

GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

Questo giorno Lunedì 12 **del mese di** Ottobre
dell' anno 2009 **si è riunita nella residenza di** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Errani Vasco	Presidente
2) Muzzarelli Maria Giuseppina	Vicepresidente
3) Bissoni Giovanni	Assessore
4) Bruschini Marioluigi	Assessore
5) Dapporto Anna Maria	Assessore
6) Muzzarelli Gian Carlo	Assessore
7) Pasi Guido	Assessore
8) Peri Alfredo	Assessore
9) Rabboni Tiberio	Assessore
10) Sedioli Giovanni	Assessore
11) Zanichelli Lino	Assessore

Funge da Segretario l'Assessore Zanichelli Lino

Oggetto: PARERE MOTIVATO IN MERITO ALLA VARIANTE AMBIENTALE STRATEGICA RELATIVA AL PIANO REGOLATORE PORTUALE 2007 DEL PORTO DI RAVENNA (D. LGS.4/08; L.R. 9/08)

Cod.documento GPG/2009/1632

Num. Reg. Proposta: GPG/2009/1632

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

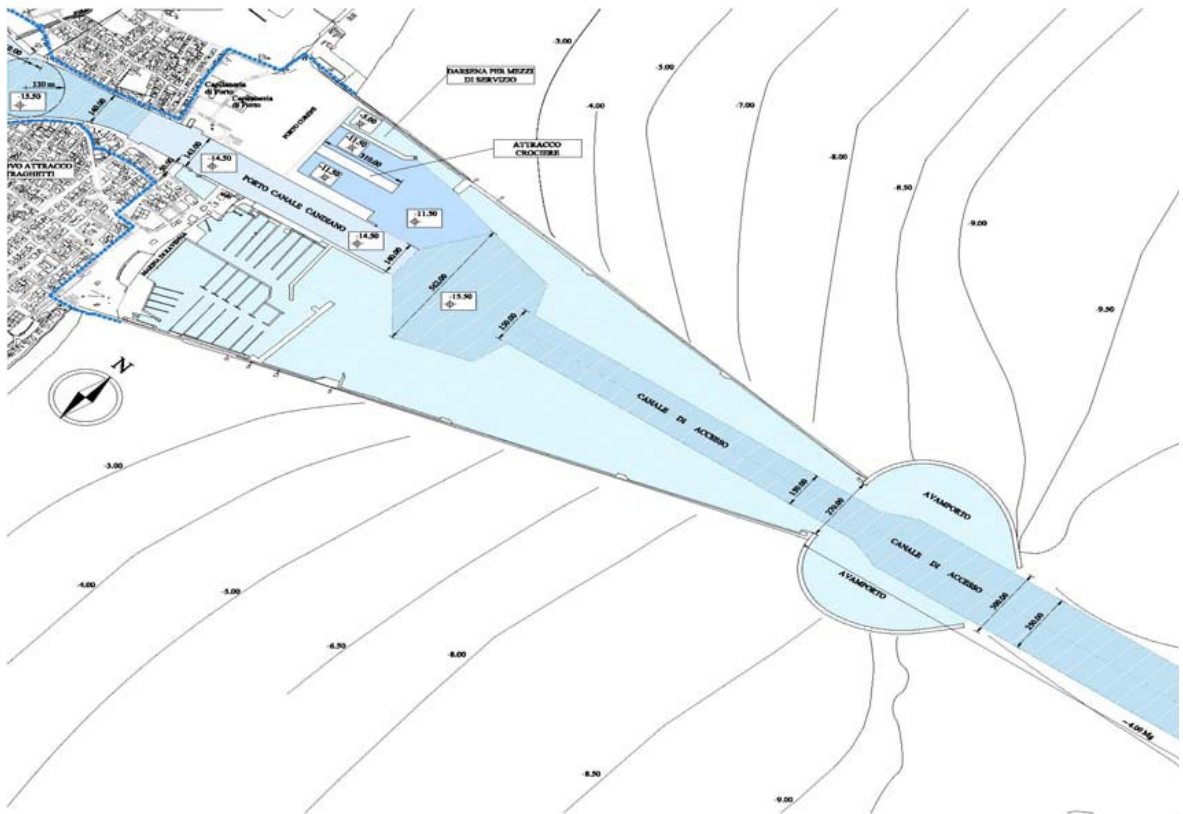
- 1 PREMESSO CHE:
- 1.1 l'Autorità Portuale di Ravenna ha adottato, ai sensi della L. R. 21 aprile 1999, n. 3, art. 170, con Delibera del Comitato Portuale n. 9 del 9 marzo 2007, il Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna;
- 1.2 l'Autorità Portuale di Ravenna, con nota prot 4279 del 4 maggio 2009 (pervenuta il 5 maggio 2009 ed acquisita al prot. n. PG.2009.0106896 del 11 maggio 2009 della Regione Emilia - Romagna) ha trasmesso a questa Regione il Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna, unitamente al Rapporto ambientale ed allo Studio di incidenza, ed ha richiesto l'espressione del parere motivato ai sensi del D. Lgs. 152/06 come modificato dal D. Lgs. 4/08 della L. R. 9/08;
- 1.3 la proposta di Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna interessa il territorio della Provincia di Ravenna e del Comune di Ravenna;
- 1.4 gli elaborati relativi alla proposta di Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna, ivi compresa il Rapporto Ambientale e lo Studio di incidenza sono stati trasmessi, con nota prot. 4294 del 4 maggio 2009, dall'Autorità Portuale di Ravenna agli enti territoriali ed ai soggetti competenti in materia ambientale come di seguito indicato:
- Provincia di Ravenna;
 - Comune di Ravenna;
 - Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Ravenna, Ferrara, Forlì – Cesena e Rimini;
 - Sovrintendenze per i Beni Archeologici per l'Emilia – Romagna;
 - Regione Emilia – Romagna – Servizio pianificazione di bacino e della cosra e difesa del suolo;
 - Consorzio del Parco regionale del Delta del Po;
 - ARPA - Sezione provinciale di Ravenna;
 - Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli;
 - Corpo Forestale dello Stato;
 - Capitaneria di Porto di Ravenna;
 - AUSL di Ravenna;
- 1.5 nel BUR del 6 maggio 2009 è stata data comunicazione del deposito degli elaborati relativi al Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna, unitamente al

Rapporto ambientale ed allo Studio di incidenza, ed è stato dato avvio al periodo di 60 giorni entro i quali chiunque può visionare tali elaborati e presentare proprie osservazioni all'autorità competente, Regione Emilia – Romagna – Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale ed all'autorità procedente, Autorità Portuale di Ravenna;

2 CONSIDERATO CHE:

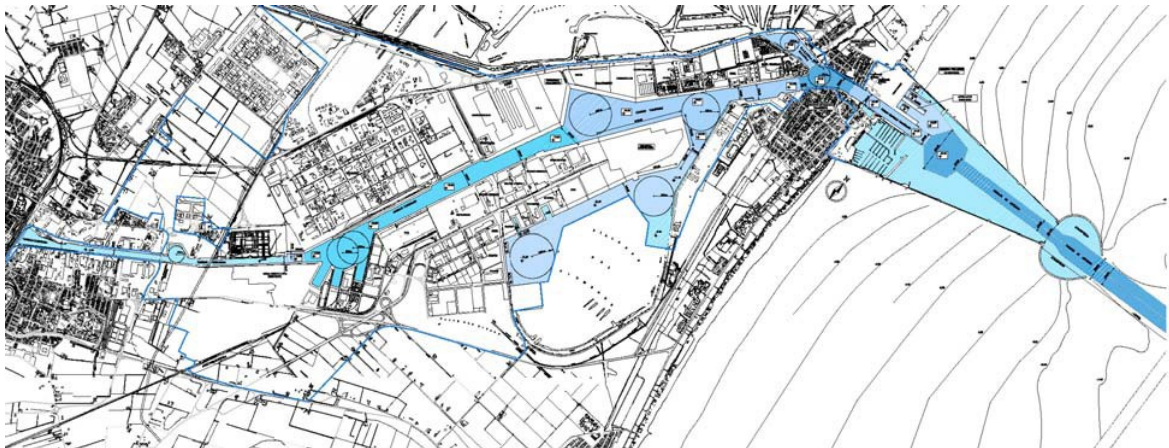
- 2.1 il Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna si pone come aggiornamento del piano regolatore portuale vigente del porto di Ravenna è stato adottato nel 1998 ed approvato nel 2001; la necessità di un nuovo piano regolatore del porto di Ravenna, a distanza di pochi anni dall'approvazione del piano vigente è determinata dai seguenti fattori:
- crescita esponenziale del traffico di contenitori negli anni più recenti, collegata in buona parte all'esplosione delle economie dell'Estremo Oriente;
 - aumento delle dimensioni delle navi porta-contenitori, in conseguenza della decisione dei principali armatori di abbandonare i vincoli imposti dall'attraversamento del canale di Panama;
 - aumento superiore alle previsioni delle dimensioni delle navi che effettuano i trasporti più tradizionali del porto, quali le rinfuse e le merci specializzate;
 - sviluppo considerevole, a livello mondiale e più specificamente italiano, del traffico ingenerato dalle navi da crociera, anche in questo caso con incrementi dimensionali non trascurabili;
- 2.2 il piano di sviluppo del porto di Ravenna, in sintesi, consiste nel consolidare e mantenere il primato nella movimentazione delle merci rinfuse solide e nella crescita nel settore della movimentazione delle merci in contenitori, dei traffici ro-ro e del traffico crocieristico; obiettivo ulteriore è il raggiungimento di una più equilibrata ripartizione tra merci sbarcate ed imbarcate; il perseguimento di tali obiettivi comporterà anche una benefica maggiore diversificazione delle tipologie di merci movimentate ed un rafforzamento/ sviluppo della movimentazione di merci a maggiore valore aggiunto (container, merce su rotabili etc.); il Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna sviluppa una analisi quantitativa dal punto di vista dello sviluppo dei traffici delineato dallo scenario programmatico a scala globale;
- 2.3 per le motivazioni sopra elencate l'Autorità Portuale di Ravenna ha individuato la necessità di approfondire il canale Candiano ed integrare tale progetto con una serie di interventi fondamentali per una migliore fruibilità del territorio; si sintetizzano di seguito gli interventi di grande scala previsti dal nuovo P.R.P. 2007:
- a) la modifica delle opere esterne di difesa;
 - b) l'approfondimento dei fondali;

- c) il reperimento di un'area da destinare a terminal specializzato nel traffico di contenitori;
- 2.4 oltre ai tre interventi di grande scala appena descritti, sono state affrontate e risolte in accordo con l'Autorità Portuale le seguenti altre problematiche:
- a) gli attracchi per navi da crociera e la nuova darsena per mezzi di servizio;
 - b) il potenziamento e la razionalizzazione del collegamento Porto Corsini – Marina di Ravenna;
 - c) la razionalizzazione del terminale per navi ro-ro;
 - d) la nuova configurazione della Pialassa Piomboni;
 - e) la realizzazione di un nuovo accosto operativo presso la darsena San Vitale;
- 2.5 nei punti seguenti si dettagliano gli interventi previsti nel Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna;
- 2.6 **modifica delle opere esterne di difesa:** l'Autorità Portuale di Ravenna ha deciso di introdurre l'estendimento dell'avamposto, già studiato numerosi anni fa e giudicato allora positivamente dal Consiglio Superiore dei LL.PP; l'estendimento comprende l'introduzione di due dighe arcuate che partono esattamente dall'estremità delle dighe esistenti, lasciando inalterata l'imboccatura larga 270 m; l'estremità delle nuove dighe perviene alla profondità di circa 10.0 m, a fronte dei circa 8.5 m attuali, delimitando un'imboccatura principale larga 300 m, ad una distanza in asse di circa 600 m dall'imboccatura secondaria coincidente con l'attuale; la soluzione è indicata schematicamente nella seguente figura:

