



COMUNE DI RAVENNA
MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE

C3+C4



C3
C4

COMMISSIONE CONSILIARE ASSETTO DEL TERRITORIO
COMMISSIONE CONSILIARE AMBIENTE, SANITÀ PUBBLICA, QUALITÀ DELLA VITA

SEDUTA DEL : 28/06/2019

inizio seduta ore: 15.00

COMMISSIONE CONSILIARE ASSETTO DEL TERRITORIO

Cognome e Nome	Delegato: Cognome e Nome	entra	esce
M. TURCHETTI		15:00	17:40
A. ANCISI		15:50	17:40
L. MARGOTTI		15:50	17:40
M.DISTASO		15.00	17.40
C.FRANCESCONI		/	/
D. PERINI		15:00	17:40
M. MAIOLINI		15:00	17:40
S. GARDIN		/	/
A. ANCARANI		/	/
V. VERLICCHI		15:00	17:40
M. MANZOLI		15:00	17:40
S. TARDI		15:00	17:40
M. MANTOVANI		/	/
P. STROCCHI		15.00	17.40

COMMISSIONE CONSILIARE AMBIENTE, SANITA' PUBBLICA , QUALITA' DELLA VITA

Cognome e Nome	Delegato: Cognome e Nome	entra	esce
M.C.GOTTARELLI		15:00	17:00
R.BIONDI		/	/
F.CAMPIDELLI		15:00	17:05
A. ANCARANI		/	/
E.PANIZZA		15:40	17:40
A. ANCISI		15:50	17:40
M.DISTASO		15.00	17.40
D. PERINI		15:00	17:40
A.VASI		/	/
V. VERLICCHI		15:00	17:30
M. MANZOLI		15:00	17:40
P.STROCCHI		15:00	17:40
M. MANTOVANI		/	/
S. TARDI		15.00	17.00

APPR. in C3 il 12/08/18
APPR. in C4 il 20/08/18

Ordine del Giorno della seduta:

1. Approvazione verbali sedute precedenti;
2. Richiesta PG 23173/2018 del 08.02.2018 dei consiglieri Ancisi, Maiolini, Alberghini, Ancarani, Biondi, Gardin, Manzoli, Panizza, Verlicchi su "Progetti per la Darsena di città e proposte di bonifica del Candiano"

3. PD 230/18 odg Perini su "Preoccupazione per il futuro della Darsena di città"

I lavori hanno inizio alle ore 15.15

Introdotta da **Marco Turchetti** e **Patrizia Strocchi**, rispettivamente Presidente e vice Presidente delle Commissioni C3 e C4, **Marco Maiolini** desidera precisare come l'idea della richiesta di convocazione sia nata dal 'nostro' gruppo, in seguito Alvaro Ancisi ha contribuito a meglio specificare alcuni punti ed è comparsa per prima la sua firma "casualmente, forse quale riconoscimento all'esperienza...ma non è un problema".

Comunque già nel 2017 il 'nostro' gruppo, appunto, organizzò incontri con tecnici, cittadini, esperti in campo urbanistico e scaturirono proposte e sollecitazioni da svilupparsi in un'opportuna commissione, riassumibili nei tre punti che figurano nella richiesta: 'relazione sullo stato dei progetti e proposte per la riqualificazione della darsena di città...e attuazione dei progetti finanziati con il Bando statale per le periferie'; 'relazione sullo stato di pulizia del canale Candiano e della darsena di città...valutazione della congruità del progetto Hera di realizzazione del primo stralcio delle fognature in zona Darsena'; 'relazione sullo stato dei progetti e proposte di tutte le nuove intersezioni con via Trieste ...e carico logistico di mezzi pesanti: area Eni Protan, banchina San Vitale, punta Manhattan, polo logistica'.

Per fare il punto sullo stato dei progetti e sul Bando a cui 'abbiamo' partecipato per la riqualificazione e la messa in sicurezza delle periferie, spiega l'assessora **Federica Del Conte**, va considerato il percorso compiuto sino ad oggi.

