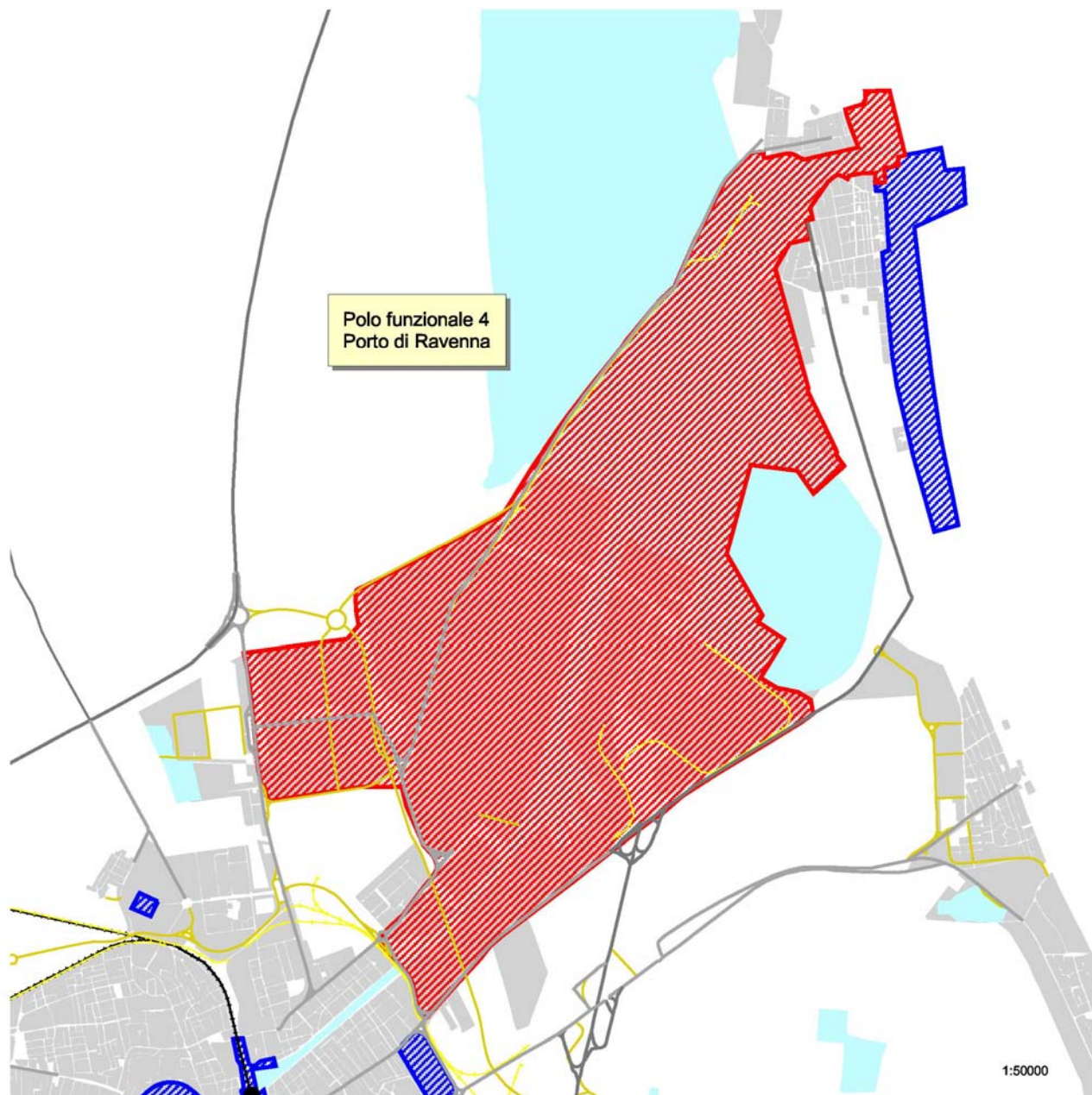


# Polo funzionale 4

# Porto di Ravenna

Comune: Ravenna

**Tav.1 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE**



**LEGENDA**

- Area interessata dal Polo funzionale
- Ambito interessato dal Polo funzionale
- Aree/ambiti interessati da altri Poli funzionali
- Aree urbanizzate
- Confini comunali

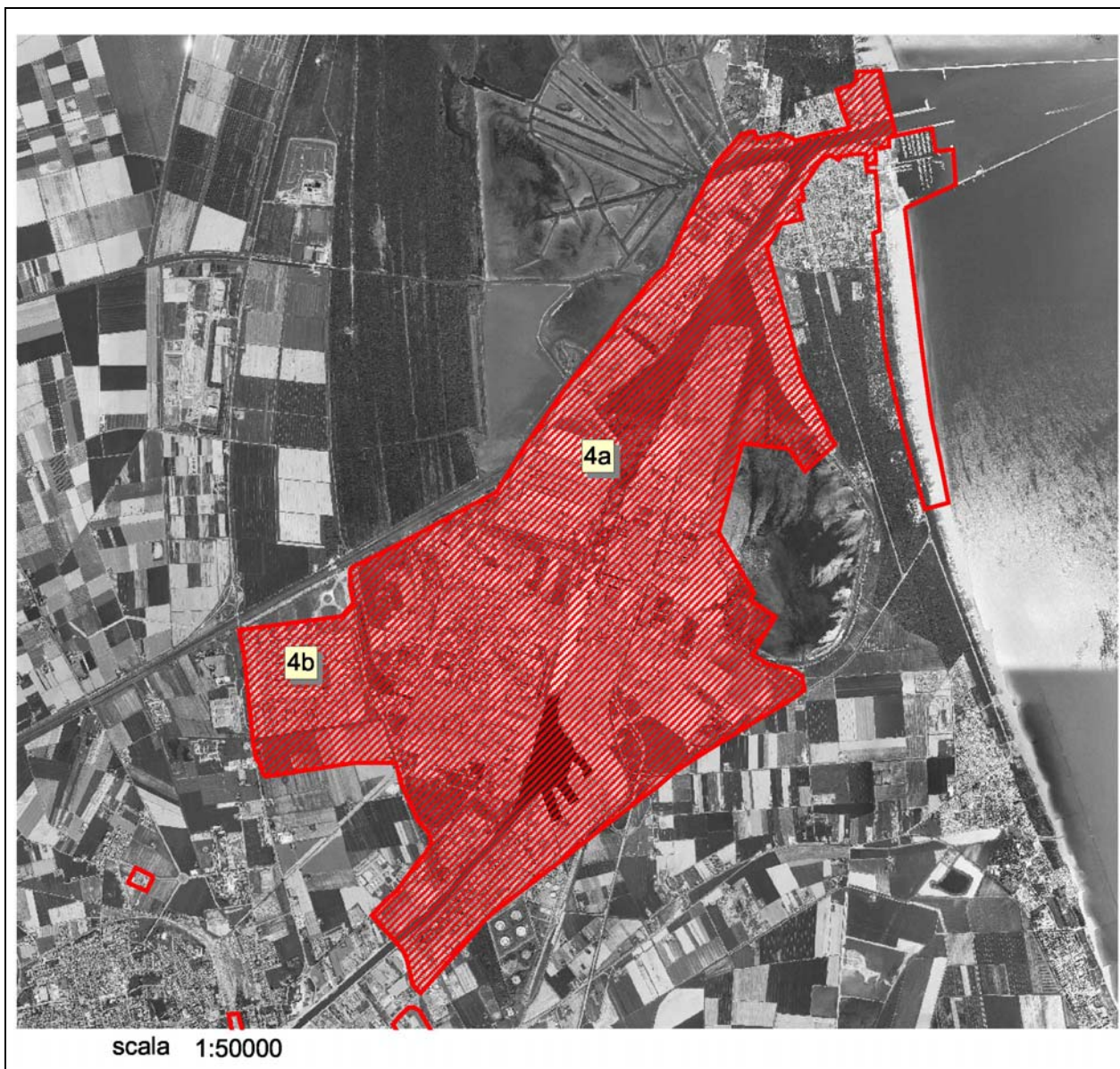
- Infrastrutture esistenti**
- Autostrade
  - Superstrade
  - Strade statali e provinciali
  - Caselli
  - Ferrovie
  - Stazioni ferroviarie

- Infrastrutture di progetto**
- Strade
  - Caselli
  - Ferrovie

scala 1:50.000  
0 1

2Km

**Tav.2 – INQUADRAMENTO URBANO**



Scala 1:50.000

**ELENCO UNITÀ DEL POLO FUNZIONALE:**

**Famiglia attività (l.r. 20/2000): D**

N. Unità	Unità funzionali	Stato attuazione	Località
4 a	Porto di Ravenna	Esistente	Ravenna
4 b	Centro "Le Bassette"	Esistente	Ravenna

**DESCRIZIONE****4 a PORTO DI RAVENNA**

Il traffico marittimo del Porto di Ravenna ha seguito un trend di costante crescita, facendo registrare dal 1990 un tasso di incremento medio annuo del 4,2% e raggiungendo nel 2002 una movimentazione complessiva di quasi 24 milioni di tonnellate.

