica. In tali aree i percorsi ciclo-pedonali ne consentono la fruizione ed il collegamento con il restante sistema del verde e servizi.

Il POC Darsena sarà dotato anche di aree verdi minori e diffuse (**verde di vicinato**), pienamente integrate all'interno delle aree residenziali e collegate con il sistema complessivo del verde e degli spazi aperti pubblici e privati.

Il progetto del verde pubblico si integra con criteri di massimo accorpamento con il progetto del verde privato che dovrà essere posto preferibilmente in continuità degli spazi pubblici al fine di “dilatane” la dimensione.

In sede di PUA la qualità del verde privato dovrà essere curata in rapporto sia al carattere complessivo e di relazione, sia alla dimensione ed alle specifiche funzioni assegnate, col fine di non creare aree verdi residuali.

Tabella riassuntiva delle azioni messe in atto per il *Sistema Verde e spazi aperti pubblici*:

Legenda:

Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla partecipazione  
Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla Amministrazione  
Indirizzo proposto in sede di POC Darsena dalla PA

	Qualità dell'assetto morfologico funzionale
	Qualità degli spazi pubblici e dei servizi
	Qualità del sistema dei trasporti e della mobilità
	Qualità a scala edilizia

SISTEMA VERDE E SPAZI APERTI PUBBLICI				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo /Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione contenuti POC	Macro effetto
Caratteristiche Generali	Massima aggregazione e continuità	Artt. 12 c.8 e c.10, 23 c.1, 24 c.1 e c.2, 25 c.1 e 33 c.5 POC D4, POC D7	Le tavole mostrano la continuità del sistema del verde pubblico e dei due parchi. Le norme prevedono che il sistema del verde e degli spazi aperti pubblici debba risultare un insieme organico continuo e relazionato. Vi deve essere inoltre continuità anche col verde privato (non sono inoltre ammesse recinzioni nei punti di contatto fra aree a verde pubblico e privato). Al fine di un disegno organico e del massimo accorpamento del verde è prevista compensazione monetaria per SS a distanza.	
	Diversificazione - Poliedricità - Multifunzionalità	Art. 23 c.4 b e 25 POC D4, POC D7 Scheda EV	I parchi pubblici sono caratterizzati su temi diversi (arte, cultura, sport). Gli spazi aperti pubblici dovranno essere progettati prestando la massima attenzione alla poliedricità degli allestimenti e degli usi, dovranno inoltre caratterizzarsi in relazione all'area e al percorso tematico cui afferiscono.	
	Più possibile attestati al Canale	Artt. 23 c.3 e 24 c.1 POC D7 Schede EV1, EV2, EV3	Il sistema del verde e degli spazi pubblici dovrà interagire il più possibile con il fronte Canale e col sistema acqua e banchine facendone luogo di eccellenza.	
	Massima integrazione con esterno	Art. 23 c.1 POC D2, POC D7	Il sistema del verde e degli spazi aperti pubblici deve risultare un insieme organico continuo e relazionato di spazi di qualità, collegati con le attrezzature e gli spazi esistenti all'interno ed all'esterno del quartiere.	
	Linee Guida per la Progettazione	Artt. 16 c.3 25 c.1 POC D7 Schede EV1, EV2, EV3	Gli spazi verdi pubblici in sede di PUA dovranno essere oggetto di specifico progetto redatto sulla base delle finalità e delle prescrizioni riportate nelle Schede EV1, EV2, EV3 che costituiscono linee guida trasversali generali, mentre l'elaborato POC D7 definisce quelle per la progettazione del parco delle Arti.	



SISTEMA VERDE E SPAZI APERTI PUBBLICI				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo /Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione contenuti POC	Macro effetto
	<b>Priorità in adiacenza ad Archeologia Industriale</b>	Art. 25 POC D4, POC D7	I due grandi parchi (delle Arti e delle Archeologie industriali), previsti in destra e sinistra Candiano, comprendono al loro interno diversi edifici di archeologia industriale in un dialogo di reciproca valorizzazione.	
Verde	<b>Mitigazione e miglioramento del microclima</b>	Art. 23 c.1 e c.2 POC D7 Schede ES1, EV1, EV2, EV3	Le aree verdi dovranno avere impianti boscati e risultare ad alta naturalità (incremento della biomassa urbana, mitigazione del microclima, miglioramento del comfort termico).	
	<b>Penetrazione massima sul fronte canale</b>	Artt. 23 c.3 e 28 c.1 33 c.1 POC D4, POC D4a POC D7	Il sistema del verde e degli spazi pubblici dovrà in diversi punti toccare il fronte canale. Dovrà inoltre essere garantita la massima permeabilità dei fronti edificati per favorire la vista dei parchi dalla banchina.	
	<b>Bassa manutenzione e consumo idrico</b>	Artt. 23 c.2 e 25 c.1 POC D7 Schede EV1, EV2, EV3	Il verde e gli spazi aperti pubblici devono essere progettati seguendo criteri di economicità di gestione e manutenzione, in particolare il verde pubblico dovrà essere dotato di forme di verde di massima naturalità e richiedenti bassa manutenzione e bassissimo consumo idrico.	
	<b>Parti Attrezzate</b>	Art. 25 c.2 c.3 e c.4 POC D7 Schede EV1, EV2, EV3	Le aree di verde pubblico saranno parzialmente o totalmente attrezzate: il verde pubblico sportivo con impianti e piccole attrezzature sportive; il Parco delle Arti per allestimenti, manifestazioni, esposizioni di opere d'arte stabili o temporanee all'aperto; il Parco delle Archeologie industriali per spettacoli all'aperto.	
	<b>Incremento della biomassa urbana</b>	Art. 23 c. 2 POC D7 Schede EV1, EV2, EV3	Le aree verdi devono essere progettate con criteri di alta naturalità per l'incremento della biomassa urbana come da specifiche schede.	
	<b>2 Grandi Parchi dx e sx Candiano</b>	Art. 25 POC D7 Schede EV1, EV2	In destra Candiano è previsto il Parco delle Arti, in sinistra Candiano il Parco delle Archeologie industriali.	
	<b>Integrazione con i Parchi esistenti</b>	Artt. 23 c.1, 20 c.6 POC D2, POC D7	Il sistema del verde interno alla Darsena sarà collegato ed integrato al sistema esterno. In particolare, attraverso i due punti connettivi a nord con il parco Teodorico e cintura verde urbana, a sud con Cesarea e cintura verde.	

SISTEMA VERDE E SPAZI APERTI PUBBLICI				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo /Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione contenuti POC	Macro effetto
	Gestione Regime privato convenzionato	POC D7 Schede EV1, EV2, EV3	Sono possibili sistemi di affidamento della manutenzione delle aree verdi (orti urbani assegnati in cambio di opere di manutenzione stagionale) e di gestione del parco delle Arti attraverso possibile assegnazione ad associazioni culturali.	
	Diversificazione tipologia per usi	Art. 25 c.2, c.3 c.4 c.5 e c.6 POC D7 Schede EV1, EV2, EV3	Il verde pubblico del POC Darsena risulterà diversificato in base agli usi prevalenti: il Parco delle Arti, connotato dal tema dell'arte; il Parco delle Archeologie industriali dal tema della cultura; il verde pubblico sportivo attrezzato vocato all'attività fisica; le aree di verde di filtro a protezione dell'ambito urbano dall'inquinamento acustico, visivo ed ambientale prodotto dalle strade di scorrimento e dall'adiacente polo terziario.	
	Orti	Art. 14 c.4 e 33 c.4 POC D7 Scheda EV1	Il Piano prevede la possibilità di realizzare orti sociali sia a terra che sulle coperture degli edifici.	
Spazi Aperti Pubblici	Concentrazione Banchine	Artt. 23 c.3 24 c.1 e 37 c.1 POC D4 Scheda EV4	Gli spazi aperti pubblici di progetto sono localizzati prioritariamente in prossimità delle banchine, al fine di valorizzare il fronte canale, che dovrà diventare luogo centrale della vita sociale, culturale, ricreativa del quartiere e continuazione della città storica.	
	Progettazione di Qualità	Artt. 18 c.2 e 23 c.3 Scheda EV4	Gli spazi aperti pubblici dovranno caratterizzarsi per qualità sia progettuale che degli arredi e degli allestimenti. Anche con agevolazioni per la realizzazione di allestimenti particolari e complessi.	
	Multifunzionalità	Scheda EV4	Il progetto degli spazi aperti pubblici dovrà prestare la massima attenzione alla poliedricità degli allestimenti e degli usi.	
	Possibilità di Copertura	Scheda EV4	Per consentirne la fruizione in tutte le stagioni, gli spazi aperti pubblici potranno essere dotati di coperture realizzate tramite strutture temporanee flessibili facilmente montabili e smontabili, che non concorreranno a formare Sc.	
	Centralità della Testata	Artt. 22 c.1, 37 e 40 c.3 POC D4	La testata del canale Candiano e tutto il relativo fronte canale dovranno diventare luogo centrale della vita sociale, culturale, ricreativa della città. In testata Darsena è prevista la realizzazione di una piazza, un parcheggio interrato e di un articolato nodo intermodale.	

## 5.4 - Sistema Turismo – Cultura e percorsi tematici

Per favorire una fruizione differenziata e diversamente tematizzata delle zone del quartiere, sulla base delle caratteristiche e peculiarità dei luoghi, il POC Darsena individua tre fasce funzionali e relativi percorsi tematici.

L'area e il relativo percorso **turistico-commerciale** è localizzata in corrispondenza della testata Darsena, in connessione con il centro città, con la piattaforma per l'accessibilità turistica di piazzale Aldo Moro e con la stazione ferroviaria. Essa sarà caratterizzata quale passeggiata e luogo di socializzazione, costituito da spazi aggregativi, commerciali, specializzati, bar e ristoranti e/o comunque attività che assicurino animazione in tutte le fasce orarie. Al fine di farne luogo di vita di eccellenza del nuovo quartiere e attraverso la stazione, prolungamento del centro storico, anche per rafforzare la vocazione turistica della città. La Darsena possiede tutte le potenzialità per poter ospitare un distretto del tempo libero vocato anche all'animazione serale.

L'area e il relativo percorso **culturale-ricreativo** è posta nella parte centrale della Darsena in corrispondenza del Parco delle Archeologie, nel punto dove sono presenti i più significativi e suggestivi episodi di archeologia industriale. Dovrà per tanto caratterizzarsi quale luogo culturale d'eccellenza per peculiarità architettoniche e scenografiche e dovrà configurarsi quale passeggiata culturale e ricreativa caratterizzata dalla più suggestiva archeologia industriale che, insieme alle frontistanti banchine e specchio d'acqua sono occasione per la realizzazione di un polo culturale unico, di grande spettacolarità turistica.

L'area e il relativo percorso **multifunzionale**, in connessione con il polo terziario “De Andrè” ed in adiacenza all'ambito di transizione allo spazio urbano, ha vocazione insediativa per terziario, servizi e innovazione tecnologica ad integrazione e completamento del polo esistente.

Tabella riassuntiva delle azioni messe in atto per il *Sistema Turismo - Cultura e percorsi tematici*:

Legenda:

Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla partecipazione  
Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla Amministrazione  
Indirizzo proposto in sede di POC Darsena dalla PA

	Qualità dell'assetto morfologico funzionale
	Qualità degli spazi pubblici e dei servizi
	Qualità del sistema dei trasporti e della mobilità
	Qualità a scala edilizia

SISTEMA USI TURISMO CULTURA e SERVIZI				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/Azione	Riferimento normativo / cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
Usi	<b>Integrazione usi pubblici e privati</b>	Artt. 26, 27 c.2, 32, 33 c.5, 36 c.2, 39 c.3 Scheda EUTC1	Prevista massima flessibilità ed integrazione degli usi, siano essi privati, pubblici o privati di uso pubblico. Sono previste diversificazioni sulla base delle vocazioni delle tre fasce tematiche o delle localizzazioni. Il progetto degli spazi pubblici (verde e servizi) si fonde con gli usi privati nella massima integrazione con particolare riferimento all'archeologia.	
	<b>Diversificare usi per fasce e ambiti tematici</b>	Art. 26 POC D4, POC D4a Scheda EUTC1	Il POC Darsena individua tre aree e relativi percorsi tematici, attestati prevalentemente lungo le banchine al fine di favorire una fruizione differenziata, sulla base delle caratteristiche e peculiarità dei luoghi.	
	<b>Massima flessibilità degli usi</b>	Artt. 27 c.2 e 32 c.1 Schede subcomparti	Il POC Darsena prevede la massima flessibilità degli usi ammessi, riportati nelle Schede dei subcomparti.	
	<b>Residenza lontana da fonti di inquinamento</b>	Artt. 32 c. 1 lettera a) e d) e 46 c.3 Schede subcomparti	Gli usi abitativi vanno localizzati ai piani alti e rivolti verso il lato opposto le banchine. I nuovi usi produttivi, ammessi nei comparti più ad EST a vocazione terziaria, devono essere limitati ad attività compatibili con la residenza.	
	<b>Favorire pubblici esercizi in banchina</b>	Artt. 32 c1 lettera b), 39 c.3 e c.4 Schede subcomparti	Gli edifici affacciati sul fronte canale dovranno assicurare la massima integrazione e vitalità alle aree di banchina e dovranno accogliere al piano terra funzioni non residenziali (negozi, botteghe e ateliers artigianali, pubblici esercizi ecc.) sono obbligatori nella prima fascia verso città.	
Turismo e Cultura	<b>Nuova Darsena come attrattiva turistica</b>	Artt. 18 c.8 e 26 Scheda EUTC1	La prima fascia verso città e la fascia centrale sono pensate prevalentemente a vocazione turistica; passeggiate con lo scopo di realizzare, un polo culturale unico. L' 1% del contributo aggiuntivo deve essere destinato alla realizzazione di opere d'arte, con particolare riferimento alle opere di carattere musivo, da eseguirsi con le modalità previste dal D.L. del 23.03.2006 da installare prevalentemente nel Parco delle Arti o in altri spazi pubblici dell'ambito di competenza del POC Darsena. La quota del 1% può essere destinata alla qualificazione architettonica o di design per gli impianti tecnologici.	

SISTEMA USI TURISMO CULTURA e SERVIZI				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/Azione	Riferimento normativo / cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
	<b>Favorire creazione di spazi e servizi culturali</b>	Artt. 18 c.8, 26 c.2 lettera b), 36 c.2 Scheda EUTC1	Il POC Darsena prevede nella fascia centrale, specie lungo le banchine, che gli spazi aperti vengano progettati ed arredati al fine di poter essere utilizzati per allestimenti di spettacoli, manifestazioni ed intrattenimenti.	
	<b>Incentivare usi pubblici - culturali - ricreativi</b>	Artt. 25, 26, 35, 37, 41 Schede EV1, EV2, EUTC1	Gli usi culturali/ricreativi pubblici o privati di interesse pubblico sono previsti in modo diffuso all'interno del comparto, soprattutto lungo il fronte canale, all'interno dei due grandi parchi e negli edifici di archeologia industriale.	
	<b>Favorire attività ricettive</b>	Artt. 26 c.2 lettera a), 35 c.1, 36 c.2 Scheda EUTC1	Il POC Darsena prevede l'uso ricettivo in tutti i subcomparti. L'uso ricettivo è consentito fino al 100% nelle archeologie industriali.	
Servizi	<b>Diversificazione per ambiti</b>	Art. 26 Scheda EUTC1	I servizi potranno essere collocati in ragione delle effettive necessità.	
	<b>Valorizzazione dell'esistente</b>	POC D6	La VAS/VALSAT del POC Darsena esamina i servizi esistenti nel capitolo “Potenziale di comunità” ad essa allegato.	
	<b>Priorità in Archeologia Industriale</b>	Artt. 35 c.1, 36 c.2 Schede EV2, EUTC1	All'interno del Parco delle Archeologie industriali è prevista una concentrazione di spazi per eventi culturali, ricreativi e sportivi. I fabbricati classificati di archeologia industriale dovranno essere destinati prioritariamente ad usi pubblici e/o di interesse pubblico integrabili con usi privati.	
	<b>Concentrazione su il fronte canale</b>	Artt. 24 c.1 e 37 Scheda EUTC1	IL POC Darsena localizza gli spazi pubblici prevalentemente in prossimità delle banchine al fine di valorizzare la testata ed il fronte canale.	
	<b>Elasticità previsione e tipologia</b>	Artt. 12 c.5 c.6 c.7, 27 Scheda EUTC1	I servizi potranno essere collocati in ragione delle effettive necessità. In particolare per i servizi di istruzione di base il POC Darsena richiede flessibilità di utilizzo, metodologie costruttive semplici, ecosostenibili e integrate con il contesto. Per i servizi privati è prevista un'ampia flessibilità degli usi.	

SISTEMA USI TURISMO CULTURA e SERVIZI				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/Azione	Riferimento normativo / cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
	Piano dei Servizi (individuazione necessità)	POC D6	Oggetto di studio della VAS/VALSAT del POC Darsena è stata l'individuazione della necessità di servizi, che è stata riassunta nell'elaborato “Potenziale di comunità” ad essa allegato.	
Percorsi tematici	Fortemente caratterizzanti le tre fasce tematiche	Art .26, 32 c.1 lettera a) POC D4, POC D4a Scheda EUTC1 Schede subcomparti	Le tre aree tematiche, individuate all'interno del comparto, dovranno risultare fortemente caratterizzate e finalizzate ad una fruizione differenziata a seconda delle caratteristiche e delle peculiarità dei luoghi da esse interessati. A tale scopo le schede dei subcomparti prevedono usi differenziati.	
	Fascia Testata (turistico commerciale)	Art .26 c.2 lettera a) POC D4a Scheda EUTC1	L'area più prossima al centro storico è caratterizzata da una concentrazione di pubblici esercizi, attività commerciali, turistiche, quale passeggiata e luogo di socializzazione.	
	Fascia Centrale (culturale ricreativo)	Art. 26 c.2 lettera b) POCD4a Schede EV1, EV2, EUTC1	La fascia centrale è caratterizzata dalla presenza dei due grandi parchi (delle Arti e delle Archeologie industriali) e dalla concentrazione di spazi per eventi culturali, ricreativi e sportivi.	
	Fascia Ponte Mobile (multifunzione)	Art. 26 c.2 lettera c) Scheda EUTC1	L'area più ad est, è caratterizzata da attività artigianali e artigianali di servizio a completamento del polo terziario “De Andrè”.	
	Fortemente integrati fra loro e col contesto	Art. 20 c.6 Schede EM1, EM2, EUTC1	I percorsi tematici sono percorsi ciclo pedonali continui, collegati tra loro e col contesto.	

## 5.5 - Sistema Insediativo

### 5.5.1 Dotazioni urbanistiche

In merito alle dotazioni urbanistiche (standard) il quadro conoscitivo ed ancora più approfonditamente la relazione di VALSAT riportano la localizzazione dei servizi esistenti e l'analisi critica del potenziale di comunità. Partendo da tali documenti l'analisi dei fabbisogni di dotazioni territoriali del nuovo quartiere non può prescindere da alcune considerazioni sull'intorno urbano e sulla filosofia d'insieme del progetto dello spazio pubblico (e quindi degli standard) del POC Darsena.

La rete di servizi primari esistente, risulta particolarmente ricca nella porzione urbana compresa fra via Trieste e via Bellucci, dove vi sono aree ed attrezzature per l'istruzione, per lo sport e i servizi sociali, all'interno di un tessuto densamente insediato con funzioni prevalentemente abitative.

Diversa si presenta la condizione delle zone poste in sinistra Candiano, sia per il differente assetto morfologico, sia per la minore densità insediativa, a cui corrisponde una più rarefatta presenza di attrezzature; la realizzazione

di “servizi alla città” previsti nel comparto S2 del POC 2010/2015 potranno integrare in futuro tale sistema esistente.

Vi è poi il fattore di contiguità col centro storico che consente di avere, a contatto immediato col quartiere, una grande dotazione di servizi.

La filosofia complessiva del POC Darsena, in merito al progetto dello spazio pubblico, è quella di un insieme organico, continuo ed esteso del sistema del verde in particolare connotato dalla presenza di due grandi parchi urbani quali il Parco delle Arti e il Parco delle Archeologie industriali. All'interno di quest'ultimo è poi prevista con la riqualificazione dell'archeologia industriale, l'attivazione di un polo culturale comprendente anche un polo aggregativo dedicato ai giovani.

Altro elemento perseguito dal POC Darsena, da valutare nel complesso delle considerazioni del sistema delle dotazioni, è la connessione e la contiguità delle aree pubbliche, perseguita al fine di realizzare un sistema continuo all'interno del quartiere, con una forte integrazione fra la “città pubblica” e la “città privata” con il grande obiettivo della realizzazione dei grandi parchi.

Gli spazi pubblici, in continuità con quelli privati, con particolare riferimento ai due grandi parchi, e alle multifunzioni presenti al loro interno (polo aggregativo culturale - mostre d'arte - spettacoli ecc.), fanno della darsena un quartiere con servizi di scala territoriale, dove quindi i fruitori non saranno solo gli abitanti del quartiere.

Stanti tali considerazioni, il POC Darsena contiene due livelli di servizi:

- a) i servizi di scala urbana territoriale (Parchi delle Arti, delle Archeologie industriali e un polo aggregativo culturale) legati al soddisfacimento dei bisogni del quartiere, ma anche a scala della città e del territorio;
- b) i servizi di quartiere consistenti in:
  - aree per lo sport ed il tempo libero localizzate sia in destra che in sinistra del canale Candiano;
  - aree per istruzione e attrezzature di interesse comune da localizzare in ragione dell'effettiva domanda sociale emergente.

I servizi per l'istruzione di base (asilo nido e scuola d'infanzia) dovranno essere realizzati secondo principi innovativi di integrazione e intercambiabilità tra le due tipologie all'interno di un'unica struttura al fine di meglio rispondere al modificarsi delle esigenze del quartiere. Per tali strutture dovranno essere utilizzate metodologie costruttive semplici, ecosostenibili, a misura di bambino ed integrate con il contesto.

Va infine evidenziato, che la darsena ha quote di Sc ospitata obbligatoria da cintura verde e/o suoli banchine e/o comparti ferroviari, le quali producendo standard a distanza, hanno all'interno della Darsena una riduzione dello standard (vedi tabella seguente).



## COMPARAZIONE DOTAZIONI URBANISTICHE

**Calcolo Sc** subcomparto ipotetico, in base alle disposizioni normative

St	Sc esistente	Sc di base	Sc ospitata	premio ospitata	ERP/ERS	Aggregazione	Sostenibilità	Sc totale
10.000	2.400	2.300	1.000	300	500	200	600	5.400

destinaz d'uso	residenza 50% (1)	ERP/ERS	direz./comm. 50%
Sc totale	2.750	500	2.150

(1) Sc di base+ospitata al 50%+premio+aggregazione+sostenibilità

standard teorico	funzioni	Sc	parcheggio	verde attrezzato	totale
	residenziale	3.250	433	2.817	2.400
	direz./comm.	2.150	860	1.290	3.000
sommano		5.400	1.293	4.107	5.400

(A)

standard reale	funzioni	Sc	parcheggio	verde attrezzato	totale
di progetto	residenziale	2.250	300	1.950	2.250
	direz./comm.	2.150	860	1.290	2.150
ospitata	residenziale	500	67	100	167
	direz./comm.	500	200		200
sommano		5.400	1.427	3.340	4.767

pari al 88,3 di (A)

equivalente a	funzioni	parcheggio	verde attrezzato	totale SS
di progetto	residenziale	4 mq/ab	26 mq/ab	30 mq/ab
	direz./comm.	40 mq/100 mq	60 mq/100 mq	100 mq/100 mq
ospitata	residenziale	4 mq/ab	6 mq/ab	10 mq/ab
	direz./comm.	40 mq/100 mq		40 mq/100 mq

La tabella evidenzia la comparazione fra standard teorico, comunemente adottato nell'ambito della pianificazione comunale, rispetto allo standard reale previsto per i subcomparti in Darsena. Per questi ultimi, caratterizzati da una quota di Sc ospitata a standard ridotto, si ha uno standard reale pari all'88% rispetto allo standard teorico pari al 100%.

Di seguito è riportata la tabella riassuntiva degli standard urbanistici previsti per ogni subcomparto:

POC TEMATICO - DARSENA DI CITTÀ' - ABITANTI E SUPERFICI A STANDARD

COLLOCAZIONE DESTRA CANALE

Sc 2 - EFFETTIVA										Sc3 - EFFETTIVA + AGGIUNTIVA									
COOICE	WATERFRONT	NOME SUB COMPARTO	U2	S1	Sc2	ABITANTI Sc2/M	ADDETTI Sc2/M	STANDARD SB TOT	PK	VERDE	U3	Sc3	ABITANTI Sc3/M	ADDETTI Sc3/M	STANDARD SB TOT	PK	VERDE		
32	SI	02	0,42	9.556	4.220	35	81	3.537	1.211	2.426	0,50	4.994	86	81	4.401	1.313	3.089		
33	SI	03	0,44	5.888	2.952	25	58	2.587	857	1.730	0,51	3.423	56	58	3.058	920	2.138		
36	SI	06	0,72	5.951	3.579	31	72	3.210	1.056	2.154	0,68	4.055	63	72	3.685	1.120	2.566		
37	SI	07	0,64	12.428	7.960	70	153	7.189	2.362	4.828	0,72	8.905	136	163	8.184	2.464	5.690		
08/09	SI	08/09	0,51	70.039	41.437	236	551	25.569	9.469	16.470	0,58	47.041	575	593	31.563	10.236	21.327		
10	SI	10	0,42	13.386	7.716	7	7	0	0	0	0,48	8.516	33	251	0	0	(1)		
11	SI	11	0,51	39.899	24.208	187	187	12.730	4.358	8.372	0,58	27.400	364	549	15.922	4.764	11.138		
12	SI	12	0,46	13.920	6.518	90	90	5.636	1.590	4.047	0,54	7.531	164	90	6.749	1.738	5.011		
13	SI	13	0,54	28.490	16.066	230	230	14.282	3.966	10.296	0,61	16.365	382	230	16.561	4.280	12.271		
15	SI	15	0,43	32.115	14.814	204	204	12.780	3.608	9.173	0,50	17.393	375	204	15.349	3.950	11.399		
16	NO	16	0,56	5.975	4.038	60	60	3.720	1.029	2.691	0,66	4.575	92	60	4.197	1.063	3.104		
17b	NO	17b	0,39	10.685	5.052	70	70	4.376	1.233	3.142	0,45	5.907	127	70	5.231	1.347	3.883		
18	NO	18	0,48	6.526	3.567	51	51	3.184	889	2.295	0,58	4.120	86	51	3.707	959	2.748		
19	NO	19	0,50	32.607	21.536	192	448	19.514	6.501	13.313	0,56	24.444	368	448	22.422	6.946	15.574		
19a	SI	19a	0,45	11.507	5.178	40	93	2.709	1.434	1.275	0,53	6.098	110	93	3.629	1.507	2.072		
20	SI	20	0,51	74.355	38.281	323	754	35.571	11.140	22.531	0,59	44.228	720	754	36.619	11.933	27.686		
20a	SI	20a	0,45	22.358	10.061	66	161	6.796	2.626	3.170	0,53	11.946	234	161	7.584	2.864	4.720		
21	NO	21	0,48	5.424	3.319	26	67	2.983	981	2.002	0,55	3.752	58	67	3.415	1.039	2.377		
22	NO	22	0,45	14.611	8.044	69	160	7.138	2.356	4.782	0,51	9.211	147	160	8.305	2.511	5.794		
ExDogana	SI	EX DOGANA	4,12	2.430	10.000	100	233	10.000	3.200	6.800	4,12	10.000	100	233	10.000	3.200	6.800		
ExPoligono	SI	Ex Poligono	0,02	15.000	374	0	0	37	37	0	0,02	374	0	12	37	37	0		
TOTALE PARZIALE				433.151	239.340	2.117	3.741	181.439	59.942	121.487		272.325	4.276	4.802	13.621	64.233	49.388		

COLLOCAZIONE SINISTRA CANALE

Sc 2 - EFFETTIVA										Sc3 - EFFETTIVA + AGGIUNTIVA									
COOICE	WATERFRONT	NOME SUB COMPARTO	U2	S1	SC2	ABITANTI SC2/M	ADDETTI SC2/M	STANDARD SB TOT	PK	VERDE	U3	SC3	ABITANTI SC2/M	ADDETTI SC2/M	STANDARD SB TOT	PK	VERDE		
24	NO	24	0,85	11.232	8.620	0	0	862	862	0	0,72	9.519	30	287	1.751	862	779		
25	NO	25	0,26	4.969	1.655	21	21	1.347	389	957	0,32	2.044	47	21	1.735	441	1.294		
26/28	SI	26/28	0,34	94.895	33.518	361	361	23.505	7.171	16.334	0,41	40.410	786	561	30.297	8.077	22.220		
29	SI	29	0,55	34.608	20.190	211	211	13.034	4.196	9.436	0,63	22.958	374	391	16.402	4.507	11.834		
30	NO	30	0,42	8.221	4.170	56	59	3.649	1.024	2.625	0,49	4.927	102	59	4.305	1.112	3.195		
31	NO	31	0,40	87.452	37.432	304	710	32.010	10.673	21.338	0,47	44.429	771	710	36.007	11.605	27.402		
32	SI	32	0,43	51.508	27.412	225	525	23.598	7.853	15.745	0,50	32.332	553	525	26.518	8.509	20.009		
Cap Porto	SI	Cap. di Porto	0,51	10.938	5.613	0	95	2.833	1.274	1.528	0,57	6.268	22	167	3.459	1.362	2.097		
Comp. Portuale	NO	Comp. Portuale	0,50	15.198	7.528	63	147	6.596	2.182	4.404	0,56	6.440	134	147	7.498	2.304	5.194		
TOTALE PARZIALE				318.822	146.238	1.244	2.119	107.993	35.628	72.366		171.228	2.819	2.888	32.983	38.960	94.024		
TOTALE				752.073	385.578	3.361	5.860	289.432	95.570	193.863		443.553	7.095	7.690	346.604	103.193	243.412		

(1) Lo standard è già stato assorbito con l'attuazione del 1° Stralcio

giovedì 22 agosto 2013

all'attuazione del sistema del verde di progetto. La tabella che segue riporta tale meccanismo evidenziando i comparti in carenza di standard e le relative quote compensative.

**STIMA COMPENSAZIONE SUPERFICIA VERDE PUBBLICO**

Subcomparto	SS obbligatoria POC Darsena	SS di progetto POC D4	Sub. con carenza di verde pubblico	Compensazione 270 € a mq
02	4.401	4.401	0	
03	3.058	2.509	549	€ 148.230
06	3.686	3.098	588	€ 158.760
07	8.184	7.524	660	€ 178.200
08/09	31.563	26.870	4.693	€ 1.267.110
10		0	0	
11	15.922	19.715	0	
12	6.749	6.749	0	
13	16.561	16.561	0	
15	15.349	15.349	0	
16	4.197	3.195	1.002	€ 270.540
17b	5.231	4.373	858	€ 231.660
18	3.707	868	2.839	€ 766.530
19	22.422	22.422	0	
19a	3.629	3.629	0	
20	39.619	39.619	0	
20a	7.584	7.584	0	
21	3.416	3.416	0	
22	8.305	8.305	0	
24	1.761	1.761	0	
25	1.736	1.736	0	
26/28	30.297	58.239	0	
29	16.402	16.203	0	
30	4.306	4.306	0	
31	39.007	39.007	0	
32	28.518	28.518	0	
Compagnia Portuale	7.498	7.498	0	
ExPoligono	37	37	0	
ExDogana	10.000	3.200	6.800	€ 1.836.000
Capitaneria di Porto	3.459	3.459	0	
<b>TOTALE</b>	<b>346.604</b>	<b>360.151</b>	<b>17.989</b>	<b>€ 4.857.030</b>

### **5.5.2 Edilizia Residenziale Pubblica/Sociale ERP/ERS**

Il Comune di Ravenna prevede un'attuazione diffusa di edilizia sociale, pertanto il POC Darsena prevede quote dovute di ERP/ERS maggiori di quanto previsto dalla normativa regionale. Al fine di incentivare la realizzazione di ulteriori interventi volti a soddisfare le esigenze abitative di carattere pubblico/sociale, il POC Darsena prevede inoltre la possibilità di una superficie aggiuntiva di ERP/ERS riducendo della medesima quantità la superficie prevista a destinazione non residenziale. Su tale superficie è prevista un'applicazione ridotta del contributo aggiuntivo (extraonere) previsto per opere pubbliche di sostenibilità.

Per contrastare l'allontanamento delle professionalità emergenti favorendone il permanere e il ritorno, per attirare soggetti che possano stimolare l'innovazione in campo culturale, il POC Darsena prevede nei subcomparti adiacenti o destinati alla realizzazione del Parco delle Archeologie industriali e del polo aggregativo culturale, quote di ERS/ERP obbligatoria dedicata ad alloggi per giovani studenti, ricercatori, dottorandi.

Infine il piano premia con incentivi di Sc la realizzazione di ERS/ERP, da destinare a residenze protette per anziani e disabili.

### **5.5.3 Usi dell'edificato**

Il POC Darsena prevede, la massima flessibilità e mix degli usi, mirando alla compresenza di residenze, ambienti lavorativi e servizi pubblici e privati (commerciali, ludici e sportivi) prediligendo la localizzazione dei locali ad uso abitativo ai piani alti degli edifici e rivolti verso il lato opposto delle banchine al fine di migliorarne il clima acustico. Gli usi commerciali invece sono integrati con il contesto abitativo e localizzati prevalentemente al pian terreno degli edifici prospicienti le banchine nel percorso turistico-commerciale. Gli usi terziari-direzionali devono essere previsti e concentrati prevalentemente sugli assi di via Trieste e via delle Industrie, mentre gli usi produttivi, dove ammessi, devono essere limitati ad attività compatibili con la residenza.

Le tavole POC D4, POC D4a, e le Schede dei subcomparti riportano prescrizioni per la progettazione e per la conformazione del costruito quali: l'assetto funzionale conferito alle aree e i dati relativi a usi e quantità.

### **5.5.4 Disciplina del costruito**

Relativamente alla disciplina delle nuove costruzioni il POC persegue il contenimento del consumo del suolo, mediante l'individuazione di ambiti di concentrazione volumetrica, con preferenza sul fronte canale, al fine di salvaguardare ampi spazi liberi per usi pubblici e di aggregazione: assicurando la continuità fisica e visiva tra le aree delle banchine e i sistemi del verde e dei servizi e valorizzando la Darsena come porta di accesso alla città dal mare, attraverso segnali visivi quali le torri panoramiche.

Le tavole POC D4, POC D4a e le Schede dei subcomparti riportano elementi guida e prescrizioni per la progettazione e per l'assetto del costruito quali: le permeabilità visive dei fronti edificati, i coni di visuale libera, l'obbligo di allineamento e il limite massimo di ingombro degli edifici.

### 5.5.5 Disciplina degli ambiti di RUE

Per gli isolati classificati dal RUE come *Città Consolidata*, interni al perimetro del POC Darsena, vengono previste norme e possibilità aggiuntive al fine di perseguire le medesime finalità di sostenibilità e di qualificazione previste per l’attuazione dei subcomparti. Per interventi edilizi all’interno di tali isolati il POC Darsena prevede requisiti obbligatori di sostenibilità ed incentiva la rifunzionalizzazione e la riqualificazione ecologica degli edifici esistenti, da attuare tramite interventi di recupero o rinnovo, con quantità di Sc anche in deroga agli indici di RUE.

Negli isolati compresi fra via Magazzini Anteriori e via Magazzini Posteriori l’obiettivo della riqualificazione e/o rifunzionalizzazione degli edifici esistenti deve essere attuata anche con l’attenzione ad incrementare la permeabilità fra i due fronti e i percorsi veicolari e pedonali di connessione.

Tabella riassuntiva delle azioni messe in atto per il *Sistema insediativo*:

Legenda:

Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla partecipazione  
Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla Amministrazione  
Indirizzo proposto in sede di POC Darsena dalla PA

	Qualità dell’assetto morfologico funzionale
	Qualità degli spazi pubblici e dei servizi
	Qualità del sistema dei trasporti e della mobilità
	Qualità a scala edilizia

SISTEMA INSEDIATIVO				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/ Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
Dimensionamento – Sc Obbligatoria	Archeologia Industriale	Art. 29 c.1 e c.5	La Sc esistente delle archeologie industriali concorre alla formazione della Sc obbligatoria di ciascun subcomparto in cui esse ricadono.	
	Sc di base	Art. 29 c.1 e c.2	Per Sc di base il POC Darsena intende la capacità edificatoria derivante dai diritti edificatori propri di ciascun subcomparto, calcolati come da specifica norma.	
	Sc ospitata obbligatoria	Artt. 29 c.1 e c.3, 31	La capacità edificatoria ospitata obbligatoria di ogni subcomparto è generata da: a) aree della Cintura Verde; b) suoli delle banchine; c) comparti ferroviari; calcolati come da specifica norma.	
	ERP/ERS	Artt. 29 c.1 e c.4, 30 c.1	Concorre al calcolo della Sc obbligatoria anche la capacità edificatoria da dedicare obbligatoriamente a ERP/ERS calcolata come da specifica norma.	
Dimensionamento – Sc Facoltativa e incentivi	Azioni per la Sostenibilità	Artt. 15, 29 c.1 e c.6 Scheda ES2	Il POC Darsena prevede capacità edificatorie aggiuntive premiali (Sc facoltativa) per azioni di sostenibilità ambientale tendenti all'autosufficienza dell'edificio e per azioni innovative e di sostenibilità sociale ed economica.	
	Derivata da banchine ex scalo merci stazione	Artt. 2 c.1, 29 c.1 c.3	La capacità edificatoria derivante dai suoli delle banchine e dei comparti Stazione ed ex Scalo Merci è calcolata dal POC Darsena come Sc ospitata obbligatoria in aggiunta a quelle derivanti dalla cintura verde.	
	Aggregazione subcomparti	Artt. 15 c.2 lettera a) e 29 c.1 Scheda ES2	Il POC Darsena prevede una capacità edificatoria aggiuntiva premiale, per l'aggregazione di due o più subcomparti, intesa, oltre che come unione fisica progettuale, anche come: attivazione o partecipazione a strumenti di coordinamento gestionale fra i diversi subcomparti, quali consorzi, fondi comuni, ecc.; la realizzazione/compensazione a distanza di standard a verde, finalizzata all'attuazione dei Parchi; la realizzazione di ERS a distanza dedicata a residenza temporanea per studenti, ricercatori e dottorandi all'interno del “polo aggregativo culturale” in aggiunta alle quote prescritte; la realizzazione unitaria, di una o più azioni innovative di sostenibilità ambientale, economica o sociale.	



SISTEMA INSEDIATIVO				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/ Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
Politiche Abitative	<b>Favorire concetto di cohousing</b>	Artt. 14 c.7 e 15 c.2 Scheda ES2	Il POC Darsena considera il cohousing un'azione di eccellenza e, come tale, gli attribuisce premialità di Sc, inoltre negli edifici residenziali di nuova costruzione incentiva la realizzazione di un locale comune destinato a funzioni collettive, escludendone la relativa superficie dal calcolo della Sc.	
	<b>Favorire concetto di coworking</b>	Scheda EV2	All'interno del “polo aggregativo culturale”, localizzato nel parco delle Archeologie industriali, dovranno essere previsti anche locali per il coworking di giovani artisti.	
	<b>Concetto di Smart city</b>	Artt. 14, 15 Scheda ES2	Il concetto di “Darsena nuovo quartiere smart” è il risultato finale di un insieme di azioni di sostenibilità che partendo dalla sensibilizzazione dei cittadini del quartiere quali attori principali e attivi della sostenibilità “gli abitanti sono uno dei fattori essenziali per la crescita di una città....quanto più è vivibile una città, maggiore sarà il grado di smartness (competitività, creatività), e conseguentemente dello sviluppo della città stessa”, passano attraverso: il contrasto all'inquinamento atmosferico e miglioramento del microclima urbano (esternazione del traffico, ampia isola pedonale e zona 30 per tutto il quartiere, aumento della biomassa urbana con boschi nei due parchi, incentivazione dei mezzi alternativi, ecc), fino ad arrivare all'attivazione della bonifica del canale Candiano attraverso la realizzazione della vasca a nord di Parco Teodorico.....	
	<b>Sensibilizzare alla sostenibilità</b>	Artt. 13 c.1, 14 e 15 Scheda ES2	Fra le politiche che il POC Darsena promuove vi è quella della sensibilizzazione dei cittadini e della messa in rete di iniziative “gestionali” quali un sito dedicato, con la possibilità di organizzare iniziative di sostenibilità, formazione nelle scuole, ecc.	



SISTEMA INSEDIATIVO				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/ Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
	<b>Favorire concorsi internazionali</b>	Art. 16 c.2	Per conseguire obiettivi di qualità, il POC Darsena prevede l'attivazione di concorsi di progettazione per opere e ambiti speciali quali: la stazione FS e l'area circostante (riguardante anche la piazza sull'acqua e l'edificato posto nell'area dell'Ex Dogana); le banchine demaniali (da via D'Alaggio e via Manfredi fino al ponte mobile); le torri panoramiche in destra e sinistra canale; Il POC 2010-2015 Art.13 c.9 incentiva già i concorsi di progettazione	
	<b>Limitare l'uso delle recinzioni</b>	Art. 33 c.5	Per consentire continuità fisica e percettiva degli spazi verdi pubblici e privati non sono ammesse recinzioni nei punti di contatto fra aree a verde privato e aree a verde pubblico, salvo leggere delimitazioni in arredo/sedute/verde; negli altri casi, qualora strettamente necessarie, sono ammesse recinzioni solo se mascherate/integrate con siepi e/o barriere verdi.	
	<b>Contenimento consumo del suolo</b>	Artt. 17 c.6, 16 c.2 e c.3, 28 , 36 c.4 e c.5	Il POC Darsena concentra le quantità e privilegia tipologie edilizie intensive per consentire il contenimento del consumo di suolo e poter disporre di ampi spazi liberi. Individua punti di concentrazione volumetrica (torri panoramiche), e prevede incentivi di Sc per l'accorpamento e la riduzione di superficie coperta degli edifici esistenti in ambito RUE.	
	<b>Favorire edilizia residenziale ERP – ERS</b>	Artt. 15, 18 c.6 e 30 c.2 c.3 e c.4 Scheda ES2	Il POC Darsena incentiva l'ERS/ERP aggiuntiva a quella obbligatoria: con la possibilità di destinare ad edilizia residenziale pubblica/sociale una superficie fino al 10% della Sc di base, riducendo della medesima quantità la Sc prevista a destinazione non residenziale; con incentivi di Sc per chi realizza ERS/ERP, da dedicare a casa/studio/lavoro per artisti e creativi, giovani menti e talenti, residenze protette per anziani e disabili; con l'esenzione dal contributo aggiuntivo per la Sc dell'ERS/ERP dovuta o aggiuntiva.	

SISTEMA INSEDIATIVO				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/ Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
	Riqualificazione ambiti di RUE	Artt. 17 e 34	Ai sensi dell'art. 7ter della L.R. 20/2000 il POC Darsena prevede incentivi di Sc per la qualificazione del patrimonio edilizio esistente all'interno degli ambiti di RUE e, negli isolati compresi fra via Magazzini Anteriori e via Magazzini Posteriori, prevede che la riqualificazione e/o rifunzionalizzazione degli edifici esistenti presti particolare attenzione ad incrementare la permeabilità fra i due fronti e i percorsi veicolari e pedonali di connessione.	
Edifici Nuovi	Permeabilità fronti sul fronte canale con visuale libera	Art. 33 c.1 POC D4	Per garantire la massima permeabilità dei fronti edificati sul, la continuità fisica e visiva tra le aree delle banchine e i sistemi del verde e dei servizi il POC Darsena prescrive obbligatori punti di permeabilità visive dei fronti edificati, coni di visuale libera, allineamenti e il limite massimo di ingombro degli edifici.	
	Diminuzione superficie coperta	Artt. 17 c.6, 28 c.1 e 33 c.4	Il POC Darsena individua ambiti di concentrazione volumetrica, con particolare riferimento al fronte canale, al fine di contenere il consumo di suolo e salvaguardare ampi spazi liberi per usi pubblici e di aggregazione. Le aree verdi private, di pertinenza dell'edificato dovranno essere sistemate a giardino e/o orti e/o copertura a verde di Pk interrati/seminterrati per una superficie pari almeno ai 2/3 della loro estensione. Sono inoltre previsti incentivi di Sc per l'accorpamento e la riduzione di superficie coperta degli edifici esistenti in ambito RUE.	
	Tipologia intensiva	Artt. 33 c.2 e 36 c.4 e c.5	Il POC Darsena concentra le volumetrie in ambiti ristretti favorendo in tal modo tipologie intensive e dettando possibili altezze conseguenti.	
	Allineamento fronti sul il fronte canale	Art. 33 c.1 POC D4	Nella Tav. POC D4 sono riportati l'obbligo di allineamento sul fronte canale e il limite massimo di ingombro degli edifici verso i parchi, che le Schede tecniche di subcomparto esplicitano e precisano.	
	Concentrazione sul fronte canale	POC D4	Il POC Darsena prevede la concentrazione dell'edificato principalmente sul fronte canale.	

SISTEMA INSEDIATIVO				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/ Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
	Aumento altezza	Artt. 33 c.2 e c.3, 36 c.4 e c.5	Il POC Darsena determina l'altezza massima degli edifici in ml 22 e ml 40 sul fronte canale prevedendo la possibilità di superare tali quote per alcuni ambiti specifici.	
	Punti panoramici significativi	Art. 16 c.2 lettere c) e d) POC D4	Il POC Darsena prevede quali “porte dal mare” per la città due punti panoramici significativi, uno in destra ed uno in sinistra Candiano, da realizzare previa attivazione di un concorso di progettazione.	
	Sondaggi Archeologici	Art. 33 c.6	Sono da eseguire preliminarmente sondaggi archeologici per le opere in interrato e da effettuare preventiva comunicazione per le opere di escavazione.	

## 5.6 Sistema Archeologia industriale

Il POC Darsena persegue l'obiettivo di salvaguardare la memoria industriale del quartiere che vede nelle archeologie industriali la memoria più significativa.

Il POC individua i seguenti nuovi edifici di archeologia industriale:

- Stabilimento Pansac
- Complesso ex Tiro a Segno
- Ex Mosa
- Edificio a camere
- Magazzino 2 Silos Granari
- Palazzina ex uffici Silos Granari

Oltre a quelli già individuati nel PRU e riconfermati:

- Ex Magazzino portuale1
- Ex Magazzino portuale 2
- Ex Almaga
- Ex Molino Pineta
- Uffici CMC
- Paraboloide del complesso industriale ex-SIR
- Ex-magazzino fosforite del complesso industriale ex-SIR e trasbordatore
- Ex uffici Pansac
- Capitaneria di Porto
- Guardia di Finanza

- Edificio Fiorentina 1
- Edificio Fiorentina 2
- Magazzino 1 Silos Granari

Il POC Darsena prescrive la salvaguardia e la valorizzazione degli edifici di archeologia industriale, quali interventi prioritari, cui sono subordinati gli interventi di nuova costruzione nei subcomparti ad essi relativi, ed incentiva la loro rifunionalizzazione per attività culturali, sociali, ricreative, per servizi pubblici o privati di uso pubblico, integrabili con funzioni ricettive, terziarie e commerciali nel solo caso in cui il loro inserimento non alteri le caratteristiche peculiari, e gli elementi meritevoli di conservazione.

Al fine di favorire il recupero delle memorie industriali evitando rigide tutele integrali degli edifici di archeologia, nelle schede di subcomparto alla voce *ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE*, sono stati individuati e riportati, gli elementi obbligatoriamente da conservare e riqualificare quali parti meritevoli di conservazione della memoria dell'impianto complessivo.

Per incentivare il recupero delle archeologie industriali e il loro utilizzo ad usi pubblici o privati di interesse pubblico, il POC Darsena prevede la possibilità di aumento di Sc sulla base delle caratteristiche degli schemi e comunque nel rispetto degli elementi da conservare, allo stesso fine si prevede inoltre la corresponsione del solo 50% del costo di costo di costruzione dovuto per legge.

Il POC Darsena ritiene la valorizzazione degli edifici di archeologia industriale il primo elemento strategico in grado di attribuire al nuovo quartiere una forte connotazione e funzionalità in ambito culturale, utile all'inserimento della città nei circuiti e nelle reti culturali internazionali.

Tabella riassuntiva delle azioni messe in atto per il *Sistema Archeologia Industriale*:

Legenda:

Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla partecipazione  
Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla Amministrazione  
Indirizzo proposto in sede di POC Darsena dalla PA

	Qualità dell'assetto morfologico funzionale
	Qualità degli spazi pubblici e dei servizi
	Qualità del sistema dei trasporti e della mobilità
	Qualità a scala edilizia

SISTEMA ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE			
Piano degli obiettivi e delle Azioni	POC Darsena		
Obiettivo/Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
<b>Recupero prioritario e incentivato</b>	Artt. 12 c.2, c.3 e c.4, 18 c.4, 35 c.1 e 36	Nell'attuazione dei PUA il recupero degli edifici di archeologia industriale dovrà avere carattere di priorità. Per favorire il recupero sono previsti incentivi in termini di Sc, di riduzione costo di costruzione di riduzione dei Pk dovuti.	
<b>Possibile aumento di Sc interna per servizi pubblici e/o usi pubblici</b>	Art. 36 c.3	Al fine di incentivare il recupero degli edifici classificati di archeologia industriale, il POC Darsena consente l'aumento di Sc interna, tramite l'inserimento di nuovi soppalchi o solai, qualora la tipologia e gli elementi da conservare lo consentano.	
<b>Salvaguardia spazialità possibile aumento di Sc 20%</b>	Art. 36 c.4	Qualora le caratteristiche architettoniche richiedano la conservazione della spazialità interna dell'edificio, e non sia pertanto praticabile l'inserimento di nuovi soppalchi e solai, una quota di Sc corrispondente alla Sc esistente che verrà destinata ad usi pubblici, incrementata di un massimo del 20%, può essere ricollocata esternamente all'edificio per realizzarne un suo organico ampliamento, qualora la tipologia o i vincoli di tutela lo consentano.	
<b>Integrazione di terziario e residenziale</b>	Artt. 36 c.2 e 22 c.4	Gli usi pubblici o di interesse pubblico possono essere integrati con funzioni terziarie, commerciali e ricettive alberghiere (in percentuali massime), nel caso in cui il loro inserimento non alteri i caratteri formali, tecnologici e spaziali individuati nelle Schede di subcomparto. La residenza è ammessa nel limite massimo del 20% della Sc esistente, a condizione che, pari superficie sia destinata e attrezzata ad usi pubblici nell'ambito dello stesso edificio di archeologia industriale.	

SISTEMA ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE			
Piano degli obiettivi e delle Azioni	POC Darsena		
Obiettivo/Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
Progetti speciali a fronte della conservazione spaziale	Art. 36 c.4	Qualora le caratteristiche architettoniche richiedano la conservazione della spazialità interna dell'edificio, potrà essere realizzato un ampliamento all'esterno dell'edificio, di superficie pari alla Sc esistente che verrà destinata ad usi pubblici, o parte di essa, incrementata di un massimo del 20%. La quota di incremento potrà essere destinata a residenza esclusivamente a fronte della realizzazione di spazi pubblici di pari superficie con arredi, sistemazioni, allestimenti particolari all'interno della "spazialità" così conservata.	
Salvaguardia della struttura originale	Artt. 36 c.1 e 39 c.6 Schede subcomparti	Nel recupero degli edifici di archeologia industriale dovranno essere obbligatoriamente conservati gli elementi e le caratteristiche di effettivo valore formale, tecnologico o spaziale individuati e riportati nelle specifiche Schede di subcomparto.	
Individuazione di nuove arch. Industriali	Art. 35 c.2	Il POC Darsena conferma il riconoscimento di archeologia industriale agli edifici così già classificati dal PRU e individua come nuove testimonianze gli edifici così denominati: Complesso ex Tiro a Segno, ex Mosa, Edificio a camere, Magazzino 2 Silos Granari, Stabilimento Pansac.	
Salvaguardia degli elementi caratterizzanti	Art. 36 c.1 e c.5 Schede subcomparti	Nel recupero degli edifici di archeologia industriale dovranno essere obbligatoriamente conservati gli elementi e le caratteristiche di effettivo valore formale, tecnologico o spaziale individuati e riportati nelle specifiche Schede di subcomparto.	
Recupero obbligatorio nel primo stralcio di PUA	Art. 36 c.7	In sede di PUA il recupero degli edifici di archeologia industriale dovrà avere carattere di priorità.	
Privilegiare usi pubblici	Artt. 35 c.1, 36 c.2 e c. 5	Il POC per le archeologie industriali privilegia l'insediamento, all'interno delle relative volumetrie, di attività pubbliche e/o private di interesse pubblico (culturali, sociali, ricreative, ecc.).	

SISTEMA ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE			
Piano degli obiettivi e delle Azioni	POC Darsena		
Obiettivo/Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
<b>Favorire usi culturali sociali - comuni</b>	Artt. 25 c.3, 30 c. 4, 35 c.1, 36, TITOLO IV Schede EV2, URT1, ES2	Per le archeologie industriali il POC favorisce usi culturali-sociali-collettivi, si veda: il Parco delle Archeologie, col previsto polo aggregativo culturale e la “Città dei Ragazzi”; i subcomparti 24-26/28-29, nei quali si potranno ospitare quote di ERP/ERS dedicate a studenti, ricercatori, dottorandi; le possibili attività temporanee culturali, e i servizi di uso pubblico, nonché privati e commerciali, insediabili negli edifici dismessi ed in particolare in quelli di archeologia industriale.	
<b>Possibile aumento di Sc</b>	Art. 36 c.3	Al fine di incentivare il recupero degli edifici classificati di archeologia industriale e la possibilità di una loro riconversione agli usi pubblici o privati di uso pubblico, il POC Darsena consente l'aumento di Sc interna, tramite l'inserimento di nuovi soppalchi o solai, qualora la tipologia e gli elementi da conservare, lo consentano.	

## 5.7 - Sistema Acqua - Banchine - Stazione

Finalità del POC Darsena è la valorizzazione della testata del canale Candiano e di tutto il relativo fronte canale, quale luogo centrale della vita sociale, culturale, ricreativa della città attraverso la riqualificazione delle banchine e la trasformazione ad usi urbani degli spazi ad esse afferenti.

### 5.7.1 Acqua

Il POC Darsena pone grande attenzione alla valorizzazione del sistema dell'acqua quale elemento unico e di principale caratterizzazione del quartiere. Previa intesa con la Capitaneria di Porto, è previsto: l'utilizzo del tratto terminale, in corrispondenza del percorso tematico “turistico-commerciale”, per usi espositivi, ricreativi, sportivi, anche previo alloggiamento di strutture galleggianti integrative agli usi di sponda e banchina (piattaforme/battelli per pubblici esercizi, spettacoli, concerti, ecc.); usi e funzioni legate alla nautica nel tratto verso il ponte mobile; potrà poi essere verificato, nel lungo periodo, l'utilizzo del canale per il collegamento tramite battello della città col mare.

All'acqua il piano assegna inoltre un importante ruolo di fonte energetica (quale elemento di scambio termico per la produzione di idrotermia), a fronte di incentivi premianti.



### **5.7.2 Assetto e riuso delle banchine**

La riqualificazione delle aree di banchina e della futura piazza di testata del canale Candiano costituiscono un elemento strategico per il POC Darsena, esso intende favorire la realizzazione di luoghi di vita e aggregazione nel nuovo quartiere funzionali alla riorganizzazione e al riuso di una porzione urbana direttamente connessa alle aree ferroviarie e, tramite queste, all'adiacente città storica.

Le aree di banchina, dovranno essere riservate alla mobilità ciclabile e pedonale con accesso limitato a: mezzi di soccorso, trasporto pubblico, mezzi ecologici per recapito merci.

Gli edifici affacciati sul fronte canale dovranno assicurare la massima integrazione e vitalità alle aree di banchina e dovranno accogliere al piano terra funzioni non residenziali (negozi, botteghe e ateliers artigianali, pubblici esercizi ecc.) in relazione ai previsti percorsi tematici.

Lungo le banchine saranno messe in atto iniziative aggregative quali mostre, fiere, mercatini, etc. e gli spazi aperti dovranno essere progettati ed arredati al fine di poter essere utilizzati per allestimenti di spettacoli, manifestazioni ed intrattenimenti.

### **5.7.3 Stazione**

Il Protocollo di intesa tra Comune di Ravenna, Regione Emilia Romagna, Rete Ferroviaria Italiana, FS Sistemi Urbani e Autorità Portuale di Ravenna, prevede la realizzazione del riassetto funzionale della “Stazione FS” tramite la redazione di uno studio di fattibilità, ed una progettazione volti alla definizione degli interventi infrastrutturali di riassetto della Stazione passeggeri FS e dell'assetto funzionale complessivo di riferimento complessivo, tra l'altro:

- a) dell'individuazione di soluzioni inerenti il sistema della mobilità nell'area interessata che costituiscano un'alternativa al superamento carrabile del sistema ferroviario in soluzione interrata;
- b) degli attraversamenti ciclabili e pedonali, da riportare efficacemente sulle direttrici longitudinali rappresentate dagli spazi di banchina lungo il canale Candiano, da un lato, e verso la Piazza del Popolo, dall'altro, tenuto conto del contesto urbano storico e monumentale più ravvicinato;
- c) delle funzioni e degli usi opportunamente insediabili attraverso un'ipotesi di “Stazione ponte”/“Stazione Cerniera”, nei limiti delle capacità edificatorie fissate dalla strumentazione urbanistica vigente; nonché delle soluzioni prevedibili per le aree di sosta e parcheggio, in aggiunta ai parcheggi di Piazza Aldo Moro, a loro volta da rivisitare, al servizio del complesso della Stazione FS e delle nuove funzioni da insediare, oltreché come strutture per la sosta di attestamento alla città storica.

Il POC Darsena individua inoltre, nell'area compresa tra la stazione ferroviaria e la testata della Darsena, la sede di un articolato nodo di interscambio tra diversi mezzi di trasporto: in tale ambito ristretto e circoscritto, a diretto contatto con la stazione ferroviaria e con la piattaforma per l'accessibilità turistica di piazzale Aldo Moro, prevede la realizzazione del parcheggio pubblico interrato sotto la testata Darsena, un servizio di noleggio bici ed auto elettriche, un terminal per il trasporto via acqua verso il mare ed un percorso navetta, di trasporto turistico, fra centro storico e Darsena di città, attraverso l'area di stazione, lungo le aste di banchina da un lato, e verso il centro città dall'altro.

Tabella riassuntiva delle azioni messe in atto per il *Sistema Acqua Banchine Stazione*:

Legenda:

Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla partecipazione  
Obiettivo/Azione proposti in sede di Piano degli obiettivi dalla Amministrazione  
Indirizzo proposto in sede di POC Darsena dalla PA

	Qualità dell'assetto morfologico funzionale
	Qualità degli spazi pubblici e dei servizi
	Qualità del sistema dei trasporti e della mobilità
	Qualità a scala edilizia

SISTEMA ACQUA BANCHINE STAZIONE				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
Acqua	Collegamento Sponda Dx-Sx	Artt. 18 c.5 e 20 c.1 POC D4	Sono previsti due collegamenti ciclo pedonali tra le sponde del Candiano mediante ponti o passerelle mobili.	
	Collegamento Mare e Terminal Crociere	Art. 38 c.2	Il POC Darsena, tramite intesa con la Capitaneria di Porto, favorisce l'utilizzo del canale per il collegamento della città col mare.	
	Attività ludiche e sportive	Art. 38 c.2 Scheda EUTC1	Lo specchio d'acqua del canale Candiano potrà essere utilizzato, previo assenso della Capitaneria di Porto, per usi espositivi, ricreativi, sportivi se risultanti compatibili con la qualità delle acque.	
	Strutture galleggianti per pubblici esercizi e spettacoli	Art. 38 c.2 Scheda EUTC1	Sulle acque del Candiano sarà possibile l'alloggiamento di strutture galleggianti integrative agli usi di sponda e banchina (piattaforme/battelli per pubblici esercizi, spettacoli, concerti, ecc.).	
	Idrotermia	Artt. 15 c2 lettera c) e 38 c.3 Scheda ES2	Il POC Darsena incentiva, tramite premialità, l'uso dell'energia idrotermica delle acque del canale Candiano per il riscaldamento e il raffrescamento degli edifici.	

SISTEMA ACQUA BANCHINE STAZIONE				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
Banchine	<b>Solo pedonali ciclabili</b>	Art. 39 c.2 POC D4a	La rifunionalizzazione delle aree di banchina ne prevederà la percorrenza esclusivamente ciclabile e pedonale e completa apertura, anche finalizzata alla massima percezione visiva dell'acqua, con accesso carrabile limitato ai soli mezzi di soccorso, di trasporto pubblico con mezzi leggeri ed ecologici per la consegna delle merci alle attività ivi presenti e in orari prestabiliti	
	<b>Favorire attività di interesse pubblico</b>	Artt. 24 c.1, 39 c.3 e c.4 e 41 c.1	Gli edifici affacciati sul fronte canale dovranno assicurare la massima integrazione e vitalità alle aree di banchina e dovranno accogliere al piano terra funzioni non residenziali (negozi, botteghe e ateliers artigianali, pubblici esercizi ecc.) mentre gli spazi aperti pubblici lungo le banchine dovranno essere progettati ed arredati al fine di poter essere utilizzati per allestimenti di spettacoli, manifestazioni ed intrattenimenti.	
	<b>Concorso per riqualificazione</b>	Artt. 16 c.2 lettera b) e 39 c. 6	Per il recupero delle banchine demaniali e' prevista l'emanazione di un Bando di progettazione da parte del Comune di Ravenna, in accordo con l'Autorità Portuale.	
	<b>Concentrazione delle attività per aree tematiche</b>	Artt. 26 e 27 POC D4a Schede subcomparti	Le attività da insediare lungo le banchine dovranno contribuire a caratterizzare le tre aree tematiche, e i relativi percorsi, come individuati e disciplinati dal POC Darsena.	
	<b>Collegamento fronte canale - Acqua</b>	Artt. 33 c.1 e 39 c.3 POC D4, POC D7 Scheda EUTC1	Gli edifici e gli spazi pubblici affacciati sul fronte canale dovranno assicurare la massima integrazione funzionale e vitalità alle aree di banchina.	
	<b>Ampliamento testata piazza e Pk</b>	Artt. 18 c.5, 22 c.1 e 39 c.1 POC D4	E' previsto l'ampliamento della testata mediante l'arretramento della banchina in allineamento con via Magazzini anteriori e la realizzazione di una nuova piazza con sottostante parcheggio pubblico interrato per almeno 400 posti auto.	

SISTEMA ACQUA BANCHINE STAZIONE				
Piano degli obiettivi e delle Azioni		POC Darsena		
Tematica	Obiettivo/Azione	Riferimento normativo/cartografico	Descrizione della norma	Macro effetto
	Usi diversificati per aree tematiche	Art. 26 POC D4a Scheda EUTC1 Schede subcomparti	Al fine di favorire una fruizione differenziata e variamente tematizzata del percorso lungo le banchine, sulla base delle tre aree e relativi percorsi tematici, il POC individua usi differenziati nelle specifiche Schede dei subcomparti.	
Stazione	Nuovo fronte vs la Darsena	Artt. 16 c.2 lettera a) e 40	E' obiettivo del Bando di progettazione per il riassetto della stazione FS.	
	Stazione Ponte	Art. 40 c.2 e 3	E' obiettivo del Bando di progettazione per il riassetto della stazione FS definire la nuova configurazione formale della stazione ponte/cerniera. Potranno essere prese in considerazione altre soluzioni che prospettino una diversa collocazione della stazione e del tracciato ferroviario.	
	Adeguamento sottopasso esistente	Art. 20 c.1 POC D4	E' obiettivo del POC l'adeguamento e prolungamento fino alla testata Darsena dell'esistente sottopasso della stazione, in attesa della realizzazione del riassetto della “Stazione FS” di cui all'art. 40.	
	Cerniera strategica	Art. 40 c.1	Il previsto riassetto funzionale della “Stazione FS”, in attuazione e sulla base dello specifico Protocollo di intesa, contribuirà oltre al collegamento col centro storico, anche ad una maggiore centralità della medesima “Stazione FS” nell'intero sistema ravennate.	
	Attivazione bando	Artt. 16 c.2 lettera a) e 40 c.2	Il POC e lo specifico protocollo d'intesa prevedono l'emanazione del bando di progettazione.	

## 5.8 - Sistema degli usi/riusi temporanei

Il POC Darsena promuove i progetti di riuso temporaneo di aree ed edifici, facenti parte della riconversione di piano, al fine di perseguire il miglioramento della qualità urbana anche nel breve/immediato periodo, dell'attuazione delle sue previsioni, attraverso quello che si può definire come “*progetto del tempo intermedio*”.

Il miglioramento qualitativo posto dal “*progetto del tempo intermedio*” vuole passare attraverso la rigenerazione/riqualificazione del patrimonio edilizio esistente (con particolare riferimento alle aree di banchina e agli edifici di archeologia industriale) innescando un processo di riconversione urbana, volto ad evitare il deperimento del patrimonio edilizio ed allo stesso tempo a rivitalizzare e vivacizzare il subcomparto a cui si riferisce, attraverso l'utilizzo di spazi aperti, terreni, edifici dismessi e/o sottoutilizzati, nel rispetto dei requisiti di sicurezza statica, salubrità, accessibilità, aerazione e illuminazione, favorendo l'inserimento di attività temporanee legate ai temi della cultura, del tempo libero e del turismo.

Tale modalità è applicabile, sia a proprietà pubbliche che a proprietà private (con differenti modalità contrattuali) ed attuabile dall'adozione del POC Darsena fino all'approvazione del PUA relativo alla specifica area interessata, creando un'opportunità di impresa e di occupazione per associazioni culturali, artigiani, turismo low cost, in fase di start up.

Negli edifici si può prevedere l'insediamento delle attività temporanee di natura culturale, sociale, ricreativo, sportivo e servizi di uso pubblico, attraverso l'utilizzo di tre livelli di allestimento che vanno da quelli leggeri in arredo (facilmente amovibili); a quelli leggeri che necessitano di infrastrutture impiantistiche primarie fino ad installazioni di leggere strutture architettoniche indipendenti strutturalmente dall'edificio principale (soppalchi, spazi “box in the box”, containers).

Negli spazi aperti è consentito il riuso per attività culturali, ricreative, espositive, sportive, ludiche, installando chioschi, dehors, piattaforme per concerti, spettacoli, ecc. Nelle aree pubbliche possono essere anche incentivate iniziative che coinvolgano e qualificano attività di pubblico esercizio già insediate nel fronte canale.

Gli interventi, inerenti a tutti gli altri usi definiti dal POCD5, sugli edifici pubblici e privati sono disciplinati dall'Art. 8 della LR 15/2013.

## 5.9 – Proposte migliorate alla Bozza del POC Darsena di Città

A seguito della presentazione della Bozza del POC Tematico sono state effettuate due serate di approfondimento e lettura dello strumento urbanistico, dove i partecipanti al percorso di partecipazione hanno potuto constatare la rispondenza del Piano con le proposte riportate nel Documento della partecipazione consegnato ufficialmente all'amministrazione nel Dicembre 2012.

La disamina dei documenti del Piano da parte dei partecipanti ha prodotto ulteriori proposte di modifica, precisazioni e integrazioni della Bozza di POC.

Si riporta in sintesi l'elenco delle proposte accolte e inserite all'interno degli elaborati.

		POC Darsena	
	Obiettivo/Azione	Riferimento normativo	Descrizione della richiesta
	Aste Banchine e comparti Stazione	Art. 31 c.2	Prevedere che le aste pubbliche siano scaglionate. Se la prima deve partire entro un anno dall'approvazione, è bene che poi ce ne siano altre. E' importante che le aste non debbano finire tutte entro un anno (questo metterebbe in grande difficoltà i costruttori).
	Recinzioni	Art. 33 c.5	Escludere la possibilità di recinzione anche oltre gli spazi verdi che affacciano sulla banchina. Cioè si chiede che tra un edificio e l'altro o tra un comparto e l'altro non ci siano recinzioni. Unica eccezione riguarda gli spazi dedicati alle attività manifatturiere-artigianali.
	Recinzioni	Art. 33 c.5	Deve essere espressamente dichiarato nel POC che non ci devono essere recinzioni intorno alle banchine.

**POC TEMATICO “DARSENA di città” “Relazione – DPQU”**

approvato con Delib. di C.C. n 16834/7 del 05/02/2015

	<b>Luoghi di cultura</b>	Art. 26 c.2 punto b)	Costruire luoghi di cultura nei quali portare la storia della città e del suo rapporto con l'acqua e percorsi didattici e laboratoriali.
	<b>Permeabilità visiva</b>	Art. 33 c.1	Manca indice di permeabilità visiva (dimensioni, profondità) dei cosiddetti coni visivi verdi da “retro-front” a “water-front”.... senza indice potrebbe essere niente o tutto....

## 6. Dimensionamento e sostenibilità economica

### 6.1 Capacità edificatoria pregressa e dimensionamento

Il POC Darsena costituisce aggiornamento e approfondimento del *Programma di Riqualificazione Urbana della Darsena di città* (PRU) e deriva il suo primo dimensionamento di massima dalle analisi dei fabbisogni insediativi operata dal PSC.

Il cammino urbanistico che ha interessato la Darsena di città ha introdotto discipline normative all'epoca innovative ed ora collaudate e consolidate. Come la perequazione urbanistica che è stata sicuramente la più inedita e utile in quanto ha consentito, tra l'altro, la realizzazione di un grande parco urbano; insieme ad essa la possibilità di dotazione/cessione di standard a distanza coi quali si è riusciti ad acquisire in parte la cosiddetta cintura verde e ad ospitare nei subcomparti della Darsena capacità edificatorie derivanti da aree verdi ad essa esterne.

La capacità edificatoria attribuita ai subcomparti è costituita da:

- diritti edificatori propri di ogni subcomparto con sostanziale conferma delle modalità di calcolo precedenti;
- capacità edificatorie ospitate dalla cintura verde alle quali si aggiungono anche quelle generate dai suoli delle banchine e dei comparti ferroviari;
- capacità edificatoria dedicata obbligatoriamente ad edilizia residenziale pubblica/sociale prima facoltativa;
- superfici conseguenti al recupero delle archeologie industriali;
- capacità edificatorie aggiuntive premiali completamente innovative e finalizzate all'attuazione di azioni di sostenibilità di eccellenza e all'aggregazione fisica/progettuale.

Le tabelle di seguito riportate sintetizzano i dati di progetto delle capacità edificatorie del POC Darsena.



POC TEMATICO - DARSENА di CITTA' - TABELLA DEI DATI DI PROGETTO

COLLOCAZIONE DESTRA CANALE

SC ESISTENTE - Sc1				SC DI PROGETTO - Sc2				AGGIUNTIVA								
CODICE	NOME	S1 (1)	S2 (2)	Sc ESISTENTE	Archeologia Industriale	Sc DI BASE (3)	OPBITATA 0,10 S1 (3) (9)	PREMIO OPBITATA	ERISRP 0,05 S1 (3)	TOTALE Sc2 (4)	U2	AGGREGAZIONE S1X0,02	SOSTENIBILITA' S1 X 0,06	TOTALE Sc3	U3	NOTE:
02	EREDI TABERNI ED ALTRI	9.556	10.067	1.960	0	2.509	956	287	478	4.230	0,42	191	573	4.994	0,50	
03	CENTRO DUE DIAMANTE	5.888	6.667	1.900	0	1.892	589	177	294	2.952	0,44	118	353	3.423	0,51	
06	FILIBENDI	5.951	5.951	3.110	0	2.508	595	179	297	3.579	0,60	119	357	4.055	0,68	
07	EX MANETTI	12.428	12.428	7.470	0	5.723	1243	373	621	7.960	0,64	249	746	8.955	0,72	
08/09	CNC - LOCAT	70.039	80.887	17.450	13.255	17.881	5723	1717	2.861	41.437	0,51	1401	4203	47.041	0,58	
10	IMMOBILIARE PLATANI	13.385	18.325	396	7.320	396	0	0	0	7.716	0,42	0	803	8.519	0,46	6
11	NUOVA PANSAC	39.899	47.260	8.480	10.870	8.521	2676	803	1.338	24.208	0,51	798	2394	27.400	0,58	7
12	PALATUM	13.920	14.248	3.570	0	4.012	1392	418	696	6.518	0,46	278	835	7.631	0,54	
13	NUOVA CIMENTI LAVENNA	28.490	29.990	12.800	0	10.958	2849	855	1.424	16.086	0,54	570	1709	18.365	0,61	
15	SETTIMARE E ALTRI	32.115	34.433	7.790	0	9.034	3211	963	1.696	14.814	0,43	642	1927	17.383	0,50	
16	MONTAVARI E ALTRI	5.975	6.957	4.133	0	3.023	597	179	299	4.098	0,59	118	359	4.575	0,66	
17b	GAMBI - EST	10.685	13.104	2.840	0	3.129	1068	321	534	5.052	0,39	214	641	5.907	0,45	
18	N.C.C. F ALTRI	6.526	7.427	2.755	0	2.422	652	197	326	3.597	0,48	131	392	4.120	0,55	
19	MOTORIZZAZIONE CIVILE E ALTRI	32.607	43.855	21.500	0	15.967	3261	978	1.630	21.836	0,50	652	1956	24.444	0,56	
19a	CRTI	11.507	11.507	0	0	0	3983	1195	0	5.178	0,45	230	690	6.098	0,53	8
20	TAVARE E ALTRI	74.355	74.355	26.000	0	24.897	7436	2230	3.718	38.281	0,51	1487	4461	44.229	0,59	
20a	PARCHEGGIO COMUNE	22.358	22.358	0	0	0	6879	2064	1.118	10.061	0,45	447	1341	11.849	0,53	8
21	EX AUTOMARETT	5.424	6.874	2.950	0	2.343	542	163	271	3.319	0,48	108	325	3.752	0,55	
22	CASABOTTO ALTRI	14.611	18.011	6.150	0	5.414	1461	438	731	8.044	0,45	291	876	9.211	0,51	
ExDogana	EX DOGANA	2.430	2.430	960	0	0	10000	0	0	10.000	0,42	0	0	10.000	0,42	5
ExPoligono	EX TERZO A SORNO	15.000	15.000	0	374	0	0	0	0	374	0,02	0	0	374	0,02	
TOTALE PARZ.		433.151	482.134	132.214	31.819	120.629	55.113	13.537	18.242	239.340	0,50	8.044	24.941	272.325	0,56	

COLLOCAZIONE SINISTRA CANALE

SC ESISTENTE - Sc1				SC DI PROGETTO - Sc2				AGGIUNTIVA							
CODICE	NOME	S1 (1)	S2 (2)	Sc ESISTENTE	Sc ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE	Sc DI BASE (3)	OSPITATA 0,10 S1 (3) (9)	PREMIO OPBITATA 0,05 S1 (3)	ERISRP 0,05 S1 (3)	TOTALE Sc2 (4)	U2	AGGREGAZIONE S1X0,02	SOSTENIBILITA' S1 X 0,06	TOTALE Sc3	U3
24	FALLI MARTINI	11.232	13.245	0	8.620	779	487	146	243	8.620	0,65	225	674	9.519	0,72
25	GALLA RIVA	4.869	6.402	0	0	14.223	7442	2232	3.721	1.655	0,26	97	292	2.044	0,32
26/28	FORESTINA	84.896	99.681	4.630	6.000	9.970	2678	803	1.339	33.618	0,34	1.698	5.094	40.410	0,41
29	SELOS GRABARI	34.608	36.636	11.372	5.400	2.690	822	247	411	20.190	0,55	692	2.076	22.958	0,63
30	ITALMET	8.221	9.830	2.750	0	2.690	822	247	411	4.170	0,42	164	493	4.827	0,49
31	EX CONSORZIO	87.452	93.759	15.400	0	21.692	8745	2623	4.372	37.432	0,40	1749	5248	44.429	0,47
32	BUNGHE ITALIA	61.508	64.227	13.000	0	16.341	6151	1845	3.075	27.412	0,43	1230	3690	32.332	0,50
Cap.Porto	CANTIERI DI PORTO	10.938	10.938	2.547	2.556	2.547	0	0	0	5.613	0,51	0	656	6.269	0,57
Comp.Porto	COMPAGNIA PORTUALE	15.198	15.198	4.720	0	4.792	1520	456	760	7.528	0,50	0	912	8.440	0,56
TOTALE PARZ.		318.922	349.916	54.419	22.576	73.034	27.845	8.352	13.921	146.238	0,42	5.855	19.135	171.228	0,49
TOTALE		752.073	832.050	186.633	54.395	193.663	82.958	21.889	32.163	385.578	0,46	13.899	44.076	443.553	0,53

- (1) S1: Area in proprietà.  
(2) S2: Sup. territoriale del Sub. Comparto.  
(3) E' esclusa la Sup. Coperta dell'Arch. Ind. + il suo 30%.  
(4) Comprende la Sc esistente dell'Arch. Ind.  
(5) Stima del Protocollo d'intesa del 24/06/2009 da verificare in sede di Prop. Preliminare.  
(6) Residuo di area in proprietà.  
(7) A. Proprietà pubblica.  
(8) Proprietà Pubblica U2 = 0,45 mq/mq.  
(9) Comprende: ciltura verde, suoli banchine, ex scalo merci e stazione.  
(10) Sup. banchine = 53.200 mq.

Sc TOTALE 443.553  
St Banchine + S12 885.250  
U2 = 0,501

giovedì 22 agosto 2013

POC TEMATICO - DARSENA DI CITTA' - TABELLA DEI DATI DI PROGETTO - calcolo residenza

COLLOCAZIONE DESTRA CANALE

CODICE	NOME	Sf11	RESIDENZIALE Sc BASE + OSPITATA			RES. Sc 2		RES. Sc3	
			% RES	Sc RES	Sc NRES	Sc RES	Sc NRES	Sc RES	Sc NRES
02	EREDI TAMBINI ED ALTRI	9.556	0,3	1.040	2.426	1.805	2.426	2.569	2.426
03	CENTRO DIR. DIAMANTE	5.888	0,3	744	1.737	1.215	1.737	1.686	1.737
06	ELLI BENINI	5.951	0,3	931	2.172	1.407	2.172	1.883	2.172
07	EX MANETTI	12.428	0,3	2.090	4.876	3.084	4.876	4.079	4.876
08/09	CMC - LOCAT	70.039	0,3	7.081	16.523	11.659	29.778	17.263	29.778
10	IMMOBILIARE PLATANI	13.386	0,5	198	198	198	7.518	1.001	7.518
11	NUOVA PANSAC	39.899	0,5	5.599	5.599	7.740	16.469	10.932	16.469
12	PALATUM	13.920	0,5	2.702	2.702	3.816	2.702	4.929	2.702
13	NUOVA CEMENTI RAVENNA	28.490	0,5	6.904	6.904	9.183	6.904	11.462	6.904
15	SETRAMAR E ALTRI	32.115	0,5	6.123	6.123	8.692	6.123	11.261	6.123
16	MONTANARI E ALTRI	5.975	0,5	1.810	1.810	2.288	1.810	2.765	1.810
17b	GAMBI - ENI	10.686	0,5	2.099	2.099	2.954	2.099	3.809	2.099
18	N.C.C. E ALTRI	6.526	0,5	1.537	1.537	2.060	1.537	2.583	1.537
19	MOTORIZZAZIONE CIVILE E ALTRI	32.607	0,3	5.768	13.460	8.376	13.460	10.984	13.460
19a	ALTRI	11.507	0,3	1.195	2.788	2.390	2.788	3.310	2.788
20	TAVAR E ALTRI	74.355	0,3	9.700	22.633	15.648	22.633	21.596	22.633
20a	PARCHIOGGIO COMUNE	22.358	0,3	2.064	4.815	5.246	4.815	7.034	4.815
21	EX AUTOMARKET	5.424	0,3	866	2.020	1.300	2.020	1.733	2.020
22	CASADIO ED ALTRI	14.611	0,3	2.063	4.813	3.232	4.813	4.399	4.813
ExDogana	EX DOGANA	2.430	0,3	3.000	7.000	3.000	7.000	3.000	7.000
ExPoligono	EX TIRO A SEGNO	15.000	0,3	0	0	0	374	0	374
TOTALE PARZIALE		433.151		63.511	112.231	95.290	144.050	128.275	144.050

COLLOCAZIONE SINISTRA CANALE

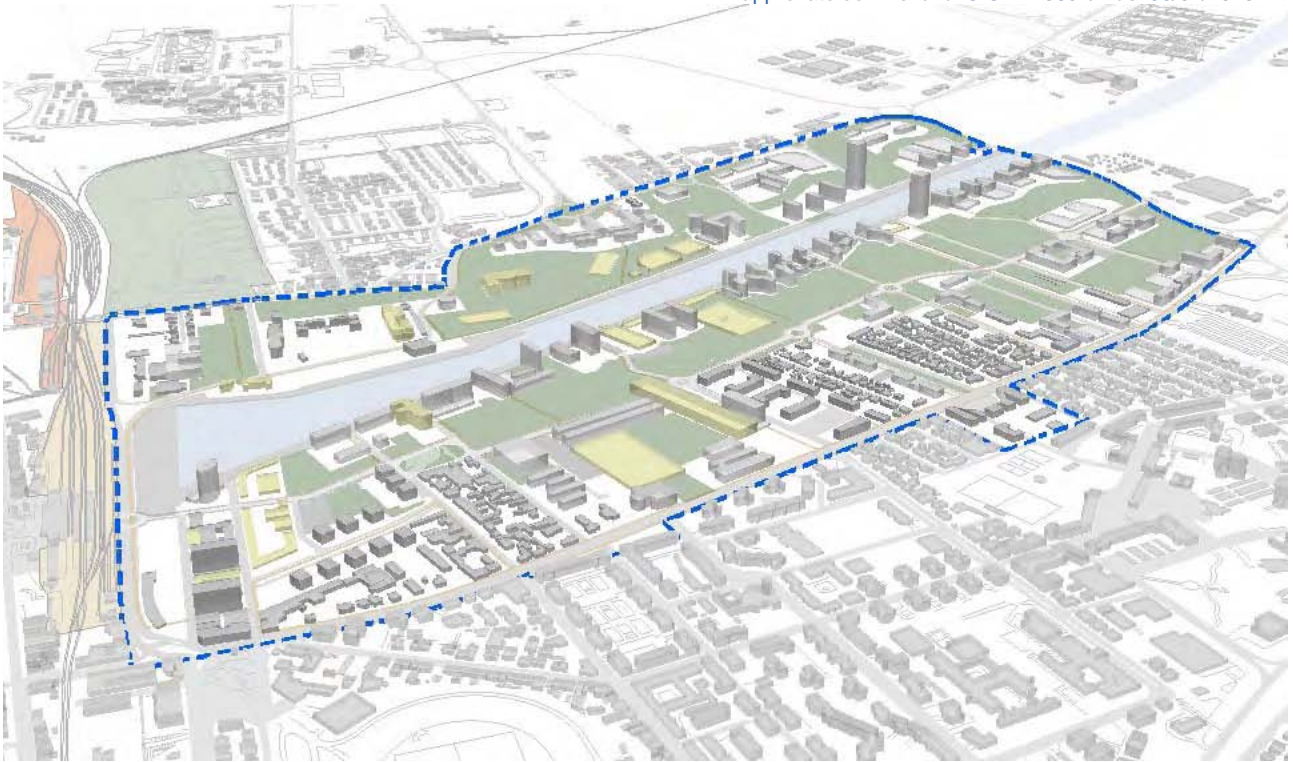
CODICE	NOME	Sf11	RESIDENZIALE Sc BASE + OSPITATA			RES. Sc 2		RES. Sc3	
			% RES	Sc RES	Sc NRES	Sc RES	Sc NRES	Sc RES	Sc NRES
24	ELLI MARTINI	11.232	0,3	0	0	0	8.620	899	8.620
25	GALLA DIVA	4.869	0,5	633	633	1.022	633	1.411	633
26/28	FIORENTINA	84.896	0,5	10.833	10.833	16.786	16.833	23.578	16.833
29	SILIOS GRANARI	34.608	0,5	6.324	6.324	8.466	11.724	11.234	11.724
30	ITALMET	8.221	0,5	1.756	1.756	2.414	1.756	3.071	1.756
31	EX CONSORZIO	87.452	0,3	9.131	21.306	16.126	21.306	23.123	21.306
32	BUNGHE ITALIA	61.508	0,3	6.748	15.744	11.668	15.744	16.588	15.744
Cap Porto	CAPTANIERIA DI PORTO	10.938	0	0	2.547	0	5.103	656	5.613
Comp porto	COMPAGNIA PORTUALE	15.198	0,3	1.894	4.418	3.110	4.418	4.022	4.418
TOTALE PARZIALE		318.922		37.318	63.561	59.591	86.137	84.581	86.647
TOTALE		752.073		100.828	175.793	154.880	230.698	212.855	230.698

La densità, la sua distribuzione, nonché l'insieme di tutte le altre azioni di sostenibilità messe in campo, risultano tali da permettere la configurazione del nuovo quartiere secondo un disegno connotato dalla forte presenza di estesi spazi comuni e capace di assicurare ai nuovi abitanti una qualità di vita e di fruizione certamente elevate. Le modalità dell'abitare tutelano l'integrazione delle diverse fasce di utenti, avendo cura di comporre l'edificato in modo da consentire la socializzazione, nell'ambito della quale anche le categorie più emarginate (gli anziani, i disabili, ecc.) possano trovare modalità di integrazione e socializzazione.

E' infatti il tessuto degli spazi collettivi il fattore capace di assicurare qualità alla città, che prima ancora di essere una struttura fisica, rappresenta un luogo relazionale che vive in ragione delle forme di interazione e di scambio fra i suoi abitanti, fra le sue componenti sociali.

Le due immagini che seguono rappresentano il possibile aspetto che potrà assumere il nuovo quartiere in base alle previsioni del POC Darsena.





## 6.2 Sostenibilità e risorse

Ferma restando la riconosciuta utilità ed opportunità dell'apporto di risorse pubbliche di carattere comunitario, ministeriale, regionale e comunale, già in passato acquisite a vario titolo ed investite nei programmi attuativi, con particolare riguardo alle bonifiche ambientali, alle infrastrutture di sostegno, agli allestimenti e ai servizi generali, oltre ai programmi di edilizia residenziale ERS/ERP, il POC Darsena si sostiene finanziariamente essenzialmente ricorrendo a risorse espresse dagli stessi ambiti di piano, accentuando, rispetto al PRU previgente, la quantità delle risorse proprie rese a tal fine disponibili, con particolare riferimento alle capacità edificatorie aggiuntive espresse dai suoli delle banchine demaniali, oltre che dai due ambiti ferroviari. Le capacità di questi ultimi, verranno infatti alienate previa procedura di evidenza pubblica. Tale procedura, oltre che ai proprietari dei suoli e degli immobili, verrà altresì aperta ad operatori interessati ad intervenire in Darsena di città, attraverso comprovate formule di partenariato con i suddetti proprietari.

Le risorse espresse dalla capacità edificatoria originata dai suoli delle banchine vengono prioritariamente investite all'interno dell'ambito del POC Darsena, per il miglioramento dei caratteri ambientali e delle acque del canale. Le risorse espresse dai comparti ferroviari sono prevalentemente finalizzate alla riqualificazione dell'intorno urbano ravvicinato. In tal senso si fa adeguato riferimento, oltre che alle presenti norme, anche agli specifici contenuti programmatici del Protocollo di Intesa.

Vi è inoltre il contributo aggiuntivo (extraonere) che dovrà essere corrisposto in ragione delle quantità di Sc effettuate che è finalizzato alla realizzazione di opere pubbliche quali:

- opere di risanamento del canale Candiano;
- recupero e riqualificazione delle banchine;
- opere in testata alla Darsena e sul nodo stazione;
- viabilità di carattere generale e collegamento ciclo-pedonale fra le sponde;
- adeguamento reti idrauliche e impianti tecnologici (vasche di prima pioggia);
- 

Per la sostenibilità economica si demanda all'allegato documento “*Redazione del Piano economico-finanziario per la riqualificazione della Darsena di città*”, redatto da NOMISMA e dall'Arch. S. Storchi.

Le tabelle seguenti riportano i dati finali della valutazione di sostenibilità aggiornati alle quantità definitive del piano.

# DATI DI FATTIBILITA' ECONOMICA

## contributo costo di costruzione

	Sc	€/mq	riduzione	totale
escluso facilitativa aggiuntiva	154.880	26,82	0,66	2.741.562
* Arch. Ind. ridotto del 50%	103.814	48,25	0,75	3.313.879 *
commerciale	92.279	30,00	0,75	1.831.501 *
artigianale	34.605	0,00		0
TOTALE	385.578			7.886.942

## Oneri di U1

	Sc	€/mq	riduzione	totale
residenziale	212.855	35,14	1,00	7.479.725
direzionale	103.814	35,14	1,00	3.648.024
commerciale	92.279	35,14	1,00	3.242.684
artigianale	34.605	11,95	1,00	413.530
TOTALE	443.553			14.783.962

## Opere U1

	quantità	costo unit.	costo realizz.	I/V %	ammont. I/V	totale
Viabilità	15.000	100,00	1.500.000	10	150.000	1.650.000
Parcheggi U1 (40%)	41.040	70,00	2.872.800	10	287.280	3.160.080
Verde pubblico	49.640	30,00	1.489.200	10	148.920	1.638.120
Impianti a rete						6.600.000
la realizzazione delle opere di urbanizzazione generale e degli impianti, compensa i proventi degli oneri di U1						13.048.200

## Oneri U2

	Sc	€/mq	riduzione	totale
residenziale	212.855	56,23	0,80	9.575.069
direzionale	103.814	56,23	0,80	4.689.969
commerciale	92.279	56,23	0,80	4.151.079
artigianale	34.605	3,47	0,80	96.063
TOTALE	443.553			18.492.180

## Opere U2

	quantità	costo unit.	costo realizz.	I/V %	ammont. I/V	totale
Parcheggi U2 (60%)	61.560	70,00	4.309.200	10	430.920	4.740.120
Parchi pubblici	163.170	30,00	4.895.100	10	489.510	5.384.610
Illuminazione pubblica			1.600.000	10	160.000	1.760.000
Piste ciclabili			735.000	22	161.700	896.700
Asilo nido	14.700	50,00	1.650.000	10	165.000	1.815.000
Scuola materna			1.500.000	10	150.000	1.650.000
Attrezzatura collettiva			2.000.000	10	200.000	2.200.000
la realizzazione delle opere di urbanizzazione secondaria, compensa i proventi degli oneri di U2						18.446.430

Ravenna, giugno 2014

# SOLUZIONE 1 PER AZIONI DI SOSTENIBILITA' CON PREMIO IN Sc

## COSTI

1 COSTI GENERALI	Quantità	Costo unitario	Costo realizzazione
Opere di fognatura all'interno del comparto (impianti reflui nei via Cherso Sn1, Dx Lama Sn2, Rotonda Belgio Sn3, Riscaldamento impianto Pz Caduti)			
Impianti Idrovori S1, S2, S3-4, S5, S6)			9.436.000
Connessione via A. Squero - via Delle Industrie	mq	3.640	165
Nuova via di Spina	mq	32.500	165
Piacqua e pk in testata (contributo pubblico su project financing)			
Realizzazione Parco Archeologie Industriali	mq	28.300	55
Opere d'arte 1% del contributo aggiuntivo (1% di 28.365.525)			283.655
TOT. Parziale 1			19.739.255
2 ALTRI COSTI			
Vasca di prima pioggia Nord			9.100.000 *
Vasca di prima pioggia Bidente			12.725.000 *
Bonifica Canale Candiano			13.000.000 *
Passerella ciclo-pedonale apribile			1.586.000
Sistemazione banchine			5.580.000
Restauro edifici di Archeologie Industriali			5.500.000 *
TOT. Parziale 2			47.491.000
<b>TOTALE COSTI GENERALI (1+2)</b>			<b>67.230.255</b>

## PROVENTI

3 PROVENTI UTILIZZABILI	Quantità	Costo unitario	Costo realizzazione
Contributo agg. opere pubbliche di sostenibilità (ERP/ERS esclusa)	mq Sc	328.432	75
Contributo agg. opere pubbliche di sostenibilità - Quota ospitata al 50%	mq Sc	49.775	75
Alersir - Opere di fognatura all'interno del comparto (impianti reflui nei via Cherso Sn1, Dx Lama Sn2, Rotonda Belgio Sn3, Riscaldamento impianto Pz Caduti)			1.111.000
TOT. Parziale 3			29.476.525
4 ALTRI PROVENTI			
Proventi da alienazione banchine	mq Sc	33.600	240
Compensazione aree a verde pubblico	mq	17.989	270
Valorizzazione area Ex Dogana	mq Sc	10.000	480
Valorizzazione area orti Sub. 19a	mq Sc	5.178	300
Valorizzazione area Pz Comune Sub. 20a	mq Sc	10.061	300
Proventi da "Piano nazionale per le città (riqualificazione banchine)			
Passerella ciclo-pedonale apribile (Autorità Portuale)			5.800.000
Finanziamenti U.E., Stato, Regione (33% di 40.325.000*)			1.586.000
TOT. Parziale 4			42.985.980
<b>TOTALE PROVENTI UTILIZZABILI (3+4)</b>			<b>72.462.505</b>

Ravenna, gennaio 2015



## SOLUZIONE 2 PER AZIONI DI SOSTENIBILITA' CON SCONTO EXTRAONERE

### COSTI

#### 1 COSTI GENERALI

Opere di fognatura all'interno del comparto (Impianti reflui nei vi Cherso Sn1, Dx Lama Sn2, Rotonda Belgio Sn3, Rifacimento Impianto Pz Caduti)	Quantità	Costo unitario	Costo realizzazione
Impianti idrovori S1, S2, S3-4, S5, S6)			9.436.000
Connessione via A. Squero - via Delle Industrie	mq	3.640	600.600
Nuova via di Spina	mq	32.500	5.362.500
Piazza sull'acqua e pk in testata (contributo pubblico su project financing)			2.500.000
Realizzazione Parco Archeologie Industriali	mq	28.300	1.596.000
Opere d'arte 1% del contributo aggiuntivo (1% di 23.055.039)			230.550

TOT. Parziale 1

19.686.150

#### 2 ALTRI COSTI

Vasca di prima pioggia Nord			9.100.000*
Vasca di prima pioggia Bidente			12.725.000*
Bonifica Canale Candiano			13.000.000*
Passerella ciclo-pedonale apribile			1.586.000
Sistemazione banchine			5.580.000
Restauro edifici di Archeologie Industriali			5.500.000*

TOT. Parziale 2

47.491.000

#### TOTALE COSTI GENERALI (1+2)

**67.177.150**

### PROVENTI

#### 3 PROVENTI UTILIZZABILI

Contributo agg. opere pubb. di sostenibilità (ERPERS, escluse)	mq	Sc	284.356**	70	19.904.920
Contributo agg. opere pubb. di sostenibilità - Quota ospitata al 60%	mq	Sc	49.775	70	3.484.250
Atersir - Opere di fognatura all'interno del comparto (Impianti reflui nei vi Cherso Sn1, Dx Lama Sn2, Rotonda Belgio Sn3, Rifacimento Impianto Pz Caduti)					1.111.000

\*\* Sc2 (il dato non comprende la capacità edificatoria aggiuntiva premiata di cui al comma 6 dell'art. 29 delle Nda)

TOT. Parziale 3

24.500.170

#### 4 ALTRI PROVENTI

Proventi da alienazione banchine	mq	Sc	33.600	240	8.064.000
Compensazione aree a verde pubblico	mq		17.989	270	4.857.030
Valorizzazione area Ex Dogana	mq	Sc	10.000	480	4.800.000
Valorizzazione area orti Sub. 19a	mq	Sc	5.178	300	1.553.400
Valorizzazione area PK Comune Sub. 20a	mq	Sc	10.061	300	3.018.300
Proventi da "Piano nazionale per le città (riqualificazione banchine)					5.800.000
Passerella ciclo-pedonale apribile (Autorità Portuale)					1.596.000
Finanziamenti U.E., Stato, Regione (33% di 40.325.000*)					13.307.250

TOT. Parziale 4

42.985.980

#### TOTALE PROVENTI UTILIZZABILI (3+4)

**67.486.150**

Ravenna, gennaio 2015



## 7. Monitoraggio della qualità urbana

L'insieme degli elaborati del POC Darsena, con particolare riferimento al corpo normativo e alle schede degli elementi, oltre al presente Documento programmatico per la qualità urbana, concorrono alla definizione delle azioni e dei modi delle trasformazioni territoriali ed urbane da applicare da parte dei soggetti attuatori, pubblici e privati, per il reale conseguimento della qualità delle stesse trasformazioni. Infatti solo con un agire consapevole e sinergico all'interno degli obiettivi generali e specifici delineati dagli strumenti della pianificazione, nel rispetto e con l'uso responsabile delle loro disposizioni, per mezzo della effettiva valutazione dell'impatto delle azioni e delle trasformazioni dirette ed indotte e del monitoraggio dei loro effetti, si potrà conseguire una reale qualità del tessuto urbano e del territorio.

Compete comunque ai PUA nel rispetto degli obiettivi strategici e degli indirizzi dati dal POC Darsena la costruzione della “*Città pubblica*” ovvero: la reale definizione e progettazione della qualità urbana; la progettazione delle azioni e delle trasformazioni e la loro esecuzione; la costruzione dei nuovi spazi pubblici e della trama del verde urbano; l'ordinata strutturazione delle reti viarie e del sistema della mobilità lenta; l'organizzazione dei servizi.

All'Amministrazione Comunale compete la definizione degli obiettivi, delle misure e delle procedure perché la qualità urbana venga conseguita, ma anche l'indispensabile funzione di controllo, verifica ed approvazione dei progetti proposti, che comporta la valutazione che tali proposte conseguano effettivamente l'obiettivo collettivo principale della costruzione della città pubblica e della qualità urbana.

Dovrà essere effettuato il monitoraggio degli effetti delle trasformazioni attuate, anche in riferimento alla sostenibilità economica generale degli interventi. Tale monitoraggio dovrà favorire la concreta attuazione del piano ed evidenziare gli eventuali correttivi e/o adeguamenti che si rendono necessari.