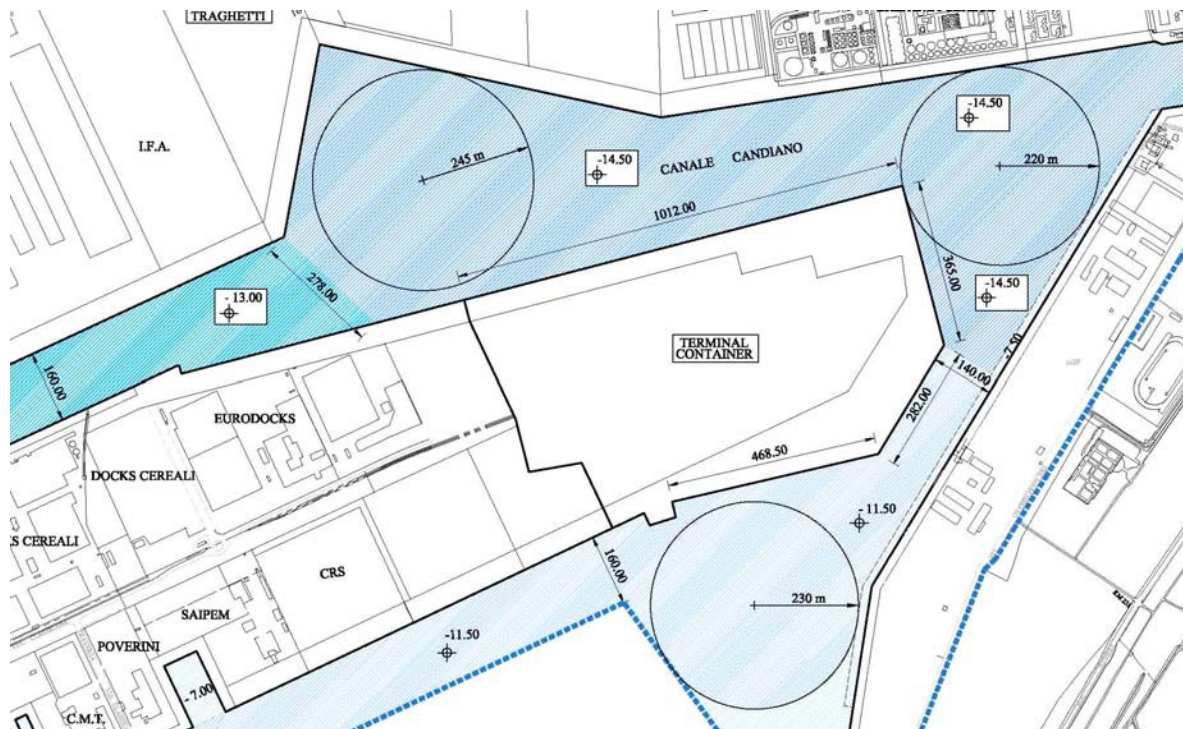


- 2.7 **approfondimento dei fondali:** il canale di accesso, esternamente al porto e nell'avamperto, verrà scavato fino alla profondità di 15.5 m rispetto al l.m.m.; la larghezza nell'avamperto sarà pari a 150 m, all'esterno 300 m; nella zona antistante l'ingresso nel canale Candiano sarà ricavata una zona di evoluzione, anch'essa scavata a -15.5 m s.l.m.m., di forma ottagonale irregolare, all'interno della quale può essere iscritta una circonferenza di diametro pari a 480 m; nel canale Candiano le profondità saranno di 14.5 m fino all'estremità di Largo Trattaroli, tranne il tratto in curva presso la darsena Baiona (curva Marina di Ravenna), ove sarà pari a 15.5 m, secondo quanto suggerito dal centro specializzato che ha eseguito le prove di navigabilità; le sponde del canale Candiano fino alla curva Marina di Ravenna non possono essere allontanate per migliorare la navigabilità, per la vicinanza dei due centri abitati di Marina di Ravenna e di Porto Corsini; si sono previsti solo piccoli interventi di eliminazione di alcune sporgenze, quali ad esempio quella ove trova ricovero il traghetto per i due centri abitati; si rimanda in proposito a quanto esposto nel seguito; oltre la darsena Trattaroli la profondità sarà pari a 13.0 m fino al termine della darsena San Vitale e rimarrà pari a 5.5 m nel restante tratto di canale fino alla fine; nella diramazione che interessa la piallassa del Piombone è stata prevista la profondità di 11.5 m in tutta la zona prospiciente la banchina nord-occidentale, la profondità di 9.5 m nel breve ramo che volge a Sud; tutto il largo Trattaroli inclusa la parte prospiciente la banchina per il traffico ro-ro, sarà escavata alla profondità 14.50 m; alla profondità di 11.50 m sarà escavata la zona di raccordo fra l'avamperto e la nuova darsena, successivamente descritta, destinata alle navi da crociera; la darsena secondaria destinata ai mezzi di servizio avrà

invece una profondità di 5.5 m;



- 2.8 **Terminal specializzato nel traffico di contenitori (TC):** il nuovo terminal per contenitori è stato ubicato subito “a valle” del canale di accesso alla piallassa Piomboni, modificando leggermente la configurazione del Piano Regolatore Portuale vigente, al fine di ottenere un terrapieno di forma il più possibile regolare e di larghezza sufficiente per le esigenze di un moderno attracco per navi porta-contenitori; il terminal così individuato comprende una parte di forma perfettamente rettangolare con una lunghezza di circa 1000 m ed una larghezza utile per lo stoccaggio ed edifici essenziali pari a circa 320 m; una seconda parte, di forma leggermente irregolare prossima alla trapezia, presenta una larghezza massima dell’ordine di 230 m e si presta bene al caricamento dei mezzi ferroviari; il profilo delle banchine del nuovo TC presenta due denti di attracco, uno sul Canale Candiano e l’altro sulla Piallassa Piomboni; il primo è stato previsto in modo da non aggettare nel prezioso spazio del Canale Candiano verso San Vitale, che resta quindi di larghezza pari a 160 m; tale dente è asservito alle navi che servono le attività in fregio ad esso (Eurodocks); il secondo è asservito invece alla banchina TC (di lunghezza 468 m) lato Sud della penisola Trattaroli ed è compatibile con gli spazi necessari al transito delle navi dirette alle altre banchine della Piallassa Piomboni;

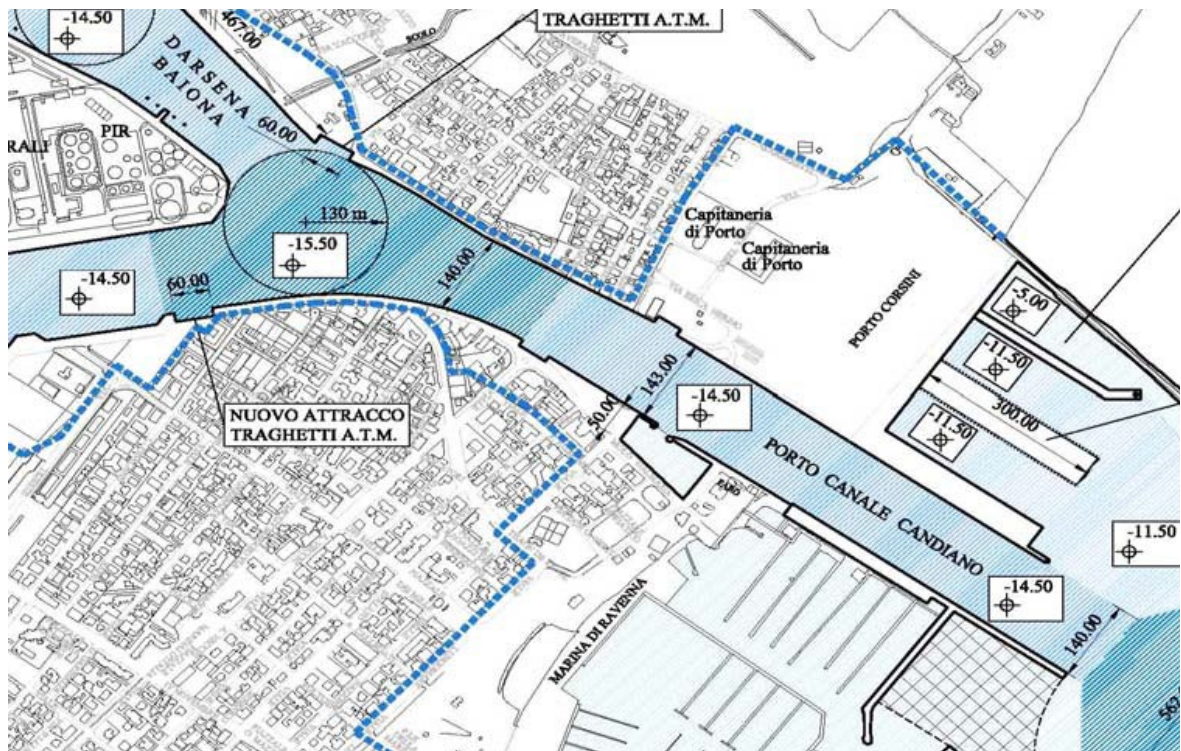


2.9 oltre ai tre interventi di grande scala appena descritti, sono state affrontate e risolte in accordo con l’Autorità Portuale le seguenti altre problematiche:

- gli attracchi per navi da crociera e la nuova darsena per mezzi di servizio;
- il potenziamento e la razionalizzazione del collegamento Porto Corsini – Marina di Ravenna;
- la razionalizzazione del terminale per navi ro-ro;
- la nuova configurazione della piallassa “Piomboni”;
- la realizzazione di un nuovo profilo di canale presso la darsena San Vitale;

2.10 **Attracchi per navi da crociera e nuova darsena per mezzi di servizio:** per le navi da crociera e per la nuova darsena di servizio, è stata scelta l’ubicazione nella zona nord-occidentale dell’avamposto, a terra della quale già ricade l’edificio della Capitaneria di Porto ed è disponibile un ampio piazzale; la darsena di servizio, di profondità pari a 5 m, è stata ubicata in adiacenza alla radice del molo Nord dell’avamposto e risulta di dimensioni molto più ampie di quella utilizzata al giorno d’oggi, con accesso sulla sponda prospiciente Marina di Ravenna tramite un’imboccatura di 35 m di larghezza; è previsto di rendere il lato Nord della darsena attraccabile realizzando banchinamenti verticali opportuni, rettificandone anche il profilo in modo da eliminare l’angolo acuto che oggi la diga Nord forma con la banchina di riva ed offrire maggiori spazi a terra; il molo destinato alle navi da crociera, largo 40 m, è collocato esattamente al centro fra il lato settentrionale dello sporgente che delimita il canale di accesso al porto ed il pennello meridionale di delimitazione della nuova darsena di servizio; il molo può ricevere contemporaneamente due navi; le dimensioni sono tali da poter accogliere le attrezzature principali richieste da questo tipo di traffici nonché i pullman adibiti alle gite turistiche dei passeggeri; ovviamente la due darsene poste ai fianchi del