Tra le merci movimentate, gli incrementi più rilevanti registrati negli ultimi anni hanno riguardato i prodotti metallurgici, in particolare coils, minerali greggi e materiali da costruzione, in particolare le materie prime per l'industria della ceramica, tipologie merceologiche per le quali il Porto di Ravenna è leader nazionale. Lo scalo ravennate è inoltre il principale porto italiano per la movimentazione di cereali, fertilizzanti e sfarinati ad uso animale.

Ravenna è collegata con servizi di linea e navi tramp con tutto il mondo, ma il bacino di traffico principale è costituito dal Mediterraneo e dal Mar Nero (circa 70% del traffico). Significativi anche gli scambi con l'America Meridionale e Settentrionale, da cui provengono sfarinati, oli combustibili e combustibili minerali solidi, con l'Europa Settentrionale, con il Far East e l'Oceania, aree di importazione dei coils.

Per quanto attiene il movimento di contenitori, il Porto di Ravenna è stato un porto leader in Italia per i traffici con i Paesi del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero; ora la posizione sui traffici specializzati è statica da molti anni se non in progressivo indebolimento. Il recente accordo fra Contship e Sapir consentirà forse di rilanciare la movimentazione container e di incrementare i collegamenti feeder con il resto del mondo. Ravenna rappresenta, inoltre, un polo primario per i servizi di cabotaggio nazionale e costituisce uno snodo fondamentale nello sviluppo delle nuove direttrici delle "Autostrade del Mare".

**4 b CENTRO "LE BASSETTE"**

Si tratta di un insediamento industriale artigianale con presenza di una parte di attività commerciali non alimentari di superfici rilevanti. La tipologia è quella del capannone industriale diversamente aggregato e composto. La parte commerciale si sviluppa a ridosso della Romea Nord, con una disposizione tipica della "strada mercato", con controviale e aree parcheggio antistanti e tipologia ripetuta del capannone industriale isolato.

**INQUADRAMENTO DIMENSIONALE E FUNZIONALE****4 a PORTO DI RAVENNA**

L'area portuale si estende su 2.080 ettari di cui 580 di superficie d'acqua e 1.500 già urbanizzati o in via di urbanizzazione. Le banchine destinate ad operazioni portuali si estendono per quasi 12 km, di cui 8,3 km con pescaggio a 31 piedi e 3,4 km con fondali che consentono pescaggi inferiori ma oggi in corso di approfondimento.

<b>Sbarchi e imbarchi merci nel Porto di Ravenna dal 1980 al 2002 (tonnellate)</b>			
<b>anno</b>	<b>sbarchi</b>	<b>imbarchi</b>	<b>totale</b>
1980	9.584.527	2.394.080	11.978.607
1981	9.816.004	3.892.839	13.708.843
1982	8.738.325	2.828.300	11.566.625
1983	8.316.788	3.031.451	11.348.239
1984	8.914.874	2.732.969	11.647.843
1985	8.323.567	2.344.219	10.667.786
1986	9.907.048	2.319.054	12.226.102
1987	11.247.285	2.571.114	13.818.399
1988	11.692.351	2.465.623	14.157.974
1989	12.345.683	2.665.089	15.010.772
1990	12.285.647	2.603.401	14.889.048
1991	12.589.031	2.461.816	15.050.847
1992	13.977.184	2.860.576	16.837.760
1993	13.561.374	2.694.238	16.255.612
1994	15.474.819	2.515.100	17.989.919

1995	17.702.275	2.428.142	20.130.417
1996	16.284.993	2.454.549	18.739.542
1997	16.491.515	2.855.809	19.347.324
1998	18.972.646	2.961.335	21.933.981
1999	18.278.471	2.946.400	21.224.871
2000	19.742.729	2.934.066	22.676.795
2001	20.916.914	2.895.483	23.812.397
2002	21.110.577	2.821.296	23.931.873

Fonte: Camera di Commercio e Autorità Portuale di Ravenna

<b>Merci movimentate nel Porto di Ravenna dal 1980 al 2002, per tipologie</b>						
<b>anno</b>	<b>prodotti petroliferi (tonn.)</b>	<b>merci solide liquide e non petrolifere (tonn.)</b>	<b>varie e non</b>	<b>Totale (tonn.)</b>	<b>Container (TEUs)</b>	<b>Rotabili (numero)</b>
1980	4.139.878	7.838.729		11.978.607	145.516	
1981	6.341.295	7.367.548		13.708.843	193.323	
1982	4.912.405	6.654.220		11.566.625	191.621	
1983	4.466.210	6.882.029		11.348.239	177.234	
1984	3.884.763	7.763.080		11.647.843	206.506	
1985	3.647.165	7.020.621		10.667.786	189.662	
1986	4.196.929	8.029.173		12.226.102	175.302	
1987	5.207.415	8.610.984		13.818.399	156.800	19.797
1988	5.521.910	8.636.064		14.157.974	169.819	4.737
1989	6.408.496	8.602.276		15.010.772	145.475	8.337
1990	5.900.766	8.988.282		14.889.048	150.900	4.737
1991	5.691.118	9.359.729		15.050.847	150.382	14.327
1992	6.101.574	10.736.186		16.837.760	157.075	19.312
1993	6.097.850	10.157.762		16.255.612	170.609	17.284
1994	6.771.967	11.217.952		17.989.919	180.966	22.439
1995	7.197.176	12.933.241		20.130.417	193.374	28.686
1996	6.583.931	12.155.611		18.739.542	190.784	31.811
1997	6.061.708	13.285.616		19.347.324	188.223	35.757
1998	7.177.875	14.756.106		21.933.981	172.524	37.069
1999	5.828.512	15.396.359		21.224.871	173.405	39.805
2000	5.767.530	16.909.265		22.676.795	181.387	35.399
2001	5.118.632	18.693.765		23.812.397	158.353	40.505
2002	4.864.857	19.067.016		23.931.873	160.613	38.803

Fonte: Camera di Commercio e Autorità Portuale di Ravenna

Operano nel Porto le seguenti IMPRESE PORTUALI:

SAPIR - PORTO INTERMODALE RAVENNA dispone di 1.200 m. di banchine in concessione attrezzate con gru mobili e fisse con portata da 16 a 100 t. swl.

Dispone di 51.000 mq. di magazzini coperti per merci varie, fertilizzanti, inerti, ferrosi e 150.000 mq. di piazzali adibiti allo stoccaggio di legname, impiantistica e rotabili. Un terminal liquidi capace di stoccare fino a 90.000 mc. di prodotti non petroliferi ed un magazzino specializzato per materie prime per le produzioni ceramiche completano le infrastrutture della società.

Tutte le banchine operative sono servite da binari ferroviari attraverso una rete interna di complessivi 8.900 m.

Un apposito ufficio è al servizio dell'utenza per la prenotazione dei carri ferroviari e l'espletamento delle relative pratiche di spedizione. Il terminal ha conseguito la certificazione ISO 9000.

Nell'area SAPIR è situato anche FRIGOTERMINAL, il reefer terminal del Porto di Ravenna che opera su una banchina equipaggiata con nastri trasportatori per scatole e cartoni che collegano direttamente la stiva alle celle e con gru per la movimentazione di pallet. Le merci vengono stoccate in 7 celle con temperatura da -28 a +14°C con capacità complessiva di 2.700 pallet che sta per essere più che raddoppiata.

Il TERMINAL CONTAINER RAVENNA si estende su di un'area di circa 300.000 mq con una capacità di movimentazione pari a 250.000 TEU/anno. Il terminal dispone di accosti riservati per 640 m e di un accosto sporgente 40x20 m che permette l'attracco contemporaneo di due navi RO-RO. Le operazioni di imbarco/sbarco sono assicurate da quattro portainer tipo Paceco (SWL 40 t). In piazzale operano quattro transtainer su rotaia (SWL 40 t) e dodici fork-lift da 42 t di portata, attrezzati con spreader per carico/scarico di container da vettori stradali e ferroviari. La struttura del terminal ospita una società di riparazione container ed un magazzino per riempimento/svuotamento container.

Il terminal SETRAMAR, magazzino generale per merci estere, nazionali, nazionalizzate e deposito IVA in grado di movimentare oltre 2.000.000 ton di merci secche e 100.000 container all'anno, si estende su un'area di 227.000 mq (di cui 38.000 coperti) con Sezione Doganale privata. Dispone di una banchina di oltre 600 m. (con pontile bifrontale per navi RO-RO), 4 carriponte, 3 gru mobili (100 ton/cad.) e 1 torre di aspirazione.

L'alta tecnologia degli impianti e delle attrezzature (tra cui uno sterilizzatore per farine, impianti di insacco e di macinazione, ecc.), assicurano rese elevate per rinfuse agro-alimentari, minerali, fertilizzanti, prodotti forestali, siderurgici, CTS, merci varie.

Dispone di raccordo ferroviario e di 3 terminal terrestri (145.000 mq) ad esso asserviti.

Il terminal LLOYD, magazzino doganale privato per merci estere, nazionali, nazionalizzate e deposito IVA in grado di movimentare 1.500.000 ton/anno, si estende su un'area di circa 107.000 mq. (di cui 38.000 coperti). Dotato di banchina di 320 m. con 2 carriponte e 1 torre di aspirazione a 2 tubi, svolge operazioni di sbarco, imbarco, deposito, movimentazione nonché operazioni accessorie con particolare specializzazione per rinfuse agro-alimentari, minerali, fertilizzanti, inerti e carbone.

Dispone di una molteplicità di attrezzature polivalente e ad alta tecnologia (tra cui 9 linee di insacco fertilizzanti, impianti di pallettizzazione, macinazione, vagliatura, ecc.) e gestisce direttamente l'intero ciclo logistico della merce.

La DOCKS CEREALI si estende su un'area di 253.000 mq. ed è dotata di una banchina lunga 810 m. con una profondità di 10,5 m. e di un raccordo ferroviario interno che si sviluppa per 1.500 m.

Il terminal Docks Cereali svolge le seguenti attività: imbarco/sbarco a banchina di cereali, sfarinati, fertilizzanti, inerti, rinfuse in genere, sacchi, big-bags, slings; carico e scarico carri ferroviari e autotreni; macinazione e miscelazione di materie prime per la produzione di mangimi; insaccaggio; movimentazione di tutte le merci, compreso i sacchi.

Dispone di 118 silos verticali, 71 celle orizzontali e 2 ampi piazzali, per una capacità di 400.000 t., che sono alimentati da 2 carriponte con benna, 4 torri pneumatiche ed una meccanica.

EURODOCKS ha una movimentazione merci di 1.500.000 di tonnellate annue. Eurodocks dispone di banchine per una lunghezza di 545 m. in grado di ricevere navi fino a 240 m., mezzi di sbarco con un potenziale di 1500 t/h e ampi magazzini che garantiscono la flessibilità per introdurre una vasta gamma di merci. Il terminal è attrezzato, in particolare, per sbarcare ed immagazzinare grandi quantità di rinfuse secche, soprattutto farina di soia e cereali, minerali speciali per l'industria del vetro e della ceramica, fertilizzanti destinati all'agricoltura inclusa l'urea destinata all'industria.

Il terminal è dedicato inoltre alla movimentazione e prima lavorazione di prodotti siderurgici.

Il terminal NA.DEP. si estende su un'area complessiva di 100.000 mq: 50.000 mq di piazzali e 50.000 mq di magazzini coperti, con potenzialità max di stoccaggio di 300.000 mc di rinfuse solide e merci varie in colli. Dispone di banchine per 460 m., con accosto ro-ro, attrezzate per servizi vari e collegate ai piazzali e magazzini retrostanti.

Con 1 carroponte da 250 t/h, 1 gru a ponte da 250 t/h, 2 gru mobili con portata di 36 t. e potenza di 400 t/h, il complesso degli impianti NADEP può movimentare sino a 1 milione di t/anno di merci secche.

Il terminal I.F.A. si estende su un'area di 150.000 mq. (piazzali 85.000 mq. e magazzini coperti 65.000 mq.) con potenzialità di stoccaggio di 650.000 t. al coperto e 450.000 t. all'aperto di rinfuse solide e merci varie in colli.

Dispone di banchine per 270 m. con accosto ro-ro, con fondale a -10.50 m., attrezzate per servizi vari e collegate ai piazzali e magazzini retrostanti.

Dotato di 1 gru Reggiane con portata di 40 t., 2 gru Reggiane MHC 115 portata di 63 t., 1 impianto per sbarco diretto da nave via nastro completo di tramogge incluso impianto di pesatura, 2 tramogge per sbarco, 1 bilico per pesatura merci, 5 pale Volvo e altri macchinari per i servizi connessi allo sbarco/imbarco, il complesso degli impianti IFA può movimentare sino 2 milioni di t./anno di merci secche.

MAGAZZINI GENERALI PORTO DI RAVENNA, divisione della PIR – Petrolifera Italo Rumena, gestisce depositi per lo stoccaggio, l'insacco e l'imbarco di riso, farina, cereali e zucchero.

Dispone di serbatoi certificati per lo stoccaggio di prodotti alimentari liquidi, anche infiammabili.

Utilizza in concessione una banchina, e dispone di un impianto di insacco e caricamento a bordo a torre mobile.

IL CONSORZIO AGRARIO DI RAVENNA è stato fondato nel 1899 per fornire servizi agli imprenditori agricoli.

Oggigiorno si può dire che dopo 100 anni l'obiettivo continua ad essere quello di servire l'agricoltura, ovvero di fornire servizi ed effettuare commercializzazioni a favore di tutti gli imprenditori agricoli piccoli e grandi.

VIGLIENZONE ADRIATICA, con un'ampia dotazione di attrezzature mobili, specializzate per l'imbarco di liquidi non pericolosi, offre un servizio di gestione di imbarchi diretti da autobotte/carro cisterna a nave.

RIPARBELLI & C. CASA DI SPEDIZIONI, magazzino doganale privato atto ad operazioni di imbarco e sbarco, deposito, miscelazione ed insacco per conto terzi di merci varie (alimentari, zootecniche, industriali, fertilizzanti, cereali, granaglie, cemento e prodotti inerti).

L'IMPRESA COMPAGNIA PORTUALE offre servizi di imbarco, sbarco, ricarica e movimentazione merci in qualità di impresa autorizzata ad operare nel Porto di Ravenna. Essa dispone di uomini, mezzi e attrezzature adeguate all'imbarco e allo sbarco di tutte le merci secche che transitano nel porto pubblico di Ravenna. Infatti, può mettere a disposizione gru mobili gommate per lo sbarco di merci varie e rinfuse, nonché per il sollevamento di pezzi speciali sino a oltre 250 t.

La COOPERATIVA PORTUALE con i suoi 600 operatori dotati di elevata professionalità (stivatori, escavatoristi, spuntatori, carrellisti, operatori specializzati di terminal container, gruisti, conduttori di impianti carica sacchi e torri aspiranti), svolge la propria attività per conto delle imprese autorizzate a compiere operazioni portuali nello scalo ravennate

## IL PORTO INDUSTRIALE

Numerose imprese hanno costruito o acquisito stabilimenti in zona portuale.

Nel campo della siderurgia opera il terminal portuale MARCEGAGLIA dotato di una banchina di 355 m. di lunghezza per 50, 3 gru girevoli da 35 t., 1 gru mobile da 104 t., un raccordo ferroviario con gru da 40 t. e locotrattore per carri, 19 carrelli elevatori da 13 a 42 t. e 10 trattori con rimorchio da 30 a 120 t. per il trasporto di coils, tubi e altri prodotti siderurgici.

Lo stabilimento FASSA BORTOLO è stato avviato nell'agosto 2000 e produce una vasta gamma di intonaci premiscelati a base calce-cemento. L'azienda Fassa, il cui centro direzionale è a Spresiano (TV), è presente in Italia con altri 5 stabilimenti.

La CEREOL ITALIA S.P.A., divisione della Eridania, è uno dei principali operatori nel campo del trattamento di semi oleosi e dispone di uno stabilimento dotato di banchina.

HYDRO AGRI ha avviato di recente un impianto attivo nella preparazione di fertilizzanti per alimentare il quale utilizza merci che via mare giungono in banchina.

Nell'ambito della produzione di gomme, resine e lattici opera lo stabilimento di Ravenna di ENICHEM che è vasto 270 ettari ed ha una propria banchina idrocarburi. Nello stabilimento operano 1300 addetti e si svolgono le seguenti produzioni ed applicazioni: gomme (pneumatici, articoli tecnici e sportivi, calzature, adesivi), lattici (imbottiture e patinatura della carta), resine ABS (giocattoli, elettrodomestici, componenti automobilistiche), DMC.

## DEPOSITI COSTIERI

ALMA PETROLI opera da oltre 40 anni nel settore della raffinazione del petrolio pesante e nel corso degli anni si è specializzata nella produzione di bitumi ad alta gamma per usi stradali e industriali, tanto che per determinati prodotti come i bitumi ossidati può essere considerata il leader italiano del settore.

FOSFITALIA è il leader italiano nella produzione di fosfati di calcio. Sul porto canale a Ravenna dispone di una banchina in concessione, di un deposito costiero per acido fosforico, e di una stazione di stoccaggio e confezionamento di prodotti solidi. Tutti gli impianti sono automatizzati e funzionanti 24 ore al giorno.

Sulle rive del porto canale opera anche ENEL con una centrale energetica per la trasformazione in energia elettrica del gasolio che giunge da un terminal in mare aperto collegato via gasdotto. L'alimentazione della centrale è stata recentemente convertita a gas metano.

Situato all'imboccatura del Porto, il terminal di LA PETROLIFERA ITALO-RUMENA - P.I.R. fornisce a terzi servizi di stoccaggio e movimentazione per prodotti chimici e liquidi in genere. Dispone di 57 serbatoi (alcuni in acciaio inox e termoregolabili e tutti inertizzabili con azoto) per una capacità di 79.000 mc, collegati da diverse linee a due pontili ed a una banchina in concessione. Numerosi punti di carico autobotti e ampi piazzali assicurano lo svolgimento veloce e agevole delle operazioni di carico/scarico.

Il terminal ADRIATANK fornisce a terzi servizi di stoccaggio e movimentazione per prodotti liquidi alimentari e vari prodotti chimici, ed è specializzato nel servizio di infustamento. Opera nel "Terminal Darsena di Città", con capacità 17.000 mc per prodotti liquidi alimentari e 28.500 mc per chimici, e nel "Terminal Darsena San Vitale", capacità 4.850 mc per prodotti liquidi alimentari.

DE.CO.RA. è un deposito costiero con capacità di 16.720 mc su 14 serbatoi, specializzato nello stoccaggio e movimentazione per conto terzi di prodotti petroliferi, petrolchimici e chimici, infiammabili e non, anche soggetti ad accisa. Dotato di moderni impianti ed attrezzature, è in grado di offrire una vasta gamma di servizi, tra cui l'imbarco in diretta di prodotti infiammabili.

PETRA, joint venture tra La Petrolifera Italo Rumena e Agip Petroli, fornisce a terzi servizi di stoccaggio e movimentazione per prodotti petroliferi. Petra offre servizi qualificati ed economicamente competitivi, utilizzando le potenzialità dei due terminal di Via Trieste e di Porto Corsini; sono disponibili serbatoi di varie taglie e caratteristiche, collegati a banchine/pontile in concessione.

## TERMINAL TRAGHETTI E CROCIERE

Il nuovo Terminal Traghetti e Crociere del Porto di Ravenna, struttura che occupa un'area di 130.000 mq. e dispone di banchine per 440 m. di lunghezza con una profondità di 10,5 m., è

operativo con 2 ormeggi. Nei prossimi mesi verranno realizzati i pontili, di modo che sarà possibile l'ormeggio contemporaneo di 5 navi fino a 220 m. di lunghezza, e la stazione marittima, una moderna struttura capace di accogliere circa 2.000 persone, interamente climatizzata e dotata dei comfort "airport style".

## TRASPORTI E LOGISTICA

Nello scalo ferroviario di Ravenna si muove oggi via treno circa il 12% delle merci secche che transitano per il porto (soprattutto coils, container, cereali). Ciò è possibile grazie all'attività svolta dai terminal che dispongono di raccordo ferroviario, da società specializzate (Logtainer) e dalle oltre 50 case di spedizione.

Queste ultime garantiscono tutti gli aspetti del trasporto: distribuzione via strada e ferrovia, servizi marittimi door to door e di magazzinaggio per container FCL e LCL, spedizioni aeree consolidate. Assicurano inoltre un costante aggiornamento sulle procedure doganali.

Nel porto di Ravenna già oggi vengono effettuate lavorazioni sui prodotti siderurgici, miscele di merci alla rinfusa, imballaggi ed insaccaggi e, per quanto riguarda i traffici di contenitori, groupage.

L'Autorità Portuale sta operando affinché a queste operazioni ed ai collegamenti intermodali oggi disponibili sia possibile affiancare nuovi servizi logistici, anche attraverso la definizione di nuove politiche di alleanze con i soggetti gestori degli interporti.

La riorganizzazione delle catene logistiche richiede una forte attenzione verso le tecnologie informatiche. Ravenna è sede del Centro Servizi del Progetto GILDA (co-finanziato dalla UE) avente lo scopo di realizzare un supporto telematico alla gestione dei flussi di dati che accompagnano i flussi delle merci.

## I CANTIERI NAVALI E L'OFFSHORE

Nell'evoluzione che ha visto il porto di Ravenna trasformarsi da scalo industriale ad attivo polo commerciale si inserisce anche lo sviluppo dell'industria cantieristica. Dotati di bacini per navi fino a 180 m. e 30.000 dwt e di bacini galleggianti, i cantieri navali di Ravenna operano nella costruzione, trasformazione e manutenzione navale nonché nella riparazione ed installazione di tutti i tipi di motori.

Ma la cantieristica ravennate è rivolta anche al settore dell'industria estrattiva.

Il porto di Ravenna infatti è il più importante centro per le attività estrattive nel mare Adriatico. Un terzo del gas metano consumato in Italia è prodotto dagli impianti offshore di Ravenna.

Nel 1992 le compagnie ravennate di servizi agli operatori dell'industria estrattiva costituirono il Ravenna Offshore Contractors Association (ROCA) che promuove le attività dei suoi associati in campo internazionale.

Le aziende aderenti mettono a disposizione delle compagnie petrolifere conoscenze, tecnologie avanzate ed esperienza per ricoprire un ruolo rilevante nel mercato mondiale.

Dal 1993, il ROCA organizza, con la Camera di Commercio di Ravenna e l'Assomineraria, l'"Offshore Mediterranean Conference and Exhibition".

### 4 b CENTRO "LE BASSETTE"

L'insediamento attualmente si sviluppa per una superficie di 67,01 ha. Si tratta quindi di un'importante ambito produttivo, in cui prevalgono le funzioni produttive-artigianali, con una quota rilevante di commercio di medio-grande dimensione.



## **ACCESSIBILITÀ**

---

### **4 a PORTO DI RAVENNA**

L'accessibilità al porto risulta allo stato attuale non in grado di garantire la piena efficienza dello scalo portuale; sia il sistema su gomma che quello su ferro non consentono di sviluppare a pieno le potenzialità legate all'intermodalità. Sono quindi mossi da queste finalità gli importanti ed ingenti investimenti e progetti in corso di definizione e/o realizzazione, che ridisegnano il sistema intermodale porto - ferrovia e che migliorano l'accessibilità su gomma.

### **4 b CENTRO "LE BASSETTE"**

L'accessibilità all'area è garantita dalla strada Comunale Romea nord, mentre alla scala territoriale l'insediamento è servito dalla Statale 309. Il trasporto pubblico prevede alcune linee di bus urbane ed extraurbane. È prevista la realizzazione di una pista ciclabile di collegamento al centro storico.

## **STATO DI FATTO DELLE PREVISIONI URBANISTICHE**

---

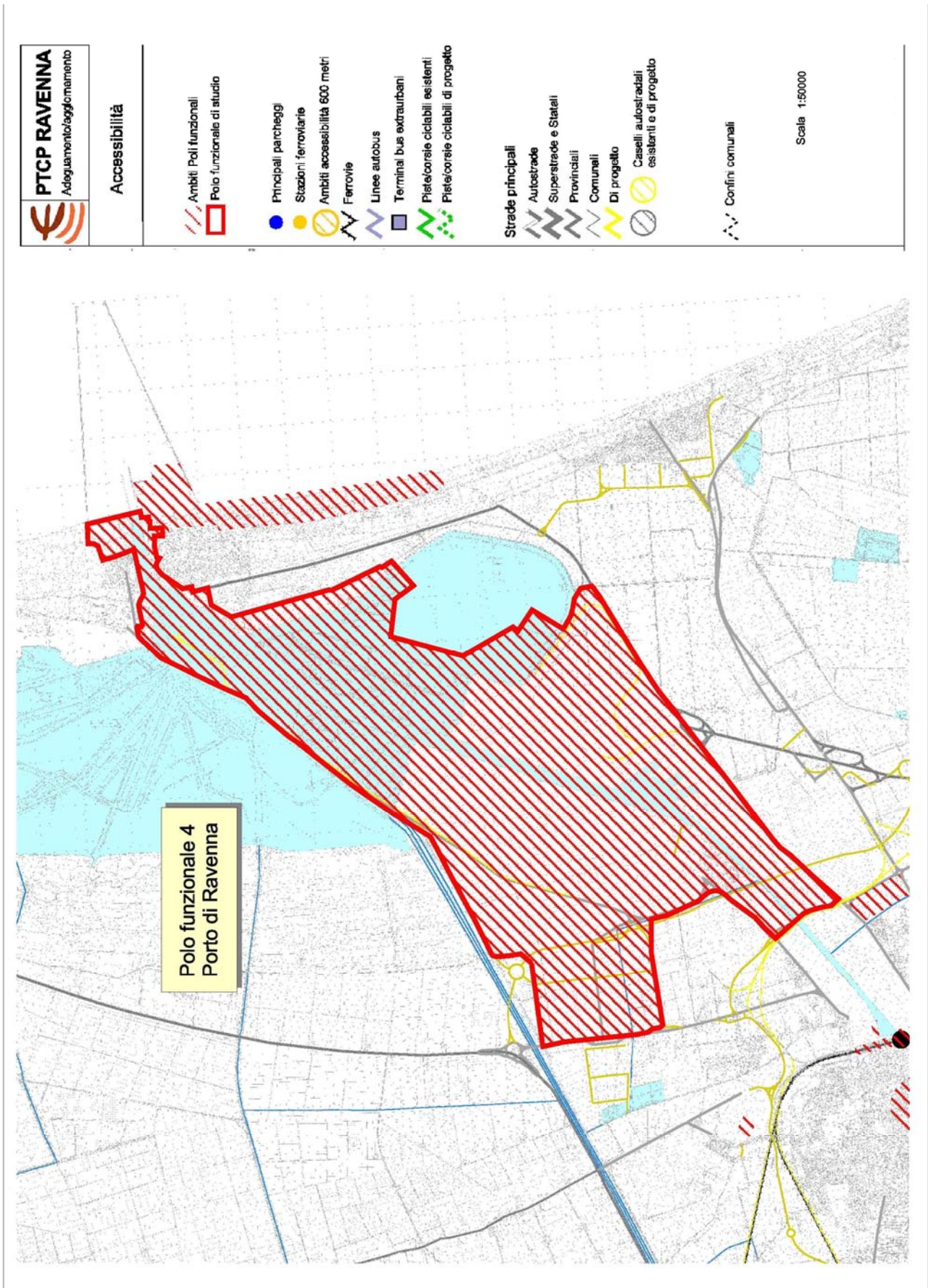
### **4 a PORTO DI RAVENNA**

L'area della struttura commerciale ha una destinazione urbanistica conforme: DP – Zone produttive miste in aree portuali; MB – Zone destinate a banchine portuali; DI – Zone destinate a zone industriali (Mosaico 2002).

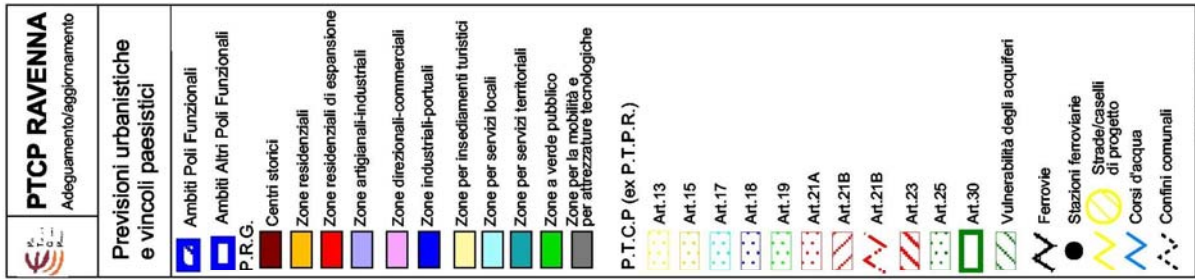
### **4 b CENTRO "LE BASSETTE"**

La quota attualmente occupata dall'insediamento (superficie satura) è di 61,01 ha. Si desumono dai dati del Mosaico 2002 ancora notevoli quote per completamenti (13,96 ha) ed espansioni (46,84 ha) produttive e commerciali, che innalzano la quota complessiva dell'insediamento a 127,81 ha.

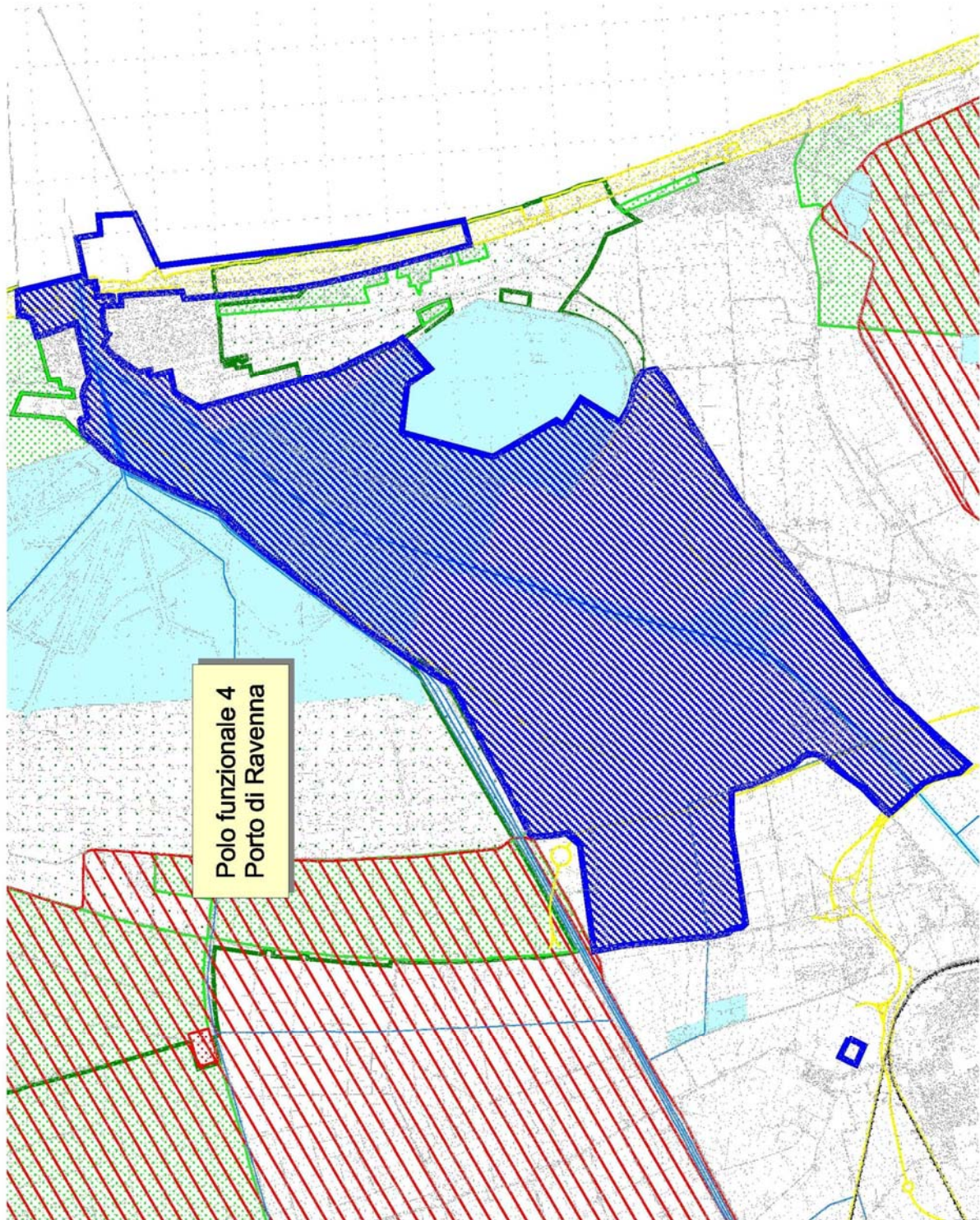
### Tav.3 – ACCESSIBILITÀ



**Tav.4 – INQUADRAMENTO DELLE PREVISIONI URBANISTICHE**



Scala 1:50000



Polo funzionale 4  
Porto di Ravenna

## PROGRAMMI DI SVILUPPO IN CORSO O APPROVATI

### 4 a PORTO DI RAVENNA

La variante generale al Piano Regolatore del Porto di Ravenna è stata definitivamente approvata nell'estate 2001. In base a tale strumento si potrà procedere al pieno sviluppo di tutte le potenzialità ancora inesprese del Porto di Ravenna.

Nell'area portuale vi sono ancora possibilità di sviluppo per nuovi insediamenti in aree ancora libere. Ciò particolarmente in Largo Trattaroli, sia sulla destra che sulla sinistra del Canale, ed in zona Piomboni Ovest; aree, queste, in cui sono in corso lavori per realizzare 1,5 km. di nuove banchine da destinare ad operazioni portuali che vanno ad aggiungersi ai quasi 12 km già esistenti.

L'Autorità Portuale prevede nel proprio Piano Operativo Triennale la progettazione delle ulteriori banchine e delle altre infrastrutture necessarie al decollo di queste aree, sulla base di accordi con le varie proprietà, secondo programmi mirati a realizzare insediamenti innovativi, di forte qualificazione, per attività ad alto valore aggiunto.

Sul fronte degli investimenti interni all'area portuale gli interventi di maggiore interesse riguarderanno la possibilità di aumentare la profondità dei fondali del canale principale e all'allargamento della curva di marina. Il tema dei fondali rappresenta un argomento comune a molti porti nazionali.

È noto come la limitata profondità dei fondali del porto di Ravenna ostacoli il ricevimento di navi di ogni tipologia, superiori ad una certa dimensione, e questa limitazione si può ritenere una delle cause della riduzione del mercato dei traffici marittimi cui Ravenna potrebbe aspirare.

La delocalizzazione dello scalo merci ferroviario di città rappresenta l'opera infrastrutturale più importante, che si integra con la dorsale ferroviaria della zona portuale in sinistra canale e con il collegamento diretto alle linee per Bologna e Ferrara. L'opera è in corso di realizzazione per la prima fase attuativa; la seconda fase, che consentirà la delocalizzazione dello scalo è inserita nel PRUSST.

Altra opera infrastrutturale di rilievo è il collegamento diretto fra le Statali 67 e 309dir, capace di garantire maggiore efficienza al sistema portuale. Infine la realizzazione del nuovo tratto della via Baiona è in corso di avanzata realizzazione, mentre il suo collegamento alla Statale 309dir è in fase di progettazione.

### *Quadro degli investimenti*

(previsti dal Piano Operativo Triennale – POT (2003-2005) dell'Autorità Portuale di Ravenna)

I precedenti Piani Operativi Triennali rispondevano all'esigenza di colmare il gap infrastrutturale del porto di Ravenna. Oggi una parte delle opere necessarie è stata messa in cantiere per cui si rende necessario porre in essere uno strumento che completi la parte mancante ma soprattutto ponga le basi per il futuro del porto anche oltre i prossimi tre anni.

Nel campo degli investimenti il "da farsi" può organicamente essere raggruppato nei seguenti capitoli.

### *Interventi di manutenzione*

Oggetto	Costo (migliaia di €uro)	finanziamento	Tempo d'attuazione
Manutenzione straordinaria delle banchine demaniali per l'adeguamento ai fondali di Piano Regolatore del Porto - P.R.P.	4.500	Convenzione M.I.T.	Progetto ed appalto entro il P.O.T.
Manutenzione dei fondali del porto-canale	2.550	Convenzione M.I.T.	Progetto ed appalto entro il P.O.T.
Sistemazione delle strade principali di collegamento fra l'area portuale e la viabilità esterna del porto	2.325	Convenzione M.I.T.	Progetto ed appalto entro il P.O.T.

*I fondali di Piano Regolatore*

E' stato raggiunto l'obiettivo di portare il canale Candiano a - 10,50 m fino alla darsena San Vitale, ora si prevede di attuare il P.R.P. nelle seguenti fasi

Oggetto	Costo (in migliaia di €)	finanziamento	Tempo d'attuazione	Problematiche
Approfondimento del Canale Candiano a -11,50 m	20.000	Rifinanziamento L.413/98 e risorse proprie	Progetto esecutivo ed appalto dei lavori entro il 2003	I tempi di attuazione dei lavori sono condizionati dalla disponibilità di aree idonee ove collocare il materiale
Approfondimento canale Piomboni a -10,50 - 1° stralcio	5.000	Rifinanziamento L.413/98	Progetto esecutivo ed appalto dei lavori entro il 2004	I tempi di attuazione dei lavori sono condizionati dalla disponibilità di aree idonee ove collocare il materiale
Completamento della canaletta navigabile in avamperto e fuori dighe a -12,50 m	4.645	Rifinanziamento L.413/98	Progetto esecutivo ed appalto dei lavori entro il P.O.T.	Ottenimento di autorizzazione per lo scarico a mare del materiale estratto od il suo riutilizzo per il ripascimento delle spiagge
Completamento escavo canale Piombone a -10,50 m	15.000	Da individuare	Progetto esecutivo entro il P.O.T.	L'attuabilità dell'intervento è legata alla disponibilità di aree ove collocare il materiale estratto
Argine di separazione del canale navigabile della Pialassa Piomboni e opere di risanamento ambientale - 1° stralcio	3.000	Da individuare	Progetto esecutivo entro il P.O.T.	Il progetto è legato al V.I.A. per la pialassa Piomboni

*L'Adeguamento delle banchine e delle protezioni di sponda esistenti*

Parallelamente alla realizzazione dei fondali di P.R.P. occorre intervenire sulle banchine e sulle protezioni di sponda esistenti per non minare i benefici dell'approfondimento a causa di una sezione navigabile inadeguata. Gli interventi in tal senso si possono riassumere:

Oggetto	Costo (in migliaia di €)	finanziamento	Tempo d'attuazione	Problematiche
Ristrutturazione delle protezioni di sponda all'imbocco in sinistra canale Candiano -1° stralcio	2.930	Rifinanziamento L.413/98 e risorse proprie	Progetto esecutivo ed appalto dei lavori entro il 2003	
Miglioramento funzionale delle banchine esistenti	5.000	Rifinanziamento L.413/98	Progetto esecutivo ed appalto dei lavori entro il 2004	
Ristrutturazione molo guardiano destro - 2° stralcio - 2a fase	4500	Rifinanziamento L.413/98	Progetto esecutivo ed appalto lavori entro il 2003	
Rifacimento protezioni di sponda dalla darsena pescherecci fino all'attracco traghetto a Marina di Ravenna.	5.394	Da individuare	Progetto esecutivo entro il P.O.T.	Lavori legati al concorso di idee per la riqualificazione di Marina di Ravenna

*Le nuove banchine*

La variante al P.R.P. approvata con delibera della Giunta Regione Emilia Romagna n.1111 del 12.06.2001 ha sbloccato la 2a e la 3a fase di realizzazione delle banchine del porto canale di Ravenna con cui si completa le costruzione di tutti gli attracchi previsti nel piano del 1989.

Vanno attuati i seguenti lavori.

Oggetto	Costo (in migliaia di €)	finanziamento	Tempo d'attuazione
Realizzazione nuove banchine nella penisola Trattaroli – 1° stralcio	8.300	Da individuare	Progetto esecutivo entro il P.O.T.
Realizzazione nuove banchine nella penisola Trattaroli – 2° stralcio	37.200	Da individuare	
Urbanizzazione area portuale della penisola Trattaroli e prolungamento dorsale FF.SS.	23.000	Da individuare	
Bacino di evoluzione c/o ponte mobile	5.000	Da individuare	

*I collegamenti del porto*

Fondamentale per migliorare la concorrenzialità del porto è la disponibilità di efficaci collegamenti con le principali arterie di traffico nonché il completamento della circonvallazione esterna con la realizzazione della connessione nord-sud

Oggetto	Costo (in migliaia di €)	finanziamento	Tempo d'attuazione	Problematiche
Realizzazione nuovo ponte mobile sul Canale Candiano	4.650	Rifinanziamento L.413/98	Progetto esecutivo ed appalto dei lavori entro il 2004	L'intervento prevede il mantenimento dell'attuale ponte galleggiante fino all'entrata in funzione del nuovo
Nuovo collegamento tra SS.67 e SS.309 DIR in by-pass sul Canale Candiano	45.000	Rifinanziamento L.413/98	Progetto entro il 2004	

*La valorizzazione delle aree demaniali, disponibili o di cui si prevede l'acquisizione*

La definizione degli interventi da attuare nelle aree ancora disponibili è un altro aspetto fondamentale per lo sviluppo del porto e per il futuro delle collettività di Marina di Ravenna e Porto Corsini.

Oggetto	Costo (in migliaia di €)	Finanziamento	Tempo d'attuazione	Problematiche
Realizzazione del porto turistico di Marina di Ravenna (aree a terra)	Da definire	A carico del soggetto attuatore	Concessione conseguentemente alla procedure del D.P.R. 509/97	
Piano unitario particolareggiato nell'avamposto di Porto Corsini	Da definire	Risorse proprie per i costi di urbanizzazione	Progetto unitario entro il 2003	
Potenziamento zona portuale nella pialassa Piomboni	19.800	Da definire	Progetto esecutivo entro il P.O.T.	L'appalto è legato ai chiarimenti sui vincoli
Area attrezzata per l'autotrasporto ed altre iniziative connesse allo sviluppo della logistica e delle autostrade del mare	15.000	Rifinanziamento L.413/98, fondi propri ed altre risorse da individuare	Progetto esecutivo entro il 2003	
Area parcheggio attrezzato per autotrasporto nel porto San Vitale	1.000	Da individuare	Progetto legato alla disponibilità delle aree e ad interventi di altri soggetti interessati	
Potenziamento del terminal traghetti e passeggeri e realizzazione della stazione marittima	3.500	Rifinanziamento L.413/98	Progetto entro il 2003	La realizzazione dell'intervento è legata alla definizione di un preciso piano di sviluppo

*Miglioramento delle condizioni di navigabilità*

Oggetto	Costo (migliaia di €uro)	Finanziamento	Tempo d'attuazione
Potenziamento illuminazione	1.000	da individuare	progetto e appalto entro P.O.T.
Potenziamento attrezzature di supporto alla sicurezza della navigazione in canale	2.000	da individuare	progetto entro P.O.T.

*Rapporto con i centri abitati del litorale e valorizzazione del demanio*

All'imboccatura del porto, ambito quanto mai delicato per l'attività e lo sviluppo dell'intera infrastruttura, sono collocati due centri abitati, Marina di Ravenna e Porto Corsini, rispetto ai quali l'Autorità Portuale sta mostrando una concreta attenzione, che si sostanzierà ancor più in futuro.

Tale attenzione deriva per un verso dalla necessità di consolidare un rapporto non conflittuale e positivo con queste realtà, per l'altro verso dalla possibilità di valorizzare le aree demaniali presenti in modo consistente in entrambe le località.

Un primo consistente intervento riguarda il porto turistico di Marina di Ravenna. Mentre la parte a mare è già stata concessionata nel 1998, per la parte a terra - a conclusione di una lunga vicenda legata alla variante al P.R.P.- il Comitato Portuale ha approvato in data 19.09.02 il P.U.P., atto che rende possibile ora l'ulteriore procedura ai sensi del DPR 509/97. Attorno alla qualificazione delle due località, Autorità Portuale e Comune di Ravenna hanno promosso congiuntamente un concorso di idee nazionale. La conclusione di esso consente ora alle due amministrazioni, per quanto di rispettiva competenza e anche congiuntamente di procedere con gli ulteriori atti e processi che potranno portare gradualmente alla realizzazione di quanto previsto dal P.R.G. e P.R.P., ed evidentemente aggiornabile in sede di nuovo P.R.G.

Vengono di seguito esemplificate le possibili azioni (e le relative competenze) così come sostanzialmente concordate tra Autorità Portuale e Comune di Ravenna.

*Programmazione dei progetti ad attuazione delle risultanze del "concorso di idee e successiva progettazione urbanistica di massima relativamente alla riqualificazione e riordino urbano e dell'immagine di marina di Ravenna e Porto Corsini"*

<b>PORTO CORSINI</b>	<p><b>PUEP dell'avamposto</b></p> <p>a) progettazione esterna affidata dall'Autorità Portuale sulla base di più specifiche indicazioni progettuali predisposte dall'Autorità Portuale con il Comune</p> <p>b) Progettazione esecutiva e realizzazione opere di urbanizzazione a cura dell'Autorità Portuale.</p> <p>c) Frazionamento in lotti e affidamento in concessione a cura dell'Autorità Portuale.</p>
<b>MARINA DI RAVENNA</b>	<p><b>Molo Guardiano</b> Progetto arredo da redigersi da parte del Comune con possibilità di inserimento anche di alcuni chioschi ad uso commerciale.</p> <p><b>Zona Darsena Pescherecci</b> - Usi ammissibili: commercio – pubblici esercizi – residenze – uffici - Progetto preliminare: uffici Comune e Autorità Portuale per coniugare banchine e quote, indi progettazione definitiva raccordandosi alle possibilità di finanziamento a cura dell'Autorità Portuale.</p> <p><b>Mercato Pesce</b> Usi Proponibili: da definirsi in concertazione con il Comune con il contributo della Circostrizione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Bando nazionale di progettazione previo progetto guida redatto da Uffici Comune e Autorità Portuale.</b></li> <li>➤ <b>Progetto definitivo e realizzazione a cura di Autorità Portuale (anche con partecipazione dei privati?)</b></li> <li>➤ <b>Suddivisione in unità funzionali e affidamento in concessione a cura dell'Autorità Portuale.</b></li> </ul> <p>Nella zona retrostante la Darsena pescherecci sono individuati due Piani di Recupero:</p> <p><b>P.D.R. 1</b> (rist. Porto)</p> <p><b>P.D.R. 2</b> (stabulario)</p> <p>per i quali la progettazione sarà a cura dell'Autorità Portuale e del Comune, con possibilità di</p>

ricepire proposte dei concessionari
-------------------------------------

### Darsena di città

Conseguentemente al PRG '93 il Comune di Ravenna ha dato vita al Programma di Riqualficazione Urbana (P.R.U.) della Darsena di Città, costruito in conformità ai contenuti del D.M.LL.PP. 21.12.1994. Il PRU si trova oggi in concreta fase attuativa a seguito dell'attivazione di ingenti risorse pubbliche e private. Esso ha già permesso il riuso di funzioni urbane di comparti dismessi in ambito portuale, la riqualficazione di alcuni quartieri limitrofi, la bonifica di terreni già destinati all'industria in fregio al Candiano e la realizzazione del Parco urbano del Mausoleo di Teodorico. Sono in corso altri importanti interventi per il risanamento delle acque del canale Candiano, tramite la costruzione del collettore fognario e l'adeguamento dell'idrovora, massicce opere di urbanizzazione primaria e secondaria nei comparti di nuovo impianto e la costruzione di edifici residenziali sovvenzionati. L'Autorità Portuale è impegnata attivamente nella nuova fase di riconversione della Darsena di Città, avviata dall'Amministrazione Comunale a seguito del D.M.LL.PP. 08.10.1998 (Programmi di Riqualficazione Urbana per lo Sviluppo Sostenibile del Territorio – P.R.U.S.S.T.). In tale programma la Darsena di Città è diventata parte integrante di un contesto territoriale di più ampie dimensioni e valenze, di interesse regionale e nazionale.

La sua riqualficazione è intimamente connessa al nuovo sistema delle infrastrutture e della logistica con forte riferimento al Corridoio Adriatico, alla riqualficazione del sistema metropolitano costiero ed alla realtà turistica ed ambientale romagnole.

Il P.R.U.S.S.T. infatti ha tra gli elementi strategici il recupero ed il riuso del vastissimo comparto "Agip" collocato in destra canale, in posizione di cerniera tra la città ed il porto, il potenziamento della mobilità stradale di collegamento al porto, il riuso urbano del comparto "Cementi Ravenna" anch'esso in posizione strategica in darsena di città, la bonifica ambientale delle acque e del fondale del tratto più a monte del Candiano, il rafforzamento del sistema ferroviario degli scali merci di Ravenna. All'interno di tale complesso progetto l'Autorità Portuale garantirà la graduale dismissione operativa delle banchine in darsena di città, agevolando la crescita degli usi urbani e direzionali. Si può dire che tali azioni abbiano già avuto inizio con la formazione del P.U.E.P. "Subcomparto Capitaneria di Porto", dove l'Autorità Portuale ha già previsto la costruzione di una palazzina per l'allestimento della propria sede.

### Principali progetti promossi dal Ptcp vigente e stato di avanzamento

Progetto	Enti interessati	Stato di avanzamento
Potenziamento dello scalo merci ferroviario di Ravenna in connessione con l'area per l'intermodalità	Comune di Ravenna, FFSS, Autorità Portuale	Progetto sospeso in quanto non ancora avviata la realizzazione area intermodalità prevista dal PRG
Attuazione dei sei progetti del Programma Speciale d'Area dell'area portuale - Porto di Ravenna	Comune di Ravenna, Autorità Portuale, Provincia di Ravenna, CCIAA, ACER	Tutte le risorse sono state impegnate e la maggior parte delle opere appaltate. Tra il 2003 e 2004 si prevede di completare i lavori, Si ragiona su un rifinanziamento del programma o su un Accordo di Programma, ( o Contratto d'area ) legato alla riconversione del distretto chimico che coinvolga lo stesso Governo nazionale,
Attuazione nuovo progetto unitario del comparto Enichem - Porto di Ravenna	Comune di Ravenna	Il nuovo PUC è stato approvato. La vendita di elastomeri potrebbe porre problemi nuovi di riassetto
Attuare il PRUSST "Il sistema urbano e portuale di Ravenna nel corridoio adriatico" - Porto di Ravenna	Comune di Ravenna, Autorità Portuale, FFSS, Ministero dei LLPP, AGIP ecc.	Stipulato l' accordo quadro con il Ministero per la realizzazione delle diverse parti del progetto. Ancora da reperire le risorse per concretizzare gli impegni,
Realizzazione di un'area attrezzata per l'autotrasporto nell'ambito dell'area intermodale nel porto di Ravenna	Comune di Ravenna, Autorità Portuale	Individuata area in sinistra canale e in corso le varianti di PRG. Si sta completando la progettazione e si sono individuati due possibili canali di finanziamento: Ministero dei trasporti o Ob. 2 2a fase )
Realizzazione nuovi spazi operativi per la dogana in San Vitale	Comune di Ravenna, Dogasne, Autorità Portuale	La delocalizzazione è uno degli interventi previsti dal PRUSST



Realizzazione di una zona franca di carattere commerciale-industriale nel Porto di Ravenna	Comune di Ravenna, Autorità Portuale	Progetto
Riconversione ad usi produttivi e terziari del comparto Agip (ex SAROM)	Comune di Ravenna, Autorità Portuale, FFSS, Ministero dei LLPP, AGIP ecc.	Tale tema è interno al stipulato l' accordo quadro con il Ministero per la realizzazione delle diverse parti del progetto. Ancora da reperire le risorse per concretizzare gli impegni,
Realizzazione nuovo stralcio area Basette e eventuale ampliamento fino alla stazione merci	Comune di Ravenna, Provincia di Ravenna, CCIAA	Il nuovo stralcio delle Basette Sud è stato acquistato da STEPRA, che ha predisposto il progetto e ottenuto il finanziamento dell' OB: 2. Stanno partendo le procedure di appalto
Sviluppo 2° stralcio lottizzazione "Piombone ovest" e sua connessione funzionale con la nuova zona produttiva portuale dei Piomboni	Sapir, Comune di Ravenna, Autorità Portuale	E' stato puntualmente realizzato e rapidamente saturato con l' insediamento di numerose imprese produttive e logistiche, Un nuovo stralcio è reso difficile dalla presenza delle sabbie di escavo
Realizzazione nuova via Baiona e sua connessione con - Porto di Ravenna	Comune di Ravenna, Autorità Portuale, Regione Emilia-Romagna, ENEL	In corso di realizzazione
Potenziamento dello scalo merci ferroviario di Ravenna in connessione con l'area per l'intermodalità	Comune di Ravenna	Progetto in attesa che sia avviata la realizzazione area intermodalità prevista dal PRG
Realizzazione del prolungamento della dorsale ferroviaria in sinistra canale - Porto di Ravenna	Provincia di Ravenna, Comune di Ravenna, Autorità Portuale FFSS,	In corso di realizzazione
Spostamento della stazione merci in sinistra canale - Porto di Ravenna	Provincia di Ravenna, Comune di Ravenna, Autorità Portuale FFSS,	In corso di realizzazione
Nuova connessione tra i due scali merci ferroviari del Porto di Ravenna	Provincia di Ravenna, Comune di Ravenna, Autorità Portuale FFSS	Progetto

## PROBLEMI E CRITICITÀ

### 4 a PORTO DI RAVENNA

Le criticità rilevate sono intrinseche al piano di sviluppo portuale. Infatti per completare l'attuale piano regolatore portuale con l'approfondimento dei fondali a -11,50 m fino a Largo Trattaroli e l'allagamento della curva di Marina, i lavori risultano già programmati, in fase di partenza o già partiti. Si dovranno però scavare circa 8-900 mila mc che dovranno essere messi a decantare in casse di colmata. E i tempi previsti per l'esecuzione dei lavori non possono essere inferiori a 3 anni.

Inoltre, aggiungendo tali materiali ai 7-800 mila mc già presenti in tale area si arriverebbe a non meno di 1.500.000 mc da smaltire; considerando che la capacità massima di smaltimento del territorio di riferimento è di 250-300 mila mc/anno andrebbero previsti non meno di 5 anni per liberare completamente la Penisola Trattaroli.

Rispetto l'ipotesi di approfondire i fondali a -13,50, ritenuta economicamente non sostenibile e non necessaria in quanto fa conto di poter accogliere navi container di una dimensione tale da non essere credibile nell'attuale situazione portuale del medio e alto Adriatico, si ritiene invece percorribile l'ipotesi dell'approfondimento dei fondali a -11,50 m fino alla darsena San Vitale (attuale sito SAPIR e TCR), che potrebbe anche permettere lo sviluppo dei traffici general cargo e container senza necessità di delocalizzazione a breve degli attuali terminal. Ma il tema dello spostamento del terminal Container in penisola Trattaroli, si pone in quanto la potenzialità dell'attuale terminal è di 250mila teu/anno consentire di raggiungere in 5/6 anni.

Relativamente al tema delle aree disponibili per lo sviluppo del porto, la situazione generale evidenzia come quasi tutte le aree siano oggi impegnate (a parte la penisola Trattaroli).

Gli investimenti infrastrutturali che interessano il porto di Ravenna e che riguardano gli interventi relativi alle infrastrutture terrestri, stradali e ferroviarie, sono abbastanza noti e costituiscono in realtà le scelte fondamentali del PTCP in materia di viabilità e di collegamenti ferroviari.

A questi bisogna aggiungere gli interventi esterni alla provincia di Ravenna e alla regione che hanno una grande importanza per lo sviluppo dei traffici portuali; è noto infatti come il porto di Ravenna soffra del forte squilibrio fra flussi di merce a favore di quelle sbarcate.

I progetti che possono incidere significativamente sul posizionamento competitivo del porto di Ravenna sono rappresentati dalla realizzazione dell'alta velocità ferroviaria fra Bologna e Milano, con la liberazione di potenzialità di traffico, il completamento del raddoppio della Bologna-Verona, e la realizzazione del passante di Mestre: così verranno migliorati i collegamenti verso il Brennero, verso l'Austria e verso l'Europa centrale e dell'est.

## **ESIGENZE / PROSPETTIVE / INTENZIONI DI ULTERIORI SVILUPPI**

---

### **4 a PORTO DI RAVENNA**

In tale quadro, per quanto riguarda le rinfuse e in particolare l'argilla, si sta pensando ad un programma di razionalizzazione dell'utilizzo delle aree che dia maggiori spazi ad attività più redditizie e, attraverso una concentrazione dei flussi (con eventuale uso di mezzi di trasporto su ferro), permetta di ridurre l'impatto ambientale (traffico mezzi) sulla città e sul territorio circostante.

In prospettiva, l'integrazione con Porto Garibaldi potrebbe consentire di delocalizzare in tale scalo il trasporto delle argille col vantaggio di liberare aree pregiate per lo sviluppo all'interno del porto di Ravenna.

Infine per individuare ulteriori possibilità di riconversione/riqualificazione sarà fondamentale capire quale futuro potranno avere le aree oggi impegnate da impianti e terminal connessi al petrolchimico. Quindi, in definitiva le principali opportunità potrebbero essere rappresentate da:

- creazione di una nuova darsena nell'area Petra (poco prima della darsena San Vitale), oggi occupata da depositi carburanti in via di dismissione; la proprietà attuale coinvolge Agip e imprenditori privati;
- riconversione area petrolchimico: non è ancora noto quali potranno essere le scelte future di Enichem a riguardo;
- utilizzo da parte Sapir delle aree disponibili poste sulla penisola Trattaroli, in Largo Trattaroli sinistra Candiano e le aree senza fronte banchina poste nella lottizzazione della Valle San Vitale.