Nell'estate 2016 si è preso parte al bando ministeriale, condividendo un progetto che prevedeva 12 interventi, di cui una parte pubblica ed una, invece, proposta da privati. Tali progetti hanno conosciuto un interessante sviluppo e il 7 agosto 2018 i progetti esecutivi approvati sono stati inviati alla Presidenza del Consiglio dei Ministri: dopo 'quel fatidico' 7 agosto abbiamo ricevuto una proroga dei termini di consegna dei progetti esecutivi al 15 settembre, quando il 7 agosto si era già inviato tutto il materiale disponibile. Purtroppo è seguito un 'momento di incertezza sullo sviluppo' in quanto sono stati messi in dubbio diversi aspetti del bando (non ultimo la possibilità di ottenere subito il finanziamento dei progetti).

Uno degli elementi non più perseguibili si riconduceva al mancato ricevimento del 20% dell'anticipo di quanto richiesto alla presentazione dei progetti esecutivi approvati, somma assai rilevante, invece, e necessaria per poter coprire i costi di progettazione sostenuti dal pubblico e, soprattutto, dai privati.

Successivamente, a inizio marzo '19 il Ministero ha provveduto ad inviare all'Amministrazione una nuova proposta di convenzione da sottoscrivere e reinviare il 6 dello stesso mese, richiesta soddisfatta in quanto costituiva la sola possibilità per procedere con il 'nostro' progetto.

Da allora gli sforzi hanno riguardato in particolare i progetti pubblici, quelli in mano alla sola Amministrazione, mentre si sono registrati oggettive difficoltà per i progetti privati, legate all'incertezza di ottenere il finanziamento a fronte di impegni significativi che dovevano venire cofinanziati.

Comunque 'La passeggiata sul Candiano' tra i progetti figura al livello maggiore di avanzamento, con il lavoro già appaltato e nel prossimo autunno dovrebbe avere inizio il cantiere per la realizzazione della 'passeggiata'; l'altro intervento in corso interessa l'infrastrutturazione della rete fognaria e il cablaggio della fibra ottica del lato destro Candiano - comparti 8-9 e 12-13.

Inoltre sono in corso il progetto di riqualificazione dell'area degli orti e pure quello per la realizzazione del sottopassaggio che permetterà l'accesso ai binari della stazione anche dal piazzale della darsena: non va dimenticato il progetto per la riqualificazione del sottopassaggio esistente vicino a quello ferroviario.

In seno ai progetti privati, invece, si ravvisano le situazioni più delicate: il 'Darsenale' e il servizio motonave, quest'ultimo oggi attivato 'al di fuori del bando' poiché il privato ha dovuto anticipare l'impegno e l'acquisto dell'imbarcazione, consapevole dell'assenza di risposte, al momento, da parte del Ministero.

Restano, infine, i temi legati alla 'Darsena pop – up 2', progetto non portato avanti per via della mancata conferma dell'anticipo del 20%, e del 'Sigarone', 'uno dei primi a decidere di non procedere'.

Quanto al Bando periferie, tiene a precisare **Eleonora Proni**, 'stiamo andando dietro a quello che il Ministero ci dice di fare'; restano quesiti senza risposta e l'aspetto più rilevante riguarda senz'altro i finanziamenti privati, ora come ora 'fermi'.

Scorrendo rapidamente i vari interventi facenti capo a 'questo' progetto, divisi in parte pubblica e in parte privata, 'abbiamo' il prolungamento del 'sottopasso binari stazione': i lavori sono in corso, non si tratta di un finanziamento ministeriale, ma di un finanziamento RFI, parte integrante però di 'tutto il pacchetto' poiché risulta di grande importanza il collegamento tra darsena e città storica.

Un altro finanziamento pubblico va ricondotto alle piattaforme per il diritto alla cittadinanza digitale - 'politiche inclusive nella Darsena di Ravenna' - : più in particolare ci si concentra sulla realizzazione di due siti, quello del turismo e quello istituzionale del Comune, da inserirsi nell'area dell' Infopoint in piazzale Aldo Moro per una politica di 'pubblicizzazione di di quelle che sono le buone pratiche in Darsena, collegando, in tal modo, la Darsena alla città 'non solo fisicamente, ma pure virtualmente' (per l'intervento in oggetto figura in corso la predisposizione degli atti di gara). Per controllo integrato in Darsena, poi, si intende il sistema di videosorveglianza, di sicurezza, un sistema innovativo di sicurezza pensato per il comparto Darsena, in caso positivo da estendere all'intera città (anche in questo caso è in corso la predisposizione degli elaborati per la gara di affidamento).

Gli interventi pubblici comprendono pure le fognature: da poco sono terminate le operazioni di acquisizione delle aree private necessarie ('cosa non facile...') ed è in corso l'affidamento dei lavori.

La 'passeggiata lungo canale' rappresenta il progetto più avanzato e in autunno avranno inizio i lavori, mentre anche per gli orti, progetto di inclusione sociale, si sta 'chiudendo' il perfezionamento del progetto e l'affidamento dei lavori.

Venendo ai progetti dei privati, qualche difficoltà senza dubbio si è avuta.

Per il potenziamento del nodo intermodale di piazzale Aldo Moro, la parte mancante è quella relativa all'Infopoint: il privato prima di attivare l'aggiudicazione dei lavori ha chiesto la garanzia del finanziamento pubblico e 'siamo' in attesa di risposta.

Circa l'accesso all'acqua e il collegamento con il mare ('in mobilità sostenibile'), in questo caso si è fermata anche la progettazione esecutiva, come per Pop-up secondo stralcio, in quanto i privati, senza l'anticipo del 20%, sarebbero chiamati a sostenere oneri davvero elevati nella fase di progettazione esecutiva, alla luce dell'esigenza di sondaggi, studi, rilievi in acqua assai costosi.

Già partiti, invece, l'iniziativa della 'barca', che fa servizio dal giugno '18 con risultati positivi a livello di servizio trasporto passeggeri etc ('bene le scolaresche, le visite guidate didattico-culturali') e il 'Darsenale' - inaugurazione aprile '19 - , ormai a pieno regime (se il privato otterrà finanziamenti pubblici si innescherà tutto un calendario di obblighi pubblico-istituzionali sulle iniziative da sviluppare).

Esiste proprio una cabina di regia – rimarca Proni – volta a far sì che le pratiche, gli interventi, le richieste concernenti la Darsena vengano esaminate su una sorta di corsia preferenziale, una cabina di regia coordinata dalla stessa Proni con la presenza di tutti i servizi interessati all'istruttoria delle pratiche (annona, infrastrutture civili, patrimonio, Autorità portuale, Capitaneria di porto).

Una Darsena che è importante, molto grande, dispersiva e necessita delle cure e delle attenzioni di tutti ('noi ce la stiamo mettendo tutta, ma non è facile').

L'architetto **Daniele Vistoli** – esperto Gruppo Misto – 'libero professionista, indipendente' ricorda di essere profondo conoscitore della Darsena, di averne progettato il comparto più grande, unitamente all'architetto Prenger, di aver svolto grossi incarichi 'con patto di segretezza', di aver presentato anche negli ultimi mesi un rilevante progetto per la Darsena stessa. Tra l'altro il suocero – Bongiovanni – è stato per trent'anni comandante dei piloti del porto di Ravenna e Vistoli ha realizzato migliaia di rilievi, di analisi, sino a conoscere ormai ogni zona del porto canale, in particolare della Darsena. Un porto canale che all'apparenza sembra dritto, ma in realtà 'è un serpente' poiché il movimento delle navi produce movimenti tali da variare l'assetto dell'asse del canale Candiano.

Il canale Candiano nasce con una profondità di tre metri e una larghezza di trenta; 'aveva' tre immissari che poi confluivano in uno e conferivano al porto canale una spinta idrostatica favorevole, rilanciando le acque, che oggi sono quelle della Darsena di città, verso il resto del porto canale.

Attualmente, invece, la Darsena di città è un 'cul de sac', attraverso la marea l'acqua del mare arriva in Darsena, deposita i propri inquinanti, quindi se ne va lasciando un prodotto 'non di qualità': l'acqua del porto canale in Darsena non è bonificabile se non si realizza un'ostruzione che impedisca all'acqua della restante parte del porto canale di avere accesso verso la Darsena. Occorre, infatti, immettere acqua pulita e salata e la cosa è possibile utilizzando due adduttori, due tubazioni da 24 e 48 pollici, pieni appunto di acqua salata e pulita, che attualmente stazionano in zona 'pinetina Micoperi'.

La qualità dell'acqua rappresenta certamente uno degli elementi ostativi agli interventi di privati in Darsena.

Vanno riconosciuti gli sforzi dell'Amministrazione, e in prima persona di Proni, però residuano seri ostacoli all'intervento privato in Darsena.

Consideriamo, in tale ottica, che l'ex Sir, la Fiorentina, Silos Granari pagano gli oneri di urbanizzazione ed extra oneri, circa un milione di euro ciascuno: così l'ex Sir, ricevendo dal Bando periferie la propria quota, pari a poco meno di un milione di euro, dovrebbe 'il giorno dopo' trasferirla all'Amministrazione 'in oneri ed extra oneri', una situazione 'insostenibile'.

Non si vuole con ciò, cerca di chiarire Vistoli, addossare ogni responsabilità a questa Amministrazione, parliamo di problemi e scelte che 'vengono da lontano', ma il quadro resta estremamente grave e preoccupante: un intervento di archeologia industriale della Darsena di città, ad esempio, oggi viene a costare il 25 - 30% in più già in partenza!

Cosa fare, allora?

Entro il prossimo 30 settembre l'Amministrazione ha la possibilità di diminuire, sino ad annullare, gli oneri di urbanizzazione, è obbligata a togliere gli extra oneri, ma la Legge regionale consente un 'ritorno di fiamma'; l'invito è quello di azzerare almeno per gli edifici di archeologia industriale della Darsena di città gli oneri di urbanizzazione e gli extra oneri.

Va affrontata anche un'altra delicata questione: le destinazioni d'uso dei progetti della Darsena, specie degli edifici di archeologia industriale. Silos Granari è vincolato ad una destinazione d'uso sportiva o turistica e 'sono 5.000 mq di edificio...'. 'Togliamo' quei vincoli non necessari che tanto fanno stizzare gli imprenditori!

Il POC Darsena scade a marzo 2020, 'lasciamolo decadere...prepariamo oggi una variante al POC.', un articolo unico per ribadire che le le destinazioni degli edifici della Darsena – archeologica industriale o meno -, una volta decaduto il POC, vedono quale unico vincolo la congruità con la residenza, ('...certo non produttivo'), '...tutto ciò che è compatibile con la residenza lo possiamo fare... si pensi a quanto già avviene a Lisbona e Rotterdam'.

Costi, destinazioni d'uso, liberalizzazioni insomma non rappresentano la panacea, ma costituiscono la condizione immediata e indispensabile perché volontà imprenditoriali certe, oggi presenti, non vadano perdute.

In tema di portualità va ricordato come vi sia un progetto di ENI che attraverso una rotatoria su via Trieste immette nella zona industriale, la Sapir poi ha un suo progetto e così pure punta Manhattan presenta un progetto significativo di logistica, tutti già proposti. Il porto di Ravenna in destra non è collegato al porto di sinistra attraverso una viabilità principale: per mettere in rapporto tra di loro destra porto e sinistra porto l'unica soluzione sta nel realizzare un 'secondo

ponete ferro-gomma di livello superiore'. Senza dimenticare che le merci pericolose passano per la stazione passeggeri di Ravenna e questa soluzione permetterebbe il collegamento tra destra e sinistra del porto attraverso la stazione Baiona, escludendo del tutto la stazione passeggeri (pensiamo ai gravi incidenti di Barcellona, Viareggio etc).

La stazione di Ravenna e la Darsena, a giudizio dell'esperto, costituiscono un unicum e il collegamento tra centro storico e Darsena di città non si fa con un sottopasso, ma con una 'stazione ponte', sopraelevando i binari etc

Gianni Gregorio – servizio Ambiente del Comune di Ravenna – interviene brevemente circa la qualità delle acque; premesso che il servizio riveste, in questo caso, un ruolo poco più che marginale, la qualità dipende in gran parte da quelli che sono gli scarichi in Darsena. In questo contesto, certo, il progetto di efficientamento – riqualificazione- ripristino fognario viene ad assumere notevole rilevanza.

Sollecitato da **Maiolini, Gregorio** afferma che per prima cosa occorre considerare le fogne; quanto al resto, lasciando perdere la fitodepurazione, si potrebbe studiare il carico di inquinamento del fondo, il livello di ossigenazione; a Ravenna, peraltro, manca lo spazio fisico attorno al ramo del porto per alcuni tipi di tipologie di intervento.

Presentando il proprio odg, **Daniele Perini** pone l'accento sull'importanza e necessità di offrire la possibilità all'economia ravennate di una qualche ripresa; si chiede di fare chiarezza sugli oneri di urbanizzazione primari e secondari per andare incontro a chi un domani intendesse investire su questo comparto della città. Si chiede, poi, per rilanciare la Darsena di città di eliminare il più possibile gli oneri che gravano sul comparto, in particolare gli extra oneri e l'acquisto obbligatorio delle aree di cintura verde.

Considerando che tra non molto vi sarà anche il nuovo stabilimento a LNG, con prevedibili conseguenti criticità legate ai ai veicoli che trasportano prodotti pericolosi sulla Baiona, chiede e si chiede **Emanuele Panizza**, perché non valutare seriamente una soluzione come quella avanzata, in grado di sgravare con efficacia il traffico pericoloso?

Del Conte ritiene opportuno segnalare, a questo punto, come sia partito il percorso che 'ci' porterà a dotarci di nuovi strumenti di pianificazione e a rivedere un po' l'intero territorio con una visione di 'superamento' di quegli elementi che ad oggi possono essere stati vincolanti o limitanti: vi è la 'grande sfida' di mettere in campo un nuovo strumento di pianificazione, il Pug, che andrà a sostituire il Psc, il Poc, il Rue e tutti i vari Poc attualmente in corso.

Cosa significa in concreto intervenire sul Poc Darsena?

Il tutto non può essere ridotto a un generico 'togliamo ciò che rappresenta un costo e lasciamo le previsioni che ci sono': occorre ridiscutere della quantità, degli usi previsti, degli oneri, di tutto l'ambito. Importante è cercare di lavorare al meglio per avere una proposta 'valida' nel Pug ed evitare momenti di vuoto pianificatorio.

Togliere gli oneri non rappresenterebbe la soluzione, osserva **Natali**, anzi 'sarebbe la morte dell'urbanistica...perchè essi sono a fronte di opere che in quella realtà mancano'.

Sono possibili interventi di modesta entità, i riusi, in grado, senza oneri, di 'innescare un fenomeno virtuoso al quale stiamo già assistendo'.

Non spetta certo al Comune, infine, farsi carico di opere generali di bonifica su quelle aree.

Vistoli ha ben evidenziato le problematiche della Darsena, commenta **Proni**, prospettando pure il progetto della Darsena del futuro. Problemi veri, reali, ma tutti strutturali.

A proposito della bonifica del Canale, di possibili porte vinciane etc a suo tempo fu elaborato un progetto, soprattutto, però, sono venuti a mancare i finanziamenti per realizzare gli interventi strutturali ricordati. Gli extra oneri, partiti da 90 euro al mq, poi giunti a 75, si sono rivelati necessari per la sostenibilità economica della Darsena.

In tema di archeologia industriale si è detto di 'eliminare tutti i vincoli e lasciare soltanto quello di usi compatibili con la residenza, ma in quel caso l'archeologia industriale 'diverrebbe un'altra cosa!'. Attendiamo il Pug e gli studi che sono alla base di uno strumento strutturale di tale portata.

Sembra quindi, rileva **Pettinato** – esperto Ama Ravenna – che l'avvio degli interventi sia congelato in attesa del Pug; attenzione agli extra oneri perché con un peso del genere il comparto rischia seriamente di non decollare ed è dal 1993 che si vuole rilanciare la Darsena...

Silvia Savorelli – esperto Pd – condivide quanto esposto da Del Conte e Proni e guarda con attenzione alle tante informazioni e suggestioni fornite da Vistoli.

La Darsena è alla ricerca di un decollo sin dagli anni '90, con i primi progetti, probabilmente, più all'insegna della lottizzazione che della riqualificazione di una parte di città; l'ultimo progetto ha visto un 'bellissimo progetto partecipativo' che ha coinvolto l'intera città.

Gli extra oneri, poi, sono nati per coordinare il progetto delle infrastrutture fondamentali chiamate a servire il comparto.

L'economia, certo, deve decollare, ma occorre continuare a pensare al comparto non come a una lottizzazione che deve avere dei costi e dei benefici di tipo privato.

Vistoli ha parlato correttamente di costi e ricavi, ma ha ridotto tutto ad una destinazione d'uso compatibile con la residenza, chiedendo addirittura l'annullamento degli extra oneri poiché si ha a che fare con edifici particolarmente pregiati, adatti ad una funzione pubblica.

Il Comune si mette in gioco in un comparto precedentemente privato, offre collaborazione, fornisce le strade giuste per partecipare ai bandi e occorre una proficua intesa per poter giungere a risultati superiori a quelli propri di una semplice lottizzazione.

Anticipato di conoscere bene la Darsena, di averla vista nascere, di aver seguito il percorso partecipativo ricordato da Savorelli ('percorso interessante, assai inclusivo'), a giudizio di **Calistri** – esperto Gruppo Misto – sembra di poter cogliere che 'la città tutta vuole riqualificare la Darsena'..

Purtroppo l'edilizia e l'urbanistica non vengono considerate alla stessa stregua di altri aspetti; gli extra oneri, in particolare, 'sono soldi che vanno al Comune', quindi se vi è realmente l'intenzione da parte dell'Ente di sostenere l'edilizia lo si può fare 'spostando appunto sull'edilizia ciò che il Comune magari fa da altre parti'.

Non è Vistoli a sostenere che occorre togliere gli oneri, vi è una delibera regionale a riguardo, n.186 ottobre '18!

Il riuso temporaneo, inoltre, presente almeno dal 2010, 'lascia il tempo che trova', si mette a posto l'immobile, ma non si fanno strade, parcheggi, infrastrutture.

Quanto al Bando delle periferie, a proposito dell'area T, oggi meglio conosciuta come Darsenale, 'abbiamo' visto come sia 'partita a pieno regime': rivolto a Proni, poi, nel progetto dello stesso bando era prevista pure un'area, una zona, una parte di immobile da dedicare ad attività di quartiere?

Per le fognature, infine, si prevede anche la partenza dei sub comparti 7-8 e 12-13?

Vistoli rimarca di non aver sentito, nel corso dell'incontro odierno, il termine 'perequazione': si sostenibilità, ma non perequazione. Perequazione vuol dire che l'Amministrazione non può imporre una serie di norme, una serie di oneri che rendano quel terreno antieconomico nella sua realizzazione. Laddove lo faccia, 'è fuori da ogni perequazione' e in Darsena non vi è un concetto di perequazione nei confronti dei proprietari dei terreni, dei proprietari dell'immobile. Il Pug 'è 31 dicembre 2022...tre anni e mezzo...vogliamo fare della Darsena degli usi provvisori...?

Alvaro Ancisi condivide al 100% quanto sostenuto dai banchi dell'opposizione, specie l'esigenza che l'attuale situazione stagnante, immobilistica, non venga mantenuta con 'tutti gli strumenti tenuti in vita, magari artificialmente', in modo tale da impedire azioni di ripresa effettiva di una 'nuova' Darsena.

Non si sa quando finalmente potremo liberarci degli usi temporanei e gli interventi sulle fognature, pur positivi, rappresentano solamente due degli otto comparti di cui la Darsena risulta composta. Circa il Sigarone, poi, 'vi' è pervenuto un qualche scritto che propone a questo livello l'inserimento di un auditorium per la Cherubini?

Contrariamente a quanto sostenuto da Ancisi, **Turchetti** fa presente con forza che 'questa' Amministrazione, in particolare sul tema in oggetto, ha sempre discusso i provvedimenti adottati, senza imporli in maniera arbitraria.

La mano pubblica, peraltro, è fondamentale, il bando per le periferie si inserisce in quest'ottica e non risulta certo possibile utilizzare i 41 milioni di euro di avanzo del nostro virtuoso bilancio.

Gli usi temporanei, a differenza di quanto affermato da Calistri, mantengono una loro validità e il by pass resta un tema fondamentale per lo sviluppo della Darsena e del porto.

Occorre adoperarsi per mettere i privati in condizione di poter intervenire, anche con interventi minori ma puntuali, innescando meccanismi che rendano la zona appetibile. Il nuovo strumento urbanistico, Pug, 'ci' offre anche la possibilità di superare quelle problematiche legate agli usi, alle rigidità che altrimenti ostacolano gravemente gli interventi.

Dopo che **Del Conte** ha fatto presente che 'stiamo' lavorando anche alla delibera degli oneri, la stiamo predisponendo e cercheremo tutte le forme per stimolare la "rigenerazione urbana" **Proni**, rivolta a Calistri, quanto al Darsenale, recupero dell'edificio di archeologia industriale dell'area T, osserva che esso rappresenta uno degli interventi del Bando periferie e nella convenzione messa a punto con il privato, in attesa della risposta ministeriale, sono state previste tutta una serie di iniziative di interesse pubblico (presentazione libri, film, concerti, pittura, sfilate di moda etc...) al fine di far rivitalizzare attraverso quell'edificio la Darsena.

In risposta alle osservazioni di Vistoli in merito al termine "perequazione", la perequazione ha rappresentato un cavallo di battaglia dell'Amministrazione di Ravenna: anzi è nato proprio sulla Darsena e sta a significare che 'abbiamo' potuto acquisire le aree della cintura verde senza pagare danaro, ma pagando attraverso i diritti edificatori. Quindi, in altre parole, il Comune di Ravenna è stato pioniere nel discorso della perequazione.

Qualcuno ha messo in guardia dal rimandare decisioni importanti al 2023, d'accordo, ma non è possibile nemmeno realizzare delle varianti specifiche con al loro interno scelte strutturali; al Pug, comunque, stiamo già lavorando.

Pretestuose, infine, le parole di Ancisi, per cui 'cercheremmo' di tenere in vita strumenti ormai in coma.

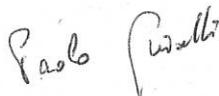
Ancisi dissente fortemente, ricordando che il by pass ha avuto avvio con Mercatali! : "ora siamo più indietro di allora!" e autocelebrarsi per giustificare lo stato attuale della situazione appare del tutto fuori luogo.

Il Consigliere, infine, in tema di extra oneri si dice disposto a sottoscrivere l'odg Perini.

I lavori hanno termine alle ore 17.39

Il Segretario verbalizzante

Paolo Ghiselli



I Presidenti C3 - C4

Marco Turchetti, Alvaro Ancisi