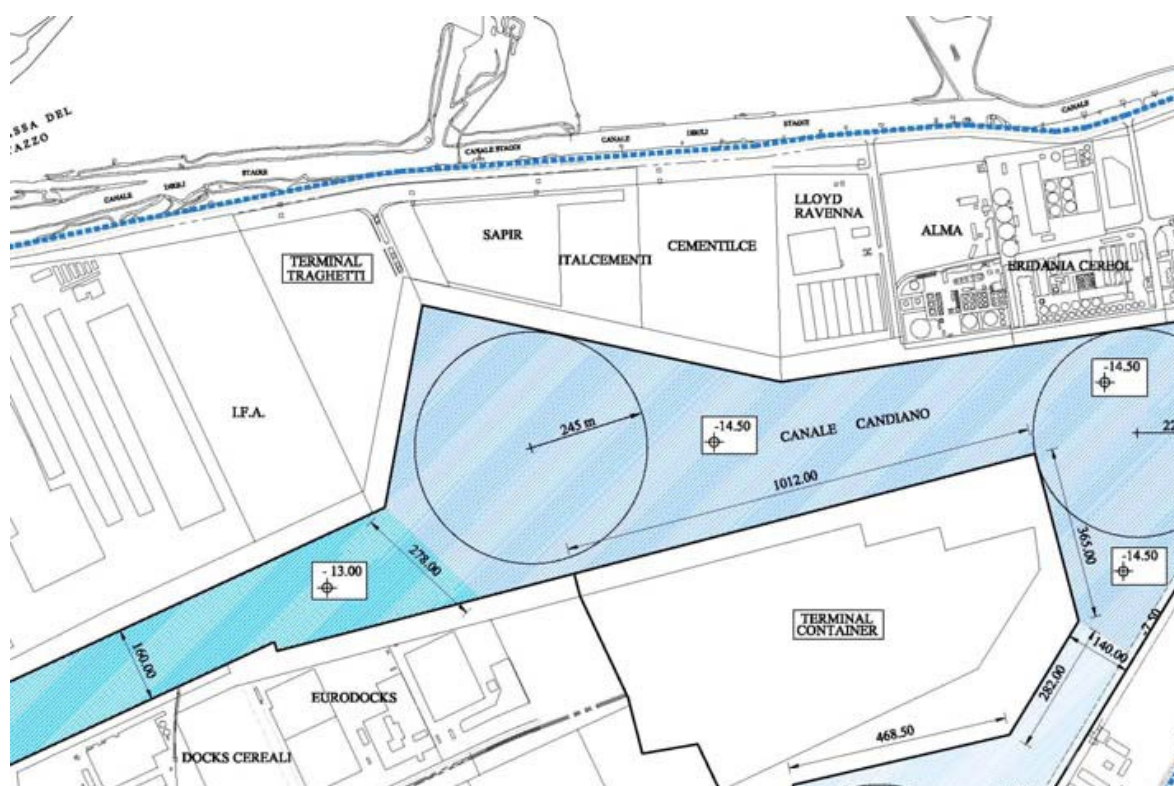
nuovo molo sono di larghezza troppo esigua (100 m) per consentire l'ingresso di altre grandi navi; i lati prospicienti il molo potranno essere destinati solo all'attracco di navi di dimensioni medio piccole; la riduzione del pennello ortogonale alla diga Nord dagli attuali 100 m a 50 m di aggetto (come previsto anche nel Piano Regolatore Portuale vigente), ha permesso di prevedere i moli paralleli ai moli guardiani (e quindi creando darsene regolari di forma rettangolare), lasciando lo spazio sufficiente per la manovra delle navi; per minimizzare l'impatto del traffico sull'abitato occorre compensare gli aumenti prevedibili attraverso lo spostamento del traghetto per autoveicoli a monte dell'abitato; la nuova banchina di riva su cui si radica il molo traghetti ha una lunghezza di circa 360 m e un guadagno verso mare di circa 50 m rispetto alla configurazione del Piano Regolatore Portuale vigente, in accordo con le previsioni del Piano Unitario Particolareggiato del Comune di Ravenna per lo sviluppo di Porto Corsini; tali interventi sono indicati nella figura seguente:



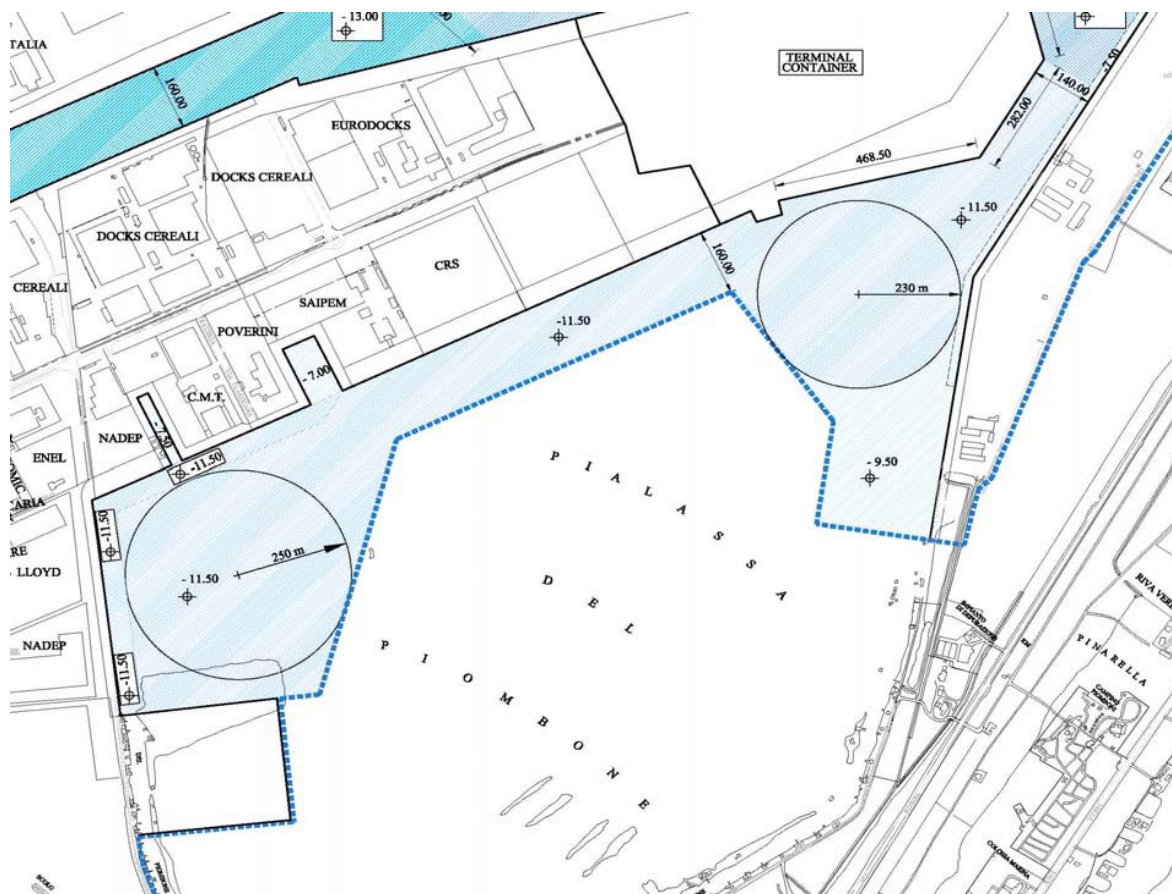
- 2.11 **Potenziamento e razionalizzazione del collegamento Porto Corsini – Marina di Ravenna:** il traghetto Porto Corsini – Marina di Ravenna è stato, quindi, spostato in corrispondenza dell'incrocio fra il Canale Candiano e il canale emissario della Baiona, in posizione cioè più idonea dell'attuale dal punto di vista della navigazione nel canale; la posizione è senza dubbio opportuna anche dal punto di vista della viabilità, anche se il percorso è più lungo rispetto a quello del traghetto attuale e meno idoneo per i pedoni; si è pensato di prevedere un traghetto per soli pedoni più o meno in corrispondenza di quello esistente, con rifugio del natante arretrato rispetto alla banchina sul lato del canale prospiciente l'abitato di Porto Corsini e ricavato all'interno della darsena attualmente destinata a mezzi di servizio

sul lato opposto; tale darsena subirà una piccola riduzione di specchio acqueo, per il parziale interrimento del bacino meridionale, nella zona più stretta; le dimensioni della darsena rimangono sufficienti per accogliere le barche da pesca che oggi vi trovano rifugio; tali interventi sono indicati nella figura precedente;

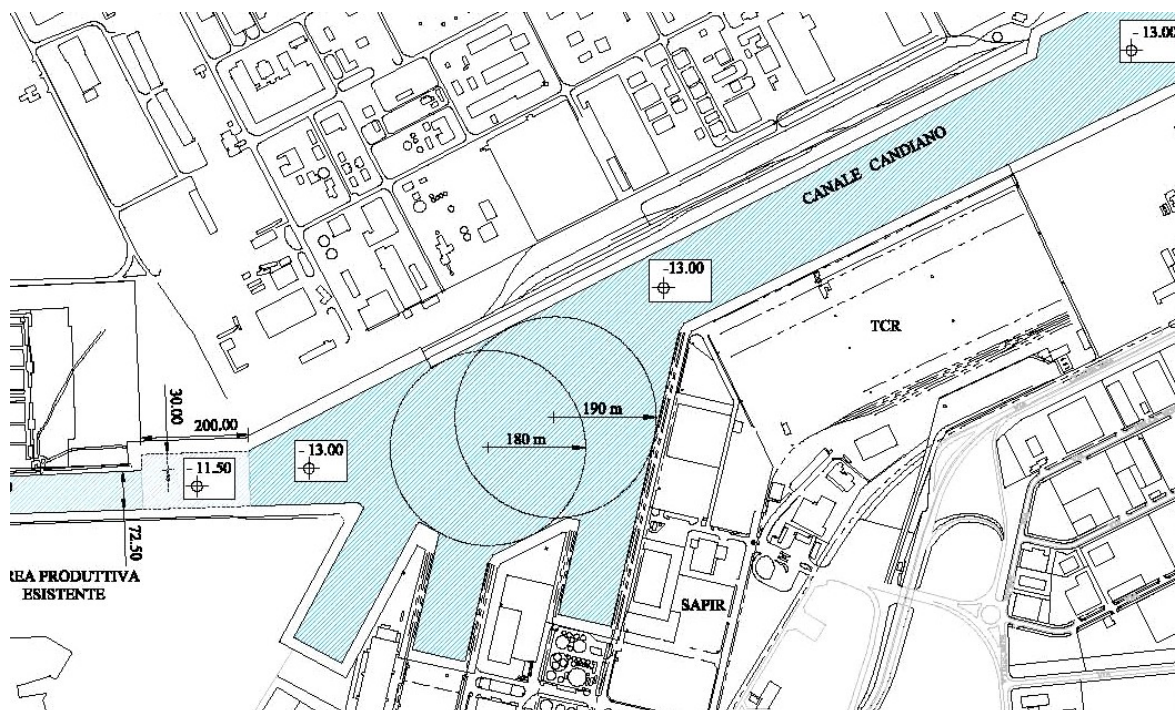
- 2.12 **Terminale per navi ro-ro:** il terminale per navi ro-ro è ubicato, esattamente come nel Piano Regolatore Portuale vigente, nella darsena di grandi dimensioni pseudo-triangolare denominata Largo Trattaroli; il terminale ha una superficie a terra sufficiente per accogliere i mezzi destinati a imbarco e/o sbarco di due traghetti contemporanei di ultima generazione; è però considerare che il cerchio di evoluzione previsto all'interno della darsena ha un diametro dell'ordine di 500 m, per la manovra in sicurezza di grandi navi; il terminale ro-ro è indicato nella seguente figura:



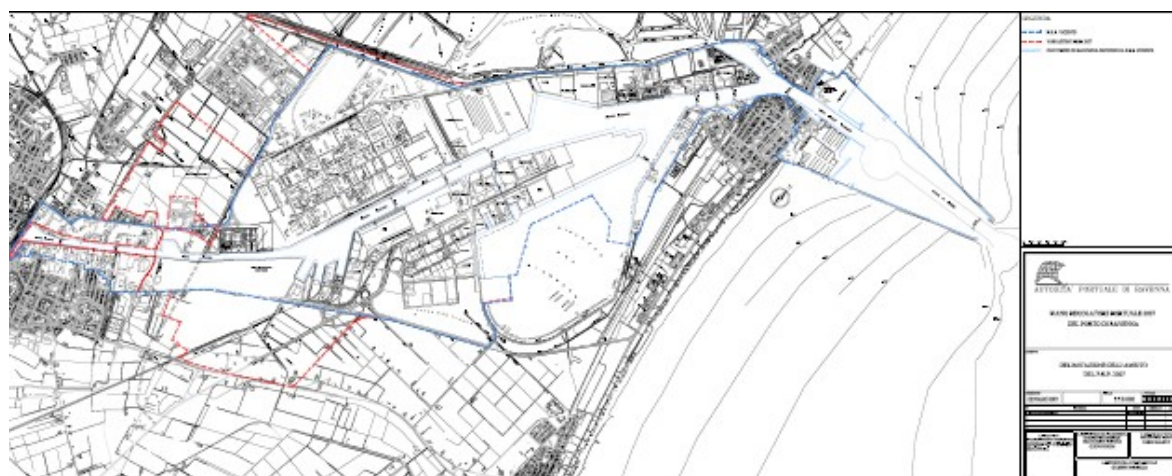
- 2.13 **Adeguamento della configurazione della piallassa del Piombone:** all'interno della piallassa del Piombone il contorno delle opere resta invariato rispetto al Piano Regolatore Portuale vigente, mentre la profondità delle banchine viene estesa a tutto il perimetro che nel nuovo piano raggiunge ovunque i -11.50 m; fanno eccezione le due darsene ricavate dentro al lato sud della penisola Trattaroli che restano secondo P.R.P. rispettivamente alla -7.5 m e -7.0 m; gli interventi previsti sono fuori da ogni zona di vincolo ambientale o paesaggistico; la configurazione della piallassa del Piombone è quindi quella riportata nella seguente figura:



2.14 **Nuovo profilo di canale presso la darsena San Vitale:** alla fine della darsena San Vitale sul lato Nord del Canale Candiano e nell'ultima zona con fondali profondi -11.50 m è prevista la modifica del profilo di canale; il relativo specchio acqueo ha una larghezza di 30 m, una lunghezza di 200 m. e confina con il canale dragato alla -5.5 m; oltre al nuovo profilo è prevista la rettifica del profilo di banchina, sempre lungo il lato Nord del Canale Candiano ed in fregio all'area Polimeri, tramite l'avanzamento di circa 1 m dell'attuale banchina in guisa tale da avere un fronte continuo; la modesta entità dell'avanzamento del fronte banchina è tale da rendere poco distinguibili i relativi profili (attuale e Piano Regolatore Portuale 2007); gli interventi sono individuabili nelle seguente figura:



2.15 il Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna, inoltre, compie una ridefinizione dell'area portuale, in parte in diminuzione ed in parte in ampliamento come evidenziato nella seguente figura:



2.16 Il Rapporto con altri piani e programmi pertinenti il Piano Regolatore Portuale è stato esaminato nel Rapporto ambientale ed è riassunto nei punti successivi;

2.17 **Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT)** propone lo sviluppo di un sistema infrastrutturale che superi le carenze di quello attuale, sinteticamente riconducibile a:

- presenza di estesi fenomeni di congestione;

- mancanza di standard di servizio uniformi ed adeguati alle esigenze di qualità e sicurezza;
- fragilità del sistema in seguito ad eventi accidentali;
- eccessivi carichi sull'ambiente;
- elevata incidentalità stradale;

il P.G.T. analizza e propone le priorità di intervento per le infrastrutture e i servizi di trasporto di livello nazionale ed internazionale; per conseguire le finalità di sviluppo dei collegamenti di interesse nazionale, il P.G.T. ha individuato il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT); il traffico complessivo delle merci nei porti italiani, sulla base dei dati di questo Piano (SNIT), è in crescita, e ha raggiunto 443,5 milioni di tonnellate nel 1996; il traffico è costituito per il 52,2% da prodotti petroliferi, e per il restante 47,8% da merci secche; le merci sbarcate prevalgono nettamente, in termini di peso, su quelle imbarcate (rispettivamente 71,3% e 28,7% del totale); particolarmente significativo è il traffico di container, che nel 1998 ha raggiunto 5.903.623 TEU (unità convenzionali equivalenti a 1 container da 20 piedi); in aumento è anche il traffico passeggeri (56,71 milioni nel 1996), alimentato in prevalenza dai collegamenti con le isole maggiori e minori; nell'ambito delle tipologie di traffico indicate, il SNIT attuale comprende 21 porti tra i quali è ricompreso il Porto di Ravenna, in quanto porti che presentano:

- rilevante entità dei traffici ad elevato valore aggiunto;
- elevato grado di specializzazione (per singole o differenti filiere merceologiche nell'ambito dello stesso porto, oppure all'interno di sistemi portuali diffusi);
- elevata entità del traffico combinato, alternativo al trasporto "tutto strada", sulle relazioni dell'Italia continentale;
- traffici rilevanti con le isole maggiori;

2.18 il **Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)**, approvato con delibera del Consiglio regionale n. 1322 del 22 dicembre 1999, rappresenta il principale strumento di pianificazione dei trasporti attraverso cui la Regione persegue gli obiettivi di un razionale e funzionale utilizzo del proprio territorio, assicurandone accessibilità e fruibilità; il ruolo del Porto di Ravenna, descritto nel PRIT, evidenzia come lo scalo ravennate può svolgere un ruolo determinante nell'ambito sia della mobilità merci regionale, sia di quella marittima del sistema adriatico (si pensi al futuro ruolo del Corridoio Adriatico inserito nella rete trans-europea dei trasporti), sia di quella passeggeri da crociera e da traghetto per le destinazioni della Grecia, Croazia, Turchia ed Albania; nel PRIT si sottolinea la necessità di intervenire con misure urgenti sia di natura organizzativa ed infrastrutturale sia di natura gestionale, per consentire al Porto di Ravenna di divenire un centro avanzato di servizi logistici internazionali ed un generatore di domanda strettamente collegato alle grandi reti di navigazione ed al sistema portuale mediterraneo;

2.19 il PRIT fa proprio il Piano Regolatore del Porto ed individua gli interventi indicati di seguito:

- Valorizzazione delle possibilità insediative nelle aree produttive portuali, al fine di attrarre nuove imprese industriali e terziarie e sostenere l'ampliamento e la riqualificazione delle attività esistenti; l'intervento riguarda la riduzione dei costi

delle aree e degli oneri di urbanizzazione, interventi formativi ed incentivi agli investimenti per attività produttive e di servizio;

- Realizzazione di un Terminal Passeggeri nel porto di Ravenna al servizio dei flussi di traffico verso il bacino Adriatico e Mediterraneo; gli interventi previsti riguardano l'approfondimento dei fondali fino a 10,50 m, l'adeguamento dell'avamposto, la razionalizzazione degli spazi a terra e la realizzazione dei servizi di supporto ai passeggeri, l'adeguamento della viabilità e la realizzazione degli edifici di servizio;
- Riqualficazione urbana della darsena di città, che prevede la trasformazione delle aree dismesse della zona portuale in quartiere urbano; gli interventi previsti riguardano edilizia residenziale pubblica, opere di urbanizzazione, viabilità, bonifica ambientale ed arredo urbano;
- Risezionamento dei canali e ricostruzione dossi e barriere nella Pialassa Baiona e nel canale Baccarini, per migliorare la qualità delle acque ed il ricambio laguna – mare ed ottenere condizioni favorevoli per le specie acquatiche; l'intervento prevede il risezionamento del canale Baccarini, opere di consolidamento, scavo e presidio;
- Risanamento del bacino idrografico del Canale Candiano e Pialassa del Piombone, con interventi vari di fognatura, depurazione, disinquinamento, allo scopo del recupero ambientale e dello sviluppo delle attività economiche e turistiche;
- Escavo fondali in zona Piombone per il potenziamento della zona portuale; l'intervento riguarda lo scavo dei fondali in zona Piombone per il potenziamento della zona portuale, garantire fondali costanti in tutto il porto, (dall'imbocco, sino a S. Vitale, lungo il canale principale ed il Canale Piombone) ed incentivare nuove iniziative e nuovi traffici;

2.20 il PRIT, agli interventi di natura infrastrutturale marittima e di risanamento e potenziamento dell'area portuale, aggiunge quelli necessari a connettere l'area portuale con il sistema di trasporto terrestre, sia nel settore della viabilità sia, con ancora maggiore urgenza, nel settore ferroviario; si prevede infatti lo sviluppo di un sistema logistico connesso al Porto di Ravenna, il rafforzamento del rapporto con l'Interporto di Bologna (attraverso una variante di tracciato sulla SS253 con connessione tra la A14 bis liberalizzata e la Trasversale di pianura) e, più in generale, con il sistema logistico interportuale padano; nell'ambito dei collegamenti terrestri del porto sono in fase di avanzata definizione alcune opere indispensabili alla funzionalità dell'interscambio mare – terra; in particolare sono in corso di definizione specifici accordi e protocolli tra Ministero dei Trasporti, Enti pubblici emiliano – romagnoli, Autorità portuale e Ferrovie dello Stato, i seguenti interventi prioritari, co-finanziati da F.S. Ministero dell'Ambiente, Regione Emilia Romagna, Provincia e Comune di Ravenna:

- Delocalizzazione dello scalo merci di Ravenna in sinistra del Canale Candiano (realizzazione di una nuova stazione merci e di un nuovo fascio merci);
- Costruzione di 3,5 km di binario come prolungamento del raccordo ferroviario in sinistra del Canale Candiano;

- Razionalizzazione della viabilità (interventi di automazione di attraversamenti stradali e semaforizzazioni) e dei sotto - servizi (ENEL – adeguamento e costruzione ex-novo di impianti tecnologici), adeguamento e costruzione ex-novo di impianti di armamento, in sinistra Canale Candiano. Ai fini del potenziamento delle attività in sinistra del Porto di Ravenna risulta inoltre necessario l'adeguamento della nuova via Baiona;

2.21 il **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)**, approvato con delibera n. 56749/136 del 19 luglio 2004 dal Consiglio Comunale di Ravenna nella quale richiamate le attività intraprese dall'Amministrazione in materia di mobilità sostenibile, vengono gli obiettivi prefissati; la strategia è così riassumibile:

- migliorare la ecocompatibilità del traffico;
- stimolare l'utilizzo di mezzi alternativi;
- ridurre la pressione del traffico sulle zone e sulle strade più delicate della città;

tra gli interventi più significativi, già realizzati o da realizzare, sono contemplati interventi infrastrutturali sul sistema perimetrale extraurbano; le ipotesi progettuali relative alla nuova Romea (E55) prevedono l'attraversamento del territorio ravennate con un itinerario più esterno, ad Ovest della attuale Classicana; a questo intervento va collegata la rifunzionalizzazione del ramo debole della perimetrale extraurbana, ovvero la SS 309 Dir, che convoglia i flussi di traffico, soprattutto di mezzi pesanti, da/per il porto e la zona industriale;

2.22 il **Piano Territoriale Regionale (PTR)** della Regione Emilia Romagna, approvato con delibera del Consiglio regionale n. 3065 del 28 febbraio 1990, denuncia una situazione poco efficiente per quanto riguarda l'infrastrutturazione della rete dei trasporti della Regione, per quanto riguarda sia la quantità sia la qualità delle reti esistenti; il PTR individua il potenziamento del porto di Ravenna; in particolare individua il collegamento diretto tra il sistema idroviario del Po ed il porto di Ravenna come connessione strategica; tale connessione consentirà di raccordare il sistema idroviario con uno dei terminali marittimi che ne costituiscono il naturale recapito, contribuendo con ciò sensibilmente allo sviluppo della navigazione interna; inoltre, il Porto di Ravenna si configura come unica struttura in Emilia Romagna potenzialmente in grado di rispondere ad una domanda di trasporto in cui le diverse modalità risultino integrate tra loro;

2.23 il **Piano Territoriale Di Coordinamento Provinciale (PTCP)**, approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 9 del 28 febbraio 2006 e successivamente modificato dal provvedimento n. 17 del 14 dicembre 2007 a seguito dell'approvazione del PSC del Comune di Ravenna, ha dato attuazione alle prescrizioni del Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.) e quindi costituisce, in materia paesaggistica, l'unico riferimento per gli strumenti comunali di pianificazione e per l'attività amministrativa attuativa; nel quadro degli indirizzi, delle politiche e delle azioni del PTCP, lo sviluppo del Porto di Ravenna rappresenta una priorità;

- 2.24 la Provincia di Ravenna è, inoltre, interessata da due programmi speciali d'area tra cui il Programma speciale d'area "Porto di Ravenna" (il cui accordo preliminare è stato approvato dalla Giunta regionale il 10 dicembre 1998) che intende rispondere all'obiettivo della riqualificazione dell'area portuale per affrontare le difficoltà connesse alla sua continua evoluzione. Il programma speciale si articola in sei linee progettuali:
- Valorizzazione delle possibilità insediative nelle aree produttive;
 - Realizzazione del Terminal passeggeri nel Porto di Ravenna;
 - Riqualificazione urbana della Darsena di città di Ravenna;
 - Intervento di risezionamento canali e ricostruzione dossi e barene nella Pialassa Baiona-Canale Baccarini;
 - Risanamento bacino idrografico Candiano e Pialasse – Fognature e depurazione dell'area portuale – opere in destra Candiano;
 - Escavo fondali in zona Piombone per il potenziamento della zona portuale;
- 2.25 il **Piano Strutturale Comunale (PSC)**, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale PV 25/2007 del 27 febbraio 2007, rappresenta un piano dai contenuti sia strategici che strutturali; il PSC individua, quale componente del Sistema della mobilità, il Canale Portuale, che comprende il canale vero e proprio con i relativi bacini di evoluzione, le banchine e le relative aree di accesso e di servizio, il demanio marittimo; in tali componenti gli interventi sono disciplinati dal Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE); il PSC, inoltre, definisce lo "Spazio Portuale" proponendo la sostanziale conferma dell'Ambito Portuale così come definito nel Piano Regolatore del Porto, e ne affronta l'assetto strategico focalizzando l'attenzione sui temi che determinano criticità e prospettive;
- 2.26 le politiche/azioni previste dal PSC per lo spazio portuale tendono ad ampliare la funzione turistica del porto, a morire lo sviluppo della cantieristica, a favorire la ristrutturazione delle aree portuali anche attraverso la riconversione produttiva, a strutturare le funzioni direzionale e logistica; i nuovi insediamenti sono limitati al completamento degli spazi non ancora insediati all'interno del comparto portuale;
- 2.27 dalla Valutazione di Sostenibilità Ambientale Territoriale (VALSAT) a corredo del PSC si evince come lo Spazio Portuale, contenendo previsioni insediative vere e proprie, comporta impatti negativi sulle matrici ambientali (atmosfera, paesaggio, ecc.) che richiedono l'adozione di misure di mitigazione e compensazione; tali misure di mitigazione sono state recepite nella Normativa del PSC e dovranno essere inserite nelle pianificazioni e programmazione di settore
- 2.28 le previsioni del PSC per il porto, di nuovo impianto e di riconversione, possono comportare un aumento dei consumi energetici e delle emissioni inquinanti in atmosfera poiché, vi sarà complessivamente un aumento delle superfici insediate; sarà pertanto molto importante l'applicazione di tecnologie costruttive, di processo e di depurazione migliori rispetto a quelle esistenti nonché la scelta di attività produttive a minore impatto ambientale; le aree per la logistica portuale possono produrre localmente un aumento dell'inquinamento atmosferico, che andrà

contenuto con idonee alberature e fasce di filtro;

- 2.29 riguardo la tutela degli aspetti naturalistici, le trasformazioni previste nello spazio portuale contengono la dispersione insediativa e non interferiscono territorialmente con le aree naturali circostanti; il punto che presenta maggiore criticità riguarda la pialassa del Piombone, per la quale si conferma nella zona sud un'area per piazzali e banchine, già previste dai precedenti Piani Regolatori; tale intervento dovrà essere subordinato ad un intervento complessivo di risanamento della pialassa; dovranno, inoltre, essere realizzati interventi di schermatura mediante modellazione del terreno e/o rimboschimento fra le aree produttive e le aree naturali;
- 2.30 l'ambito portuale può influenzare la qualità dell'ambiente urbano relativamente alla mobilità, soprattutto nella zona fra la darsena di città ed il porto; i nuovi insediamenti produttivi potrebbero infatti comportare un aumento della mobilità locale in un'area assai delicata dal punto di vista infrastrutturale che presenta criticità da gestire legate alla presenza del canale navigabile, delle aree per logistica portuale, delle infrastrutture stradali e ferroviarie presenti e/o previste dal PSC; inoltre, sia gli interventi di nuovo impianto destinati ad attività produttive portuali sia le ristrutturazioni, tenderanno ad aumentare il consumo di risorse non rinnovabili nella fase di costruzione (materiali litoidi, acqua, ecc.), dei nuovi impianti e nella fase operativa; tutti gli interventi previsti nello spazio portuale in aree precedentemente destinate ad attività produttiva o potenzialmente contaminate dovranno obbligatoriamente prevedere un piano di caratterizzazione e una eventuale bonifica sia dei terreni che delle acque di falda dei siti interessati, migliorando quindi la qualità dei suoli;
- 2.31 il **Piano di Tutela delle Acque (PTA)** della Regione Emilia Romagna è stato approvato dall'Assemblea Legislativa, con Delibera n. 40 del 21 dicembre 2005; il PTA costituisce lo strumento di pianificazione a disposizione delle Pubbliche Amministrazioni, e della Regione per il raggiungimento degli obiettivi di qualità fissati dalle Direttive Europee e recepite nella normativa italiana, attraverso un approccio che deve essere necessariamente integrato considerando adeguatamente agli aspetti quantitativi oltre a quelli più tipicamente di carattere qualitativo;
- 2.32 nel quadro conoscitivo del PTA vengono indicati i corpi idrici significativi della Regione; tra questi, nella tabella 03 "Acque di transizione", sono individuati anche la Pialassa Baiona e la Pialassa Piombone; l'intero tratto di costa emiliano romagnolo, da Goro a Cattolica e da costa fino a 3 km al largo, è stato considerato "corpo idrico significativo unico"; entro il 31 dicembre 2016, ogni corpo idrico significativo, superficiale o sotterraneo, deve raggiungere lo stato di qualità ambientale buono; al fine di assicurare il raggiungimento dell'obiettivo finale, ogni corpo idrico superficiale classificato o tratto di esso deve conseguire almeno i requisiti dello stato sufficiente entro il 31 dicembre 2008; per le acque marine costiere sono stati definiti gli obiettivi definiti dall'Autorità di Bacino del fiume Po, in termini di concentrazione massima ammissibile di fosforo totale nella sezione di chiusura del bacino; per i corpi idrici individuati, entro il 31 dicembre 2016 devono

esser mantenuti o raggiunti gli obiettivi di qualità di cui all'allegato 2 del decreto;

- 2.33 il PTA inserisce il Canale Candiano nel Bacino del Candiano, e definisce il suo Stato Ambientale di classe 3; per quanto riguarda invece la classificazione dello stato ambientale complessivo delle acque marine costiere, deve ancora essere definito il criterio di classificazione, che avverrà con apposito Decreto ministeriale; in ogni caso, il tratto di costa emiliano – romagnola, che è compreso tra la foce dell'Adige e il confine meridionale del Comune di Pesaro, è definita, dal Decreto, area "sensibile";
- 2.34 per quanto riguarda gli obiettivi definiti a scala di Autorità di Bacino, ci si deve riferire a quella dei Bacini Regionali Romagnoli; in particolare, l'ambito costiero, ove recapitano sia il Porto Canale di Cesenatico che il Canale Candiano – Porto di Ravenna, necessita di adeguamenti al sistema depurativo e fognario e del controllo degli apporti diffusi da fonti agricole ed urbane;
- 2.35 la regione Emilia Romagna ha approvato il documento relativo alla **Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC)** con delibera dell'Assemblea legislativa dell'Emilia – Romagna n. 645 del 20 gennaio 2005 al fine di disporre di uno strumento specifico per indirizzare in modo armonico lo sviluppo delle attività che insistono sulla costa ed influenzare positivamente l'insieme dei fattori che dall'entroterra e dal mare premono su questo territorio in delicato equilibrio, con l'obiettivo di spostare il baricentro degli interventi su politiche proattive, capaci di prevedere, collegare, ed affrontare in modo coordinato fenomeni di qualità ed intensità nuove come l'innalzamento del livello dei mari e la trasformazione geologica e geomorfologica dei territori;
- 2.36 la Regione ha, quindi, scelto di affrontare le problematiche costiere correlando variabili a carattere biologico, ecologico, fisico, economico e sociale, e per quanto riguarda le problematiche portuali ha rilevato la necessità dei seguenti adeguamenti:
- Portualità, rifiuti da natanti, rischi da trasporto marittimo;
 - Sicurezza nella navigazione, attracco, attività di carico/scarico nei porti;
 - Procedure ottimali volte a ridurre l'inquinamento nei porti;
 - Riduzione degli scarichi in mare dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;
 - Allestimento, adeguamento o miglioramento della disponibilità e dell'utilizzo degli impianti portuali di ricezione, raccolta e stoccaggio dei rifiuti delle navi;
 - Aumento del livello di rispetto delle norme e della legalità;
 - Protezione internazionale di particolari aree marine e costiere ad alta valenza naturalistica, economica e culturale dai rischi derivanti dal trasporto marittimo pericoloso;
 - Miglioramento degli standard qualitativi e delle condizioni operazionali delle navi trasportanti carichi inquinanti e/o pericolosi nelle aree marine a rischio;
- 2.37 dal punto di vista dell'impatto ambientale sono particolarmente significativi:

- L'aspetto della prevenzione degli scarichi marittimi che coinvolgono sostanze inquinanti o pericolose e la conseguente adeguatezza del sistema di prevenzione dei rischi, di gestione delle emergenze e di minimizzazione degli inquinanti una volta che l'incidente sia avvenuto;
- L'aspetto della prevenzione e riduzione dell'inquinamento collegato alla normale operatività delle navi, in primo luogo di quelle che trasportano sostanze pericolose e nocive, ma anche di quelle che esercitano altre attività, commerciali e non, quali la pesca, il turismo o il diporto;
- L'aspetto della corretta gestione portuale dei rifiuti e dei residui del carico provenienti dalle navi, tenendo conto sia dell'adeguatezza delle strutture e degli impianti portuali sia della loro integrazione con il più ampio sistema di pianificazione e gestione dei rifiuti;

2.38 la Provincia di Ravenna, il 3 marzo 2009, ha approvato l'aggiornamento al **Piano delle Attività Estrattive(PIAE)**; i contenuti della Variante di Piano sono sintetizzati di seguito:

- verificare l'effettivo stato di attuazione del PIAE vigente;
- aggiornare lo stato di attuazione dei documenti di pianificazione comunali;
- definire lo stato di fatto delle attività estrattive dei poli/ ambiti del Piano a fine 2006;
- quantificare le disponibilità residue dei poli/ambiti previsti dal PIAE e dai PAE comunali a fine 2006;
- aggiornare le stime dei fabbisogni provinciali per i prossimi sette anni (2007-2013) in modo da evitare che, a causa dei tempi che possono intercorrere per l'approvazione del nuovo PIAE, possano verificarsi interruzioni della regolare attività estrattiva;

2.39 con riguardo a quanto disposto dal PIAE all'art. 9 delle NTA e dal protocollo "Accordo Territoriale tra la Provincia di Ravenna, il Comune di Ravenna e l'Autorità Portuale di Ravenna per il riutilizzo dei sedimenti dragati dal canale Candiano", si stabilisce che nelle aree oggetto di riempimento con materiali derivanti dall'escavo dei fondali dell'ambito portuale, il Comune di Ravenna nei propri strumenti autorizzativi possa prevedere quale sistemazione finale anziché un tombamento, secondo le modalità già individuate dall'Accordo stesso per la parte superficiale del terreno, una delle possibilità indicate dal Parco del Delta del Po ed in particolare: creazione di aree rimboschite a fini naturalistici nell'ambito di un progetto di compensazione delle emissioni di CO₂, o il permanere all'interno dell'area oggetto di scavo di un bacino o prato allagato gestito sulla base di fini naturalistici le cui dimensioni e caratteristiche dovranno essere dettate dal Comune stesso e comunque di profondità non superiore ai 50 cm;

2.40 il PIAE indica alcune cave, stabilendo una priorità di conferimento in base all'"Accordo Territoriale tra la Provincia di Ravenna, il Comune di Ravenna e l'Autorità Portuale di Ravenna per il riutilizzo dei sedimenti dragati dal canale Candiano"; in particolare è individuata nella cava Morina l'area nella quale poter eventualmente conferire i materiali di sedimento dragati nell'area portuale

allorquando si verificasse la necessità di individuare altre aree nelle quali ricoverare tali materiali, con le seguenti condizioni:

- l'Autorità Portuale conferisca i materiali che si produrranno dai dragaggi dell'area portuale prioritariamente presso le cave di cui all'art. 9 delle NTA del PIAE;
- sia preventivamente completato il tombamento di almeno una delle due cave previste all'art 9 secondo le modalità descritte nell'accordo e nel crono programma così come modificati in esito a questa conferenza di pianificazione,
- tale sistemazione finale effettivamente ultimata sia stata giudicata positivamente dalla Commissione Tecnica Infraregionale delle Attività Estrattive;
- sia reso disponibile materiale per effetto dell'esecuzione dei lavori nell'area portuale che palesi la necessità di ricorrere ad uno spazio ulteriore rispetto a quello già reso disponibile dalle due aree di cui all'art 9 NTA;
- l'area di espansione concessa in estensione per il tombamento dell'area già scavata nella cava Morina sia contenuta nei limiti territoriali dei 10 ettari in continuità con l'area già scavata e per un quantitativo massimo di 600.000 mc di materiale, e con l'obbligo già contemplato per questi casi di ritombamento anche della nuova area scavata e del termine delle attività di coltivazione; il PAE del Comune di Ravenna, allorquando ciò sarà reso necessario, procederà all'individuazione precisa dell'area da scavare, delle modalità di coltivazione e sistemazione finale con l'obbligo di ricondursi a quanto già previsto per le cave di cui all'articolo 9 delle NTA del PIAE.

- 2.41 il Piano Regolatore Portuale di Ravenna non appare in contrasto con gli strumenti pianificatori in materia di tutela paesaggistico - ambientale e naturalistica; non si registrano, inoltre, disarmonie con le previsioni degli strumenti di pianificazione, ma anzi, gli interventi previsti nel PRP, trovano riscontro nei principali piani esaminati (PSC, PTCP);
- 2.42 in riferimento agli strumenti di tutela e salvaguardia, i vincoli individuati nell'area in studio non negano esplicitamente la possibilità di realizzare le opere previste dal Piano Regolatore Portuale di Ravenna, ma gli effetti della loro realizzazione (rumore, emissioni in atmosfera, movimentazione di sedimenti, ecc) ed il loro esercizio, potrebbero costituire elementi di contrasto con gli obiettivi di pianificazione e di salvaguardia;
- 2.43 gli ambiti territoriali del Piano Regolatore Portuale lambiscono i seguenti SIC e ZPS:
- SIC-ZPS IT4070003 – “Pineta di San Vitale e Bassa del Pirottolo”;
 - SIC-ZPS IT4070004 – “Pialasse della Baiona, Risega e Pontazzo”;
 - SIC-ZPS IT4070006 – “Pialassa dei Piomboni, Pineta di Punta Marina”;
- 2.44 il PTCP prevede alcune precise previsioni di sviluppo (comprehensive del Porto di Ravenna che rappresenta una priorità nella pianificazione provinciale), che interessano in modo diverso la quasi totalità dei SIC e ZPS provinciali; dalla Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT) a corredo del

PTCP, si evidenziano le criticità relativamente ai SIC e ZPS interessati dal Piano Regolatore Portuale riassunte nei punti seguenti;

- 2.45 **IT4070003 Pineta di San Vitale, Bassa del Pirottolo:** il sito è tutelato ai sensi dell'articolo 3.25.a di tutela naturalistica di conservazione, dell'articolo 3.17 zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua, dell'articolo 3.18 invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua, che garantiscono una adeguata protezione aggiuntiva alle forme di conservazione imposte dalle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE; la "Zona Industriale Portuale" prevista dal PTCP confina direttamente con il SIC/ZPS; in generale, si raccomanda di mantenere almeno 150 metri di distanza tra le opere da realizzare per l'attuazione delle previsioni del PTCP e il confine del sito, attuando nell'area cuscinetto interventi volti a minimizzare l'incidenza (fasce tampone alberate, siepi selvatiche, piccole zone umide naturali); in caso sia inevitabile la contiguità tra le opere da realizzare o tra le infrastrutture già presenti e da potenziare e il confine del sito, occorre realizzare al confine tra i due sistemi interventi lineari volti a minimizzare l'incidenza (fasce tampone alberate, siepi selvatiche alberate, terrapieni alberati); la realizzazione delle opere conseguenti la previsione di PTCP deve tener conto, in sede di valutazione di incidenza, delle seguenti problematiche:
- mitigazione dell'impatto visivo;
 - annullamento dei possibili impatti sull'avifauna;
 - predisposizione di piani di intervento immediato in caso di incidenti che determinino il rilascio in atmosfera, nelle acque o al suolo di inquinanti;
- 2.46 **IT4070003 Pialasse della Baiona, Risega e Pontazzo:** vale quanto detto per il precedente punto 2.44;
- 2.47 **IT4070006 Pialassa dei Piomboni, Pineta di Punta Marina:** il sito è tutelato ai sensi dell'articolo 3.25.a di tutela naturalistica di conservazione, dell'articolo 3.13 zone di riqualificazione della costa e dell'arenile, dell'articolo 3.19 di particolare interesse paesaggistico ambientale, che garantiscono una adeguata protezione aggiuntiva alle forme di conservazione imposte dalle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE; dai vincoli restano escluse alcune aree edificate, individuate come articolo 3.14. zone edificate in ambito costiero; la "Zona Industriale Portuale" prevista dal PTCP interessa direttamente parte del SIC; in fase di individuazione di dettaglio delle aree di realizzazione degli interventi si prescrive di non interessare direttamente il sito e di mantenere la massima distanza possibile le opere da realizzare per l'attuazione e il confine del sito; la prima esigenza riguarda la divisione fisica tra le acque individuate come portuali, esterne al sito, e quelle interne al sito protetto; lungo il confine fisico tra i due bacini a diversa destinazione è necessario realizzare interventi volti a minimizzare l'incidenza (fasce tampone alberate, siepi selvatiche); la realizzazione delle opere conseguenti la previsione di PTCP deve tener conto, in sede di valutazione di incidenza, delle seguenti problematiche:
- mitigazione dell'impatto visivo;
 - annullamento dei possibili impatti sull'avifauna;

- predisposizione di piani di intervento immediato in caso di incidenti che determinino il rilascio in atmosfera, nelle acque o al suolo di inquinanti;

3 DATO ATTO CHE:

- 3.1 il Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna è stato depositato per sessanta giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna dal 6 maggio 2009 al 6 luglio 2009 (primo giorno lavorativo dopo la scadenza del 5 luglio 2009) presso la Regione Emilia – Romagna – Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale e l'Autorità Portuale di Ravenna;
- 3.2 di tale deposito è stata data comunicazione mediante la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia – Romagna - parte seconda del 6 maggio 2009;
- 3.3 gli elaborati relativi alla proposta di Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna, ivi compresa il Rapporto Ambientale e lo Studio di incidenza sono stati trasmessi, agli enti territoriali ed ai soggetti competenti in materia ambientale come di seguito indicato:
- Provincia di Ravenna;
 - Comune di Ravenna;
 - Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Ravenna, Ferrara, Forlì – Cesena e Rimini;
 - Sovrintendenze per i Beni Archeologici per l'Emilia – Romagna;
 - Regione Emilia – Romagna – Servizio pianificazione di bacino e della cosra e difesa del suolo;
 - Consorzio del Parco regionale del Delta del Po;
 - ARPA - Sezione provinciale di Ravenna;
 - Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli;
 - Corpo Forestale dello Stato;
 - Capitaneria di Porto di Ravenna;
 - AUSL di Ravenna;

4 DATO ATTO, INOLTRE, CHE:

- 4.1 in relazione al Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna non sono state presentate alla autorità competente Regione Emilia - Romagna osservazioni né entro la scadenza del 6 luglio 2009 né successivamente;
- 4.2 è pervenuta alla Regione Emilia Romagna una nota di ARPA Sezione provinciale di Ravenna, prot. PGRA/2009/5978 del 15 giugno 2009 (acquisita al Prot. PG.2009.0144949 del 29 giugno 2009 di questa Regione) che in sintesi evidenzia la necessità che, in sede di Valutazione di Impatto Ambientale degli interventi previsti dal Piano siano adeguatamente sviluppati i seguenti elementi:

- A **ARIA E CLIMA** relativamente alle valutazioni riportate nei diversi scenari si rileva come gli elementi forniti risultino carenti per una corretta e complessiva valutazione della qualità dell'aria rispetto alle previsioni di piano; pertanto si chiede di verificare e valutare gli effetti di piano sulla qualità dell'aria rispetto ai seguenti elementi:
1. i benefici da traffico derivante dalle diverse modalità di trasporto e le relative tendenze e valutazioni andrebbero circostanziate rispetto alla reale ricettività delle strutture esistenti o desumibile da altra pianificazione comunale, provinciale, regionale;
 2. l'analisi dei possibili effetti sulla qualità dell'aria dovuti al traffico declinata nei due possibili scenari che si delineano in previsione della realizzazione o meno del by - pass stradale da via Classicana alla rotatoria di via Romea Nord;
 3. la valutazione separata del contributo alla diffusione degli inquinanti dovuta da una parte al traffico dei natanti e dall'altra alla mobilità indotta; negli scenari che verranno così descritti dovranno essere ricomprese anche le eventuali opzioni che possono essere ricondotte a:
 - numero e dimensioni delle navi;
 - modalità di distribuzione sui mezzi di trasporto delle merci in allontanamento dal porto (% su gomma e % su rotaia);
 4. l'individuazione dei recettori critici in funzione delle ricadute calcolate per gli scenari derivati dai punti 2 e 3 ivi compreso il "caso peggiore";
 5. specifiche analisi e valutazioni sugli accorgimenti tecnici e procedurali che possono essere adottati al fine di minimizzare l'impatto sulla Qualità dell'Aria;
- B **ACQUA**: la valutazione dei possibili effetti degli interventi di piano relativamente agli scambi idrici porto - Pialassa dovrebbe essere effettuata tramite modellizzazione idraulica anche nello scenario che prevede (l'imminente) separazione della Pialassa del Piombone in area portuale ed area naturalistica;
- C **RUMORE**: le valutazioni per la componente "rumore" dovute agli effetti di piano discendono dal presupposto che venga realizzato il nuovo collegamento by pass per il trasporto via gomma ascrivibile al porto; pertanto appare utile che sarà necessario dettagliare in modo più approfondito lo scenario che si prospetta sulla infrastruttura ferroviaria rispetto a:
- alternative descritte relativamente agli scenari prospettati per la valutazione della Qualità dell'aria in funzione delle diverse distribuzioni delle modalità di trasporto gomma/rotaia;
 - incremento di traffico ferroviario indotto al di fuori dell'area portuale nei tratti in cui le linee descritte vengono ad interessare zone abitate;
- D **PRESTAZIONE DEI SERVIZI AMBIENTALI** : in generale si ritiene che lo sviluppo e il potenziamento previsto all'interno del Piano Regolatore Portuale

debba essere garantito non solo dalle infrastrutture a servizio previste ma anche da prestazioni di servizi ambientali necessari quali ad esempio:

- raccolta delle acque reflue;
- possibile riciclaggio e riutilizzo delle acque piovane;
- compatibilità quali - quantitativa dell'impianto di depurazione deputato a ricevere le acque reflue convogliate e le eventuali opere di adeguamento;
- sistema integrato di gestione dei rifiuti;
- sistema energetico che ottimizzi le risorse anche in ottica di messa in comune di azioni e strumenti atte al recupero e/o riutilizzo in loco di fonti alternative;

4.3 è pervenuta alla Regione Emilia Romagna una nota del Corpo Forestale dello Stato – Ufficio territoriale per la biodiversità di Punta Marina (RA), prot. n. 157437 del del 10 luglio 2009 (acquisita al Prot. PG.2009.0171870 del 29 luglio 2009 di questa Regione) che, in relazione alla competenza territoriale sugli ambienti compresi entro i limiti delle Riserve Naturali dello Stato “Pineta di Ravenna” e “Duna costiera di Porto Corsini” (di cui ai DD.MM., rispettivamente, 13 luglio 1977 e 15 aprile 1983), e tenuto conto che l'area di principale interesse rispetto le eventuali conseguenze prodotte dall'attuazione del piano in esame è la pineta litoranea demaniale nel tratto compreso tra la foce del fiume Reno, a nord, e l'abitato di Punta Marina, a sud, nell'esprimere nel complesso parere favorevole a quanto prospettato dal Piano, si ritiene tuttavia opportuno evidenziare i due seguenti aspetti:

- a) semplificando, con l'eccezione dei tratti di costa immediatamente a ridosso delle dighe foranee di protezione al canale portuale, i tratti di spiaggia più distanti soffrono attualmente di forte erosione marina dovuta essenzialmente alla concomitanza di fattori quali subsidenza e diminuzione del trasporto solido di sedimenti lungo costa, quest'ultimo fattore per la massima parte dovuto alla presenza delle strutture di protezione appena citate; preso atto delle attenzioni progettuali già adottate in previsione del prolungamento delle citate dighe foranee e del parere favorevole all'intervento già acquisito da parte del Consiglio Superiore dei LL.PP., considerato che l'intervento proposto prevede la realizzazione di strutture rigide fisse, permanendo comunque le condizioni che determinano lo stato di crisi attuale, si richiede che nella successiva fase di Valutazione di Impatto Ambientale venga posta particolare attenzione agli aspetti connessi al potenziale incremento degli effetti negativi dell'erosione eventualmente dovuti all'intervento, considerato che l'erosione attualmente in atto determina la semplificazione della serie ecologica che caratterizza gli ambienti di spiaggia e di duna, venendo a troncarsi le fasi dinamiche che caratterizzano la geomorfologia di tali ambienti e che sono utilizzate da vegetazione e da fauna peculiari, dal notevole interesse conservazionistico.; detta troncatura isola progressivamente le pinete costiere dal contesto territoriale e ne limita la funzione come aree di collegamento ecologico;
- b) riguardo il potenziamento dell'attività passeggeri nell'area dell'abitato di Porto Corsini, si segnala la problematica connessa con una prevedibile fase di successiva urbanizzazione che graverebbe sugli ambiti di confine della Riserva

Naturale “Pineta di Ravenna”; preso atto che detti interventi saranno oggetto di una separata e specifica valutazione, si ritiene necessario che nella prossima fase di VIA vengano evidenziate ed esaminate le conseguenze di un possibile incremento del traffico veicolare sia entro Porto Corsini che lungo la viabilità di collegamento con Ravenna;

- 4.4 il Consorzio del Parco regionale del delta del Po, con nota prot 5812 del 11 settembre 2009, ha espresso una approvazione del Piano Regolatore Portuale nel suo complesso, ed ha evidenziato delle perplessità in merito all’opportunità economica del previsto nuovo terminal per crociere;
- 4.5 il Consorzio del Parco regionale del delta del Po, ha inoltre evidenziato che la gran parte delle attività e delle azioni previste ricadono strettamente in ambito portuale e non risultano quindi di stretta competenza e valutazione del Parco e che le eventuali e possibili interazioni e/o impatti, diretti e/o indiretti, potrebbero riguardare principalmente:
- a) il progetto di riqualificazione urbana di Porto Corsini, di immediata contiguità ad aree SIC/ZPS, rispetto al quale si segnala il grande rilievo degli habitat presenti nella zona a ridosso della diga settentrionale, per cui si evidenzia che qualunque futuro progetto dovrà essere verificato in adeguate procedure in materia di valutazione di impatto ambientale e di valutazione di incidenza;
 - b) dovrà essere adottata la dovuta attenzione per quanto riguarda le eventuali zone di stoccaggio e/o smaltimento a mare dei prodotti di escavo dei fondali, per cui si evidenzia che i relativi progetti dovranno essere verificati in adeguate procedure in materia di valutazione di impatto ambientale e di valutazione di incidenza;
 - c) i progetti previsti per l’imboccatura dovranno evidenziare, anche sotto il profilo modellistico, l’esistenza o meno di eventuali impatti indotti sulla spiaggia, sia emersa sia sommersa, soprattutto in zona SIC;

5 DATO ATTO ALTRESÌ:

- 5.1 in data 21 luglio 2009, presso la sede della Provincia di Ravenna, in piazza Caduti della Libertà 2/4, a Ravenna, è stata svolta una riunione per la consultazione dei “soggetti competenti in materia ambientale” al fine di acquisire le loro valutazioni in merito al Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna, ai sensi degli artt. 13 e 15 del D. Lgs. 152/06;
- 5.2 a tale riunione, convocata con nota prot. PG/2009/0157437 del 13 luglio 2009 a firma del responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, sono stati invitati:
- Provincia di Ravenna;
 - Comune di Ravenna;
 - Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Ravenna, Ferrara, Forlì – Cesena e Rimini;
 - Sovrintendenze per i Beni Archeologici per l’Emilia – Romagna;

- Regione Emilia – Romagna – Servizio pianificazione di bacino e della costa e difesa del suolo;
- Consorzio del Parco regionale del Delta del Po;
- ARPA - Sezione provinciale di Ravenna;
- Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli;
- Corpo Forestale dello Stato;
- Capitaneria di Porto di Ravenna;
- AUSL di Ravenna;
- l'Autorità portuale di Ravenna;

5.3 a tale riunione hanno partecipato: la Regione Emilia – Romagna; la Provincia di Ravenna; la Capitaneria di Porto di Ravenna; il Corpo Forestale dello Stato; la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Ravenna, Ferrara, Forlì – Cesena e Rimini; ARPA - Sezione provinciale di Ravenna; ARPA - Sezione provinciale di Ravenna; l'Autorità portuale di Ravenna;

5.4 in tale riunione è stata espresso la valutazioni che l'insieme degli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna, adottato dall'Autorità Portuale di Ravenna, ai sensi della L. R. 21 aprile 1999, n. 3, art. 170, con Delibera del Comitato Portuale n. 9 del 9 marzo 2007, sono riconoscibili come impatti ambientali accettabili;

5.5 i partecipanti a tale riunione hanno espresso la comune valutazione che la realizzazione degli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna dovranno essere sottoposti alla procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi del D. Lgs. 152/06 come modificato dal D. Lgs 4/08;

6 RITENUTO CHE:

6.1 in relazione all'entrata in vigore del D. Lgs 152/06 a seguito delle modifiche introdotte dal D. Lgs. 4/08, è necessario, ai sensi dell'art. 6, comma 2, del D. Lgs. n. 152 del 2006, sottoporre Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna alla valutazione ambientale strategica di cui al titolo II del medesimo D. Lgs. n. 152 del 2006 ed è, quindi, necessario assumere il parere motivato di cui all'art.15 del medesimo D. Lgs. n. 152 del 2006 come modificato dal D. Lgs. 4/08;

6.2 l'autorità competente alla valutazione ambientale strategica ed ad assumere il parere motivato di cui all'art.15 del medesimo D. Lgs. n. 152 del 2006 come modificato dal D. Lgs. 4/08 è la Giunta della Regione Emilia – Romagna, ai sensi dell'art. 1, comma 2, della L.R. 9/08;

6.3 il Rapporto Ambientale comprensivo della “Valutazione di incidenza”, è sufficientemente approfondito nell'individuare gli impatti ambientali attesi dalla realizzazione degli interventi previsti nel Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna;

7 RITENUTO, INOLTRE, CHE:

- 7.1 il Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna e il relativo Rapporto Ambientale, dopo una attenta analisi dello stato attuale dell'ambiente interessato dal Piano stesso, ha individuato gli elementi di sensibilità ambientale e territoriale e di prevedere gli impatti ambientali connessi agli interventi previsti e la loro rilevanza;
- 7.2 il rapporto ambientale specifica che i potenziali fattori causali, direttamente o indirettamente connessi alle attività ed alla manutenzione dell'infrastruttura portuale di Ravenna (la pressione antropica, il carico organico e dei rifiuti solidi, il traffico viario e nautico, lo sfruttamento turistico commerciale delle risorse) andranno ad incrementarsi nel tempo con l'aumento dell'attività portuale stimata, e che questi aspetti negativi saranno bilanciati dalla valorizzazione delle aree oggi inutilizzate in corrispondenza della proposta darsena e dall'ottimizzazione della funzionalità del porto; di seguito si sintetizzano i principali effetti attesi dall'esercizio degli interventi previsti dal Piano;
- 7.3 la realizzazione degli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna ed il successivo esercizio del porto nella nuova configurazione, comporta, relativamente al solo bilancio globale delle emissioni inquinanti in atmosfera, una variazione (favorevole) del bilancio globale delle emissioni in atmosfera (sia per i gas serra che per i restanti principali inquinanti); le minori emissioni in atmosfera sono legate alle seguenti principali motivazioni:

Benefici diretti	
Traffico altrimenti rifiutato *	Risparmio trasporto via terra
Traffico deviato dal Tirreno **	Risparmio navigazione via mare Risparmio trasporto via terra
Traffico deviato dal Nord Europa ***	Risparmio navigazione via mare Risparmio trasporto via terra

* Traffico rifiutato: risparmio di percorrenza per le rinfuse solide e le merci varie che possono utilizzare lo scalo di Ravenna invece che quello di altri porti adriatici quali ad esempio Ancona, Venezia e Trieste che altrimenti accoglierebbero questo traffico "rifiutato". I benefici sono associati sia alla movimentazione via strada che via ferro, per arrivare alle principali destinazioni su territorio nazionale (Lombardia, Emilia Romagna e Veneto).

** Traffico deviato dal Tirreno: la realizzazione degli interventi previsti dal Piano permette una deviazione del traffico container dai Porti del Tirreno verso Ravenna. Ciò comporta benefici derivanti sia dal risparmio temporale legato alla navigazione via mare sia legato al trasporto via terra.

*** Traffico deviato dal Nord Europa: analogamente a quanto detto sopra, la realizzazione degli interventi previsti dal Piano permette una deviazione del traffico container dai Porti del Mar del Nord verso Ravenna, con conseguente netto risparmio in termini di tempo di navigazione e a Km percorsi via terra.

- 7.4 l'esercizio della nuova struttura portuale comporta inevitabilmente alcune

variazioni, peggiorative, locali delle emissioni da traffico (natanti, veicolare) a scala locale; le simulazioni di diffusione degli inquinanti al 2015 forniscono risultati entro i limiti di legge per tutti gli inquinanti, ad esclusione delle polveri sottili (PM);

- 7.5 i principali impatti sull'acqua attesi a seguito della realizzazione degli interventi previsti si riferiscono a:
- variazioni del regime del moto ondoso;
 - variazione della dinamica costiera;
 - alterazione del sistema di interscambio tra il canale Candiano e le pialasse;
 - variazioni sulla propagazione dei livelli delle concentrazioni dei parametri qualitativi delle acque;
- 7.6 nel Rapporto ambientale è contenuto uno studio sulla definizione del moto ondoso all'interno del porto di Ravenna mediante l'utilizzo di un modello agli elementi finiti; da tale studio emerge che l'approfondimento del canale di accesso, l'inserimento della nuova imboccatura portuale, la creazione di un cerchio di evoluzione di eguale tirante idrico e il dragaggio dell'area di ormeggio, determina un deciso miglioramento delle condizioni di agitazione interna rispetto alla situazione attuale; in riferimento invece alle possibili variazioni della circolazione idrica portuale nell'ambito degli studi specialistici a corredo del nuovo PRP 2007 di Ravenna è stata svolta un'indagine volta a simulare il campo idrodinamico all'interno del porto di Ravenna; tali simulazioni sono risultate fondamentali per verificare l'invarianza degli scambi idrici con la Pialassa del Piombone ed evidenziano che la sezione del canale di accesso (che passa da 1171 m² a 1538 m² nella configurazione di nuovo Piano) influenza solo marginalmente i valori della portata di "scambio" che è invece funzione, a parità di lunghezza del canale e di scabrezza delle pareti, dell'ampiezza dell'oscillazione mareale e della superficie dello specchio acqueo lagunare; il Rapporto quindi prevede che, stante la quasi invariabilità della superficie della Pialassa del Piombone nei diversi scenari, la portata non vari in modo significativo;
- 7.7 il Rapporto ambientale evidenzia che non sono previsti nella Pialassa Baiona interventi diretti di modifiche dei fondali e quindi, conseguentemente, non si attendono interferenze dirette; la pialassa riceve acque attraverso alcuni canali principali che recapitano le acque dei rispettivi bacini scolanti; la circolazione è controllata da opere idrauliche, come paratoie regolabili e scolmatori, che possono isolare completamente alcune aree, la cui presenza rende sostanzialmente ininfluenza ogni interferenza indiretta sulla pialassa Baiona a seguito dell'approfondimento del Canale Candiano, nel suo tratto terminale;
- 7.8 per eliminare gli inconvenienti dovuti alla permanenza di inquinanti (idrocarburi, olii, solidi galleggianti, sostanze organiche, ecc.) nello specchio d'acqua di un bacino portuale è necessario verificare che non vi siano condizioni di ristagno delle acque ma che, al contrario, si abbia periodicamente il ricambio dei volumi idrici; nel Rapporto ambientale è contenuto uno studio per verificare l'andamento

all'interno dell'area portuale delle concentrazioni di parametri significativi dal punto di vista delle qualità delle acque, simulando la configurazione attuale dell'area portuale e gli interventi previsti nel Piano; a tal fine è stato utilizzato il parametro ossigeno sciolto; nella nuova configurazione dei fondali si riscontra la stessa tendenza evolutiva osservata nel caso dello stato attuale: un ricambio significativo nella zona che va dall'imboccatura esterna ai moli guardiani del canale Candiano ed un decadimento dell'ossigeno disciolto nel resto dell'area portuale;

7.9 gli impatti più significativi sulla componente suolo sono da riferirsi alla escavazione dei fondali ed alla relativa gestione dei materiali dragati. Tale significatività è legata sia ai quantitativi in gioco sia alle caratteristiche qualitative, in termini di granulometria e di grado di contaminazione; per le diverse fasi di approfondimento del canale Candiano, si prevedono i seguenti quantitativi di materiale proveniente dalle operazioni di dragaggio:

- FASE 1 - in questa fase 1 i volumi complessivi da dragare sono 9.5 milioni di mc, di cui 5.2 milioni provenienti dal canale di accesso e quindi smaltibili a mare (o per ripascimento spiagge) e 4.3 milioni provenienti dal porto canale interno, da smaltire a terra;
- FASE 2 - in questa fase 2 i volumi complessivi da dragare sono 1.625 milioni di mc, da smaltire a terra;
- FASE 3 - in questa fase 3 i volumi complessivi da dragare sono 0.375 milioni di mc, da smaltire a terra;

l'insieme delle fasi di realizzazione degli interventi prevede un quantitativo totale di materiale dragato da smaltire pari a circa 11.5 milioni di mc, di cui 6.3 milioni di mc sono da smaltire a terra e 5.2 milioni di mc sono da smaltire in mare o per ripascimento spiagge; a tal fine nel Rapporto ambientale sono state valutate le caratteristiche chimico – fisiche;

7.10 il Rapporto ambientale indica, allo stato attuale delle conoscenze, alcune possibilità di reimpiego del materiale escavato; reimpieghi che sottolinea dovranno essere successivamente verificate attraverso un puntuale piano di caratterizzazione; in base alle analisi granulometriche i volumi sabbiosi risultano adatti prevalentemente per la costruzione di sottofondi e rilevati di opere di minore importanza; la maggior parte di tali materiali non risulta, invece, idonea per rinascimenti di spiagge, essendo caratterizzata da granulometria sottile e da elevata presenza di frazioni fini che, sarebbero disperse e messe in sospensione dall'azione del moto ondoso con i conseguenti effetti negativi per l'ambiente marino; per quanto riguarda i materiali argillosi, che costituiscono la parte prevalente dei volumi da scavare, la destinazione individuata, con le dovute cautele per le possibili interferenze con ambiente ed in particolare con la falda sotterranea, dal Rapporto ambientale è il tombamento di cave dimesse ovvero l'innalzamento di terreni topograficamente depressi;

7.11 le principali diverse possibili destinazioni per il reimpiego dei volumi di escavo individuate nel rapporto ambientale sono sinteticamente descritte nel seguito:

- Vendita dei materiali sabbiosi - sulla base dei dati granulometrici in possesso la quantità di materiale riutilizzabile sul mercato degli inerti risulta estremamente modesta salvo rare eccezioni quantitativamente insignificante;
- Smaltimento a mare e rinascimenti - lo smaltimento a mare dei volumi ovvero il loro impiego a ripascimento di spiagge, alla luce delle difficoltà ed incertezze delle procedure autorizzative, potrà essere praticato quasi esclusivamente per i materiali sabbiosi provenienti dalla zona dell'avamposto e dalle zone esterne alle dighe;
- Tombamenti di cave - