

**PROTOCOLLO PRELIMINARE DI INTESA TRA**  
**COMUNE DI RAVENNA**  
**REGIONE EMILIA ROMAGNA**  
**RETE FERROVIARIA ITALIANA**  
**FS – SISTEMI URBANI**  
**AUTORITA' PORTUALE DI RAVENNA**

**ATTUAZIONE DEL PSC VIGENTE PER IL RIASSETTO FUNZIONALE**  
**DELL'AMBITO RICOMPRESO TRA LA CITTA' E IL PORTO**  
**E PER IL RILANCIO DELLA CERNIERA URBANA DELLA STAZIONE FS**  
**NEL QUADRO DELLA FORMAZIONE DEL POC DELLA DARSENA DI CITTA'**

**PREMESSO**

- che a Ravenna sono di recente entrati in vigore il Piano Strutturale Comunale – PSC – ed il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP – intesi, ai sensi di legge, come strumenti di pianificazione e assetto a lungo termine, capaci di definire, nelle rispettive competenze, una cornice programmatica essenziale per lo sviluppo integrato della città e del sistema portuale;
- che nel Documento preliminare del Piano Territoriale Regionale – PTR – in corso di avanzata formazione, il Porto di Ravenna – nel quadro delle politiche di un suo ammodernamento competitivo – viene individuato come un Polo di eccellenza dell'intero sistema produttivo e della mobilità dell'Emilia Romagna, e riconosciuto come una delle priorità strategiche nelle prospettive di sviluppo della Regione;
- che, al fine di individuare puntualmente soggetti, azioni, risorse, modi e tempi delle iniziative necessarie allo sviluppo portuale, il citato PTCP prevede la formazione di un Accordo territoriale fra i soggetti istituzionali interessati (Provincia e Comune), ai sensi di legge, dedicato in modo specifico allo sviluppo integrato del Polo funzionale rappresentato dal sistema portuale, con il fine di individuarne un coerente assetto di lungo

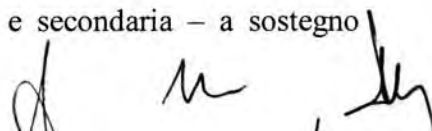
termine, in forme integrate allo sviluppo urbano, nel quadro più ampio di un ruolo riconosciuto al servizio dell'intero territorio regionale;

- che il riassetto previsto dal PSC per la Darsena di città – confermando il suo ruolo strategico di nuovo grande quartiere urbano – rappresenta un momento essenziale del più ampio quadro programmatico sopra richiamato, in particolare per il fatto di accompagnarsi ad impegnativi programmi di ammodernamento del sistema portuale, consentendo di fatto un marcato trasferimento a valle del baricentro delle funzioni primarie di tale sistema, nel quadro di una loro impegnativa riqualificazione e di un profondo riassetto. Ne possono conseguire, per il porto di Ravenna, rilevanti innovazioni, tanto nelle prospettive di sviluppo del trasporto merci, con particolare riferimento ai programmi strategici della Penisola Trattaroli (nuovo terminal containers) ed al potenziamento del trasporto su ferro, in destra come in sinistra Candiano; quanto nel decollo del trasporto persone, con riferimento al nuovo importante segmento della crocieristica, attestato su Porto Corsini per le grandi unità e sulla stessa darsena di città per le mini crociere, ed anche all'offerta recentemente rinnovata di una qualificata e competitiva portualità turistica;
- che il presente Protocollo vuole rappresentare un'intesa preliminare fra le parti che lo sottoscrivono, destinata ad essere ripresa in successivi Accordi di programma ai sensi di legge, anche di carattere specifico – del tutto impegnativi per le parti firmatarie – con il fine di assicurare alle attività di pianificazione in corso un primo inquadramento essenziale, reso necessario dalla particolare complessità dei temi trattati, oltre che dalle molteplici esigenze di coordinamento tra i soggetti interessati, in particolare in vista del Piano Operativo Comunale tematico – POC – della Darsena di città, in Variante al Programma di Riqualificazione Urbana – PRU – vigente; in linea di indirizzo, operando per fasi allo sviluppo del presente Protocollo, si può individuare una Fase di lavoro riservata agli assetti della Stazione FS, da mettere a punto tra Regione, Comune, RFI, FS Sistemi Urbani ed Autorità portuale, ed una Fase riservata, quanto alla finalizzazione delle risorse, alla valorizzazione dell'ambito del vecchio Scalo merci, comprendente anche il bypass stradale di via Canale Molinetto, da concordare, ancora, tra i medesimi soggetti;
- che lo stesso Protocollo di intesa intende altresì rappresentare un riferimento programmatico attendibile e condiviso per individuare al meglio il quadro di riferimento entro cui collocare la specifica iniziativa del Concorso di progettazione previsto per il riassetto della Stazione FS e di un suo adeguato intorno, comprendente sia parte delle aree dismesse dello scalo merci di città che la testata del canale portuale; Stazione FS

interpretata, nei nuovi scenari, come una vera e propria cerniera dell'intero sistema urbano, oltre che come momento cruciale ai fini della qualificazione/integrazione del previsto quartiere urbano della Darsena di città, ed insieme come vera e propria condizione necessaria del successo dell'intera operazione, dal punto di vista del decollo in Darsena dei necessari processi di mercato, entro un nuovo scenario di equilibri urbani;

### ***PREMESSO INOLTRE***

- che il Comune di Ravenna, nelle prospettive programmatiche sopra delineate, oltre che nel quadro della propria nuova strumentazione urbanistica in formazione, ha provveduto a definire un primo Schema preliminare di inquadramento dei momenti di riqualificazione e riassetto ripresi nel presente Protocollo di intesa, con particolare riferimento all'individuazione degli ambiti interessati ed alla definizione di un Layout funzionale di primo impianto, più ravvicinato, circa l'assetto integrato del complessivo nuovo sistema di Stazione, e che tale Schema preliminare viene allegato al presente Protocollo, a costituirne parte integrante (vedi Allegati grafici 1-2-3-4-5-6);
- che tale Schema è stato formato in collaborazione tra le parti e viene da queste condiviso, ferma restando la necessità di un suo graduale ed efficace approfondimento tecnico, anche con specifico riferimento al citato "Concorso di progettazione", andando anche verso forme più organiche, impegnative e precisate di intesa, quali i previsti Accordi di programma;
- che lo stesso Schema merita innanzitutto di essere approfondito nella sua sostenibilità tecnico-economica ed ambientale, attraverso uno specifico Studio di fattibilità, relativo al superamento dell'attuale attraversamento stradale a raso del sistema ferroviario su via Candiano, previsto in via indicativa da tale stesso Schema con una soluzione in sottopasso stradale, da riservare in prima ipotesi al trasporto pubblico ed ai veicoli autorizzati, ferma restando ogni garanzia di connessione diretta città-Darsena nelle forme più appropriate, per la mobilità ciclabile e pedonale;
- che il Comune di Ravenna, in sede di Variante al PRU, e quindi di formazione del POC della Darsena di città, oltre alle risorse prese in considerazione in questa sede, si riserva, come previsto dal PSC, di negoziare e concordare con le proprietà interessate l'utilizzo di risorse aggiuntive da far confluire in un Accordo ex Art. 18 LR 20/2000 – oltre agli ordinari oneri di concessione e di urbanizzazione primaria e secondaria – a sostegno



graduale e concertato dei programmi necessari a sostenere il complesso delle azioni previste dal presente Protocollo, con il fine specifico di garantire all'iniziativa privata degli operatori/proprietari della Darsena di città adeguate condizioni di qualità ed efficienza urbana, in rapporto alla stessa domanda di integrazione urbana espressa dal mercato immobiliare, anche avvalendosi del concorso della costituenda Agenzia "Darsena di Città" e/o di Consorzi formati fra gli stessi proprietari; anche tenuto conto delle previsioni di incremento delle capacità edificatorie in Darsena di città previste in conseguenza del trasferimento dei diritti edificatori assegnati dal PSC agli ambiti demaniali di banchina e del fronte Candiano, oltre che, in parte, al vecchio Scalo merci, in dismissione, di cui al presente Protocollo;

### ***PREMESSO ANCORA***

- che Rete Ferroviaria Italiana – RFI – ha attuato ed ha in corso di attuazione nell'ambito del porto e della città di Ravenna ingenti programmi di riassetto e potenziamento della rete ferroviaria e delle sue aree attrezzate, orientati allo sviluppo del sistema portuale, con l'obiettivo strategico di accrescere sensibilmente l'incidenza della mobilità su ferro nel quadro dell'intero movimento portuale e delle sue prospettive di sviluppo, in destra come in sinistra Candiano, con possibili non secondarie conseguenze sulla composizione del trasporto modale delle merci nell'intera area regionale;
- che tali programmi hanno trovato forma, innanzitutto, nella realizzazione, ormai completata, di un nuovo scalo merci, necessario a sostenere direttamente l'intera dorsale di supporto alle attività insediate in sinistra canale Candiano, e più in generale a sostenere la mobilità su ferro dell'intero sistema portuale;
- che tale nuovo scalo può rendere effettivamente e gradualmente operabile la prevista dismissione del vecchio scalo merci di città, come già previsto nel PRG vigente, con immediati e rilevanti benefici sulla funzionalità dell'intero sistema, oltre che sui versanti del rischio ambientale, della sicurezza portuale ed anche della qualità urbana, che ne potrà derivare in ambiti di rilevante valore, come il Parco di Teodorico e la Rocca Brancaleone, ed anche nella stessa prima periferia urbana circostante, direttamente interessata dalla dismissione;
- che in destra Candiano appare altrettanto rilevante sostenere le prospettive del trasporto intermodale, con particolare riferimento al decollo dell'utilizzo strategico, in tal senso,

della penisola Trattaroli, perseguendo un'adeguata funzionalità dell'intera dorsale ferroviaria Sud, tenuto conto della necessaria conferma del ruolo essenziale della Darsena San Vitale, oltre che delle marcate previsioni di riassetto/rinnovo, previste già in sede PRUSST, centrate sul dismesso comparto AGIP; anche in rapporto a quanto previsto nell'Accordo sottoscritto in data 17/09/07 tra Autorità Portuale di Ravenna, Comune di Ravenna, Provincia di Ravenna, Camera di Commercio di Ravenna, Regione Emilia Romagna, avente per oggetto: "Hub portuale di Ravenna; approfondimento dei fondali, realizzazione del nuovo terminal container, della piattaforma logistica, dei collegamenti infrastrutturali". Tale Accordo evidenzia il quadro delle infrastrutture da realizzare e dei compiti di ciascun firmatario relativamente allo sviluppo commerciale del porto e alle relative opere ferroviarie. Va inoltre richiamata l'attività in corso nella sede del tavolo specifico con RFI, Regione Emilia Romagna, Autorità Portuale e Comune di Ravenna sul Hub portuale, le cui decisioni saranno recepite in sede di nuovo PRIT, oltre che attraverso specifici Accordi;

- che, in tale quadro programmatico di riassetto, ed in relazione alle iniziative ricomprese nel presente Protocollo, verranno ad assumere particolare rilievo, nell'ambito delle relazioni tra la città ed il porto, con particolare riferimento al destra Candiano, la soppressione del passaggio a livello sulla via Canale Molinetto, nella periferia urbana Sud, tanto più nella prospettiva di una rapida entrata in esercizio del nuovo ponte mobile sul porto canale; mentre analogo rilievo, per assicurare adeguati requisiti di continuità funzionale, per i rapporti tra la città storica e la nuova Darsena di città, verrà ad assumere il nuovo ipotizzato sottopasso stradale, previsto nell'ambito della Stazione FS, che consentirà la soppressione del passaggio a livello sulla via di Candiano, nell'area urbana più centrale subito a Sud di detta Stazione, da verificare in sede di specifico Studio di fattibilità, come previsto al successivo Art. 4;
- che il nuovo PSC provvede opportunamente a confermare le previsioni urbanistiche del PRG 93, circa le capacità edificatorie previste su suoli di proprietà RFI, per l'ambito dello Scalo merci in dismissione programmata, per circa 21.500 mq di Su a destinazione prevalentemente residenziale, su circa 43.000 mq di St; mentre per l'ambito della Stazione FS, vengono previsti dal PSC circa 20.000 mq di Su per usi terziari, di cui il 30% a possibile destinazione commerciale, demandando al POC eventuali specificazioni e approfondimenti; e che le risorse corrispondenti a tali previsioni urbanistiche verranno utilizzate, secondo le modalità di cui ai successivi Artt. 3 e 4, quanto allo Scalo merci da

dismettere, per la soppressione del passaggio a livello sulla via Canale Molinetto; quanto all'ambito di Stazione FS, per le operazioni necessarie a realizzare i nuovi assetti di Stazione previsti – in particolare nell'ipotesi di lavoro di una "Stazione Ponte" o comunque di una Stazione capace di rappresentare una cerniera tra la città storica e la Darsena di città – anche nel quadro dei programmi di ammodernamento delle strutture per i passeggeri correlati al relativo Concorso di progettazione;

- che RFI dispone altresì di altri ambiti interessati, anche ai fini più generali dello sviluppo dei programmi di riqualificazione urbana, quali la porzione collocata sul fronte ferroviario del Parco di Teodorico (comparto C), e che tale ultimo ambito esteso per circa 26.000 mq di St, è individuato nello Schema preliminare di inquadramento, di cui alle precedenti premesse (vedi Allegati grafici 1-2-3-4-5-6), con la possibilità di garantire utili dotazioni di standards urbanistici al comparto dello Scalo merci di città di prossima dismissione, con un incremento della Superficie territoriale e della conseguente capacità edificatoria prevista dal PRG 93, fino ad un massimo di una quota aggiuntiva di Su pari a circa 13.000 mq, secondo appropriati contenuti da specificarsi in sede di POC in relazione a quanto disciplinato dal PSC. Le risorse corrispondenti a tali previsioni urbanistiche verranno utilizzate, secondo le modalità di cui al successivo Art. 3, ai fini della soppressione del passaggio a livello sulla via Canale Molinetto;
- che in sede di POC sarà valutata la capacità edificatoria prodotta dai due ambiti suddetti relativi al vecchio Scalo merci; con riferimento alla parte collocabile direttamente nel comparto stesso, nel quadro di una piena sostenibilità degli interventi, ed alla parte da trasferirsi e ospitarsi nell'ambito della Darsena di Città, nei modi sopra ricordati;
- che, nel presente Protocollo di Intesa, a Rete Ferroviaria Italiana viene ad affiancarsi la Società FS-Sistemi Urbani, recentemente costituita, con specifici ruoli e responsabilità su programmi come quelli qui previsti per la riqualificazione e l'ammodernamento dell'area di Stazione.

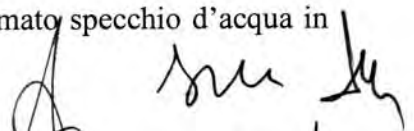
#### ***PREMESSO ALTRESI'***

- che, nel quadro della pianificazione territoriale regionale – ed in particolare nelle sedi del PTR e dell'Accordo territoriale sulla polarità del Porto richiamato in premessa – insieme alla Provincia, la Regione Emilia Romagna ha riconosciuto il carattere prioritario del sistema infrastrutturale al servizio del Porto di Ravenna, con particolare riguardo al

completamento ed allo sviluppo del segmento ferroviario della mobilità portuale, superando le criticità presenti nella rete e sostenendo l'insieme delle polarità di servizio, costituite dal nuovo scalo merci in sinistra Canale Candiano, dalle complessive strutture per l'intermodalità in destra Canale Candiano, oltre alla qualificazione della Stazione storica, nel quadro delle nuove relazioni previste tra la città e il porto, così come viene individuato, in termini essenziali, nel presente Protocollo di intesa, in continuità e sviluppo del già sottoscritto Programma Innovativo in Ambito Urbano; a tal fine si richiamano altresì la DGR 1180/2008, inviata al C.S.LL.PP, e l'Atto Aggiuntivo all'Intesa generale Quadro Stato-Regione dell'Agosto 2008, recepito nel DPEF 2009;

### ***PREMESSO INFINE***

- che, in questo quadro, si evidenzia un ruolo particolarmente impegnativo dell'Autorità Portuale di Ravenna, innanzitutto con il fine di garantire un'azione coordinata e convergente sugli obiettivi di riassetto qui condivisi, da parte dei molti operatori portuali coinvolti nell'ampio processo di riconversione funzionale prevista, in parte già richiamata nelle premesse del presente Protocollo;
- che, a tale scopo, un particolare rilievo verranno ad assumere gli effettivi utilizzi delle aree di banchina della Darsena di città – tenuto conto anche del loro complesso regime giuridico e proprietario – sia al fine di ampliare adeguatamente nelle zone d'acqua prospicienti, verso Est, l'ambito della Stazione FS, accrescendone le possibilità di riassetto funzionale con la realizzazione di spazi aperti e la concentrazione di potenzialità edificatorie, garantendo comunque dimensioni adeguate alle confermate esigenze del bacino di evoluzione; sia per la possibilità di assicurare al nuovo quartiere urbano della Darsena di città significative possibilità di affacciamento sul water front del Canale Candiano, attraverso nuove e diverse possibilità di utilizzo delle banchine, essenzialmente come spazi pregiati concessi in uso alla città ed ai soggetti interessati; riservandoli ad attività leggere e di animazione urbana, compatibili con il nuovo contesto, oltre che all'attracco di "piccole crociere" e alle relazioni ciclopedonali tra il nuovo quartiere urbano della Darsena e la città storica;
- che il nuovo Piano Strutturale Comunale, innovando le precedenti previsioni urbanistiche, all'Art. 101 delle Norme tecniche di attuazione, ha provveduto ad assegnare alle aree demaniali di banchina della Darsena di città, oltre che al richiamato specchio d'acqua in



testa Candiano, da riservare all'ampliamento degli spazi funzionali di Stazione, una capacità edificatoria aggiuntiva, stimata da tale Art. 101 in circa 33.600 mq di Superficie utile massima;

- che le risorse corrispondenti a tale capacità edificatoria "virtuale", saranno da rendere operanti in sede di POC e/o Variante specifica del PRU Darsena di città, specificandone le modalità in relazione a quanto previsto dal PSC e dal PRP, finalizzandole a opere di valenza generale e valorizzazione del demanio per assicurare la sostenibilità dei programmi di rilancio dell'intero ambito da riqualificare.
- che, in sede del POC tematico "Darsena di città", di concerto fra Comune di Ravenna e Autorità Portuale, verranno individuate le più appropriate modalità per procedere al ricavo e al riutilizzo delle risorse prodotte dalla suddetta capacità edificatoria, con il fine anche di accentuare ulteriormente la caratterizzazione urbanistica degli spazi portuali più ravvicinati al nodo di Stazione, ciò in relazione agli esiti del previsto concorso di progettazione;

#### ***TUTTO CIO' PREMESSO TRA:***

- il Comune di Ravenna nella persona di Fabrizio Matteucci, il quale interviene nella sua qualità di Sindaco;
- la Regione Emilia Romagna nella persona di Alfredo Peri, il quale interviene nella sua qualità di Assessore ai Trasporti e Mobilità a ciò delegato con delibera della Giunta Regionale n° 589/2009 in data 04/05/2009;
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A nella persona di Carlo De Vito, il quale interviene giusto delega dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana SpA in data 16/06/2009;
- FS Sistemi Urbani S.p.A nella persona di Carlo De Vito, il quale interviene nella sua qualità di Amministratore Delegato;
- l'Autorità Portuale di Ravenna nella persona di Giuseppe Parrello, il quale interviene nella sua qualità di Presidente;

nel presente Protocollo di intesa denominate anche come "parti", si concorda quanto segue:





## **ART. 1      INTESE, CONCERTAZIONE E COORDINAMENTO TRA LE PARTI FIRMATARIE**

Le premesse fanno parte integrante delle intese tra le parti di cui al presente Protocollo.

Le quattro parti interessate, si impegnano reciprocamente a procedere di comune accordo ed in forme coordinate e convergenti allo sviluppo delle iniziative necessarie a quanto previsto dal presente Protocollo di intesa, anche con riferimento ai rapporti con i numerosi e significativi interlocutori esterni, di carattere pubblico e privato, coinvolti a vario titolo nelle diverse operazioni di riqualificazione della Darsena di città.

Le medesime parti opereranno in piena e reciproca collaborazione, secondo le logiche di una consultazione ricorrente, rendendo pienamente disponibili per tutte le attività necessarie le competenze professionali di cui dispongono, oltre alle informazioni ed ai dati di natura tecnica di propria pertinenza.

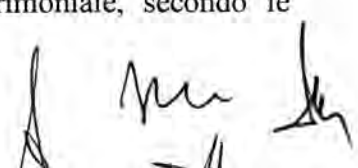
A tal fine il presente Protocollo di intesa si organizza per ambiti di intervento, per azioni e per soggetti portatori di responsabilità, anche in vista della sua successiva traduzione in specifici Accordi di Programma, formati ai sensi di legge.

## **ART. 2      ASSETTO INFRASTRUTTURALE**

Si dà atto che l'assetto infrastrutturale al servizio del porto di Ravenna, il cui sviluppo è già stato delineato nelle premesse, in relazione in particolare all'incremento di treni merci ipotizzato con la realizzazione del nuovo terminal containers nella penisola Trattaroli e al conseguente potenziamento delle linee ferroviarie in destra sia in sinistra del Canale Candiano, è quello condiviso nel Tavolo sull'Hub portuale di Ravenna (di cui fanno parte il Comune di Ravenna, la Provincia di Ravenna, RFI, FER e la Regione Emilia Romagna). Nell'ambito del Tavolo si è constatato che il previsto by pass ferroviario a raso sul Candiano non risulta effettivamente realizzabile, per ragioni tecniche, funzionali e di costo, e si è pertanto deciso, in alternativa, di risolvere l'interferenza dei passaggi a livello esistenti nelle vie Candiano e Canale Molinetto, come sopra ricordato.

## **ART. 3      DISMISSIONE DELLO SCALO MERCI DI CITTÀ'**

Le parti riconoscono che l'entrata in esercizio del nuovo Scalo merci in sinistra Candiano consentirà, a tempi brevi, la dismissione di gran parte dello Scalo merci di città, rendendo di conseguenza operabili i relativi programmi di valorizzazione patrimoniale, secondo le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti, richiamate in premessa.



Si conviene che, contenendo nei dieci anni i tempi della messa in disponibilità dei relitti dei suoli, ancora in uso da parte di RFI, costituiti dalle aree ferroviarie adiacenti al Parco di Teodorico (comparto C), tali suoli – così come quelli resi disponibili in adiacenza alla Rocca Brancaleone – potranno essere computati sia ai fini degli standard pubblici, sia ai fini della capacità edificatoria, nel programma di riuso del vecchio scalo merci di città. A tal fine le parti approfondiranno sia in sede negoziale che in sede di POC/PUA le modalità per operare sul regime d'uso di detti ambiti, con il fine di accrescerne il rendimento economico, nel rispetto della legislazione urbanistica.


Si conviene quindi di affidare alle fasi di studio del relativo POC/PUA – a cura di RFI – l'individuazione della capacità edificatoria ottimale, direttamente insediabile nel suddetto comparto, nei limiti della strumentazione urbanistica vigente, in un quadro che assicuri la sostenibilità di programmi e progetti, anche con riferimento alle dotazioni infrastrutturali per la mobilità di bordo ed alla mitigazione degli impatti acustici sul fronte ferroviario.

Eventuali quote della capacità edificatoria non collocabili nell'area del dismesso scalo merci potranno venire rese disponibili, sotto forma di diritti edificatori trasferibili, ed alienati in forme, modi e procedure da concordarsi tra RFI ed Amministrazione comunale, in sede di formazione del relativo POC, a favore di operatori/proprietari della Darsena di città, ovvero di terzi operatori interessati ad insediarsi in tale ambito, per contribuire a realizzarne i previsti programmi.

Le risorse relative alle valorizzazioni patrimoniali del dismesso Scalo merci di città, commisurate ai tempi ed ai modi dei possibili programmi di riuso, verranno parzialmente utilizzate da FS-Sistemi Urbani, o da altri soggetti da quest'ultima individuati, di concerto con l'Amministrazione comunale, nelle forme di legge, alle opere stradali, ferroviarie e di allestimento necessarie alla soppressione del passaggio a livello esistente sulla via Canale Molinetto. Ulteriori risorse eventualmente necessarie a realizzare tale opera verranno individuate, rispettivamente, nelle sedi della programmazione regionale, ed in particolare dei Contratti di programma per la soppressione dei passaggi a livello tra RFI e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre che del Progetto S.I.S.Te.M.A. centro-Nord, formati ai sensi di legge, richiamati nelle premesse.

Con riferimento alle aree del vecchio Scalo merci da dismettere, inserite tra le previsioni urbanistiche del PRG'93, fermo restando il valore riconosciuto alle risorse patrimoniali di FS-Sistemi Urbani, così come risultanti dalle relative poste di bilancio a suo tempo acquisite, tenuto conto altresì di un'adeguata e concordata plusvalenza da riconoscere alla stessa FS-

1



Sistemi Urbani, le parti opereranno assumendo come riferimento i valori di mercato derivanti dalle effettive procedure di alienazione.

Lo Studio di fattibilità e il Progetto Preliminare delle opere necessarie alla suddetta soppressione, promossi e sviluppati da parte di RFI, verranno sostenuti da risorse della stessa RFI e/o FS-Sistemi Urbani, dell'Autorità Portuale e del Comune di Ravenna, ed attivati nei tempi tecnici strettamente necessari, rendendo così valutabile l'entità effettiva del budget necessario.

#### **ART. 4 RIASSETTO DELLA STAZIONE FS COME CERNIERA URBANA TRA CITTA' STORICA E DARSENA DI CITTA'**

Le parti convengono sull'esigenza di interpretare il riassetto della Stazione passeggeri FS come un'opportunità essenziale sia ai fini dell'integrazione urbana del nuovo quartiere della Darsena di città, garantendo altresì una maggior centralità della medesima Stazione nell'intero sistema ravennate, sia ai fini del rinnovamento della Stazione stessa.

Le parti interessate concordano innanzitutto sull'esigenza di pervenire rapidamente, a partire dallo Schema preliminare di cui alle premesse (vedi Allegati grafici 1-2-3-4-5-6), ad un Layout funzionale più ravvicinato dell'area di Stazione FS e del suo immediato intorno, da intendere anche come riferimento essenziale del Concorso di progettazione previsto per l'ammodernamento della Stazione passeggeri, con l'obiettivo di concepire un nuovo assetto urbano, mirato essenzialmente a favorire il sistema delle relazioni tra la città storica e il nuovo quartiere urbano della Darsena di città.

Tale Layout – da mettere a punto da parte del Comune di Ravenna di concerto con le altre parti firmatarie, ed in particolare con RFI, FS-Sistemi Urbani e Autorità Portuale – definirà l'assetto funzionale di riferimento, già nelle sue linee generali inquadrato nello Schema preliminare allegato, comprensivo: del superamento carrabile del sistema ferroviario in soluzione interrata; 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, in particolare la chiesa di S. Giovanni Evangelista e la Rocca Brancaleone; 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, come sopra richiamate; 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.

In prima ipotesi si prevede di realizzare nell'ambito dell'attuale Stazione FS – prevalentemente a Sud del fabbricato passeggeri – nei modi individuati nello Schema preliminare allegato, la prevalenza degli usi ammessi dal PRG '93 e dal PSC, e riservati ad attività commerciali, pubblici esercizi, direzionali ed artigianato di servizio, fino alla soglia massima di 6.000 mq di Su, da approfondirsi in sede di POC e di relativa Valsat, /VAS alla luce delle risultanze del concorso di progettazione; fermo restando che sarà il suddetto Layout a definire le soluzioni da porre a base del Concorso di progettazione, con i relativi gradi di libertà.

Relativamente agli ulteriori usi terziari previsti dalla strumentazione urbanistica vigente, le quote eccedenti, rispetto alla capacità edificatoria individuata come insediabile nell'ambito della nuova Stazione FS in sede del Layout funzionale di cui sopra, con le specificazioni emergenti dal Concorso stesso, verranno rese disponibili sotto forma di diritti edificatori trasferibili, ed alienati attraverso modi e procedure da concordarsi tra RFI ed Amministrazione comunale, in sede di formazione del relativo POC, a favore di operatori/proprietari della Darsena di città. Tale trasferimento/alienazione di diritti edificatori verrà attivata in forme contestuali e/o coordinate rispetto a quanto già previsto, per lo scalo merci di città in dismissione, al precedente Art. 3.

Le risorse relative alle suddette valorizzazioni patrimoniali, commisurate ai tempi ed ai modi dei richiamati programmi di valorizzazione, corrispondenti ai valori di mercato come derivanti dalle effettive procedure di alienazione, verranno sostanzialmente riservate alla realizzazione delle opere necessarie a rendere operante il nuovo assetto funzionale previsto, con priorità alla realizzazione del superamento stradale in interrato della Stazione passeggeri sopra richiamato, oltre che alle opere necessarie alla conseguente soppressione dell'attuale passaggio a livello sulla via di Candiano, e più in generale alla realizzazione, da parte di RFI, dei programmi di riassetto della Stazione FS, così come emergerà dal previsto concorso di progettazione, senza dimenticare le funzioni necessarie ad assicurare alla nuova Stazione una migliore accessibilità ed un adeguato ruolo di scambio intermodale ferro-gomma.

Le parti concordano altresì sull'opportunità di estendere opportunamente nella zona d'acqua verso Levante gli spazi a terra esistenti, prospicienti l'attuale attestamento del Canale Candiano sugli ambiti ferroviari di Stazione, con il fine di realizzare una grande piazza sull'acqua, anche nell'ipotesi di realizzare negli spazi interrati resi disponibili nella stessa

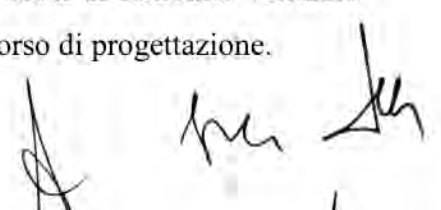
zona d'acqua recuperata, almeno due piani di parcheggi interrati pubblici e privati, posti al servizio della rinnovata Stazione FS, oltre che delle nuove funzioni commerciali e terziarie insediabili, di cui sopra, nonché dell'intorno urbano più ravvicinato, a cominciare dall'attestamento alla città storica.

Al piano di campagna, negli ambiti corrispondenti agli spazi a terra già esistenti, nonché agli spazi ricavati nella testata del Canale Candiano – in un rapporto coerente con la mobilità di attraversamento longitudinale ai binari e al nuovo asse viario e relativa rotatoria di supporto alla parte in destra della Darsena di Città – verrà realizzata una piazza sull'acqua con la possibile previsione di insediamento di usi e funzioni leggere di animazione ed arredo, da ricomprendere nella capacità edificatoria riservata agli spazi di banchina, di cui al successivo Art. 5.

Il Comune di Ravenna, di concerto con RFI ed FS-Sistemi Urbani, provvederà a mettere a punto lo Studio di fattibilità, già richiamato in premessa, relativo a modi, tempi e costi di realizzazione dell'attraversamento stradale sopra richiamato, al di sotto del fascio dei binari di Stazione FS, nella sua porzione attestata verso Sud; in prima ipotesi tale attraversamento potrà venire riservato ai mezzi pubblici ed al traffico privato autorizzato, avente origine e destinazione nella città storica.

Il Comune di Ravenna provvederà altresì a mettere a punto un secondo Studio di fattibilità, riservato ad approfondire modalità, costi di realizzazione e di esercizio, nonché sostenibilità più generale delle attrezzature di parcheggio, per i due piani interrati previsti in testa Candiano, di cui sopra, ivi compresa l'individuazione delle migliori possibilità di accesso e deflusso delle auto, o per altra soluzione integrativa e/o alternativa con struttura multipiano nell'area del Piazzale Aldo Moro.

Tale Studio ha altresì il compito di verificare la funzionalità degli spazi d'acqua residui del Canale Candiano, da riservare a bacino di evoluzione, riferiti in particolare a vettori crocieristici pregiati di media e piccola dimensione, con la possibilità di un attestamento in prossimità della città storica e della stessa Stazione FS, a cui potranno essere orientati, altresì, gli usi leggeri insediabili in tale ambito. Per tale ultima realizzazione potranno essere rese disponibili risorse derivanti dalle nuove capacità edificatorie, previste nell'ambito della Stazione FS e nelle aree di banchina (Art. 5), oltre che eventualmente da prevedersi, in sede di POC e/o di variante al PRU, di cui alle premesse. I suddetti Studi di fattibilità verranno messi a punto e resi disponibili fra gli elaborati del previsto Concorso di progettazione.



**ART. 5 UTILIZZO COORDINATO DELLA CAPACITA' EDIFICATORIA DELLE AREE DI BANCHINA AI FINI DELLA GRADUALE RIQUALIFICAZIONE DELLA DARSENA DI CITTA'**

Le risorse corrispondenti alla capacità edificatoria prevista dal PSC (art. 101), alle aree di banchina della Darsena di città, come richiamato in premessa, di cui è titolare l'Autorità Portuale di Ravenna, così come meglio specificabile nella sede del POC tematico "Darsena di città", vengono con il presente Protocollo di intesa riservate a opere di valenza generale quali: opere di risanamento del canale e delle banchine, reti tecnologiche, opere di viabilità generale e sosta con particolare riferimento a quelle in prossimità del bacino di evoluzione e dell'area di Stazione come previsto al precedente Art. 4.

Le suddette capacità edificatorie, vengono in parte riservate altresì alla caratterizzazione urbanistica della testa del Canale Candiano in Darsena di città.

Nella sede del presente Protocollo di intesa, pertanto, l'Autorità Portuale si impegna ad utilizzare le risorse corrispondenti alle richiamate capacità edificatorie, essenzialmente ai fini di procedere, secondo programmi condivisi e con la necessaria gradualità, alla riqualificazione della Darsena di città, attraverso un programma di lavoro che la stessa Autorità Portuale, di concerto con l'Amministrazione Comunale, si impegna a mettere a punto in sede tecnica prima della stipula dei previsti Accordi di programma di recepimento del presente Protocollo.

Tali programmi e progetti di risanamento e riqualificazione potranno trovare infatti una prima occasione di verifica e approfondimento tecnico di insieme nella sede della Valutazione di sostenibilità ambientale (Valsat) del Piano Operativo Comunale della Darsena di città, tenuto conto altresì di quanto previsto, a proposito di VAS, dal D.Lgs. n° 4 del 26/1/2008.

Le risorse eventualmente necessarie, eccedenti rispetto al sostegno economico e finanziario garantito dalle richiamate capacità edificatorie, verranno assicurate altresì attraverso le risorse aggiuntive di cui alle premesse, oltre che in risorse da mobilitare nella sede della programmazione regionale, come sopra richiamata, ovvero in sede ministeriale e comunitaria.

**ART. 6 ACCORDI DI PROGRAMMA IN ATTUAZIONE DEL PRESENTE PROTOCOLLO DI INTESA**

Le parti si impegnano in generale a sviluppare in modo convergente, secondo le linee sopra individuate, congiuntamente e per le rispettive competenze e responsabilità, le iniziative e le

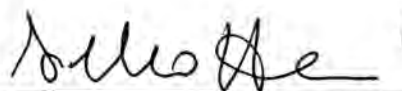
azioni previste nel presente Protocollo mediante la stipula dei successivi Accordi di Programma nonché di eventuali Accordi territoriali/Intese.

Le parti si impegnano quindi a procedere alla formazione e successiva stipula dei previsti Accordi di Programma, una volta effettuate tutte le verifiche tecniche necessarie, nei modi sopra previsti, oltre che una volta acquisito il Progetto Preliminare della Stazione, in conseguenza del previsto Concorso di progettazione.

Ai fini di verificare la coerenza e la tempestività degli approfondimenti attuativi necessari, le parti daranno vita ad una Segreteria tecnica essenziale a supporto delle azioni tecniche essenziali necessarie all'attuazione del presente Protocollo di Intesa.

Ravenna, 24/06/2009

Per il Comune di Ravenna,  
il Sindaco *Fabrizio Matteucci*



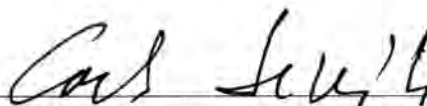
Per la Regione Emilia Romagna,  
l'Assessore ai Trasporti e Mobilità *Alfredo Peri*



Per Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.,  
*Carlo De Vito* (delegato)



Per FS Sistemi Urbani S.p.A.,  
l'Amministratore Delegato *Carlo De Vito*



Per l'Autorità Portuale di Ravenna,  
il Presidente *Giuseppe Parrello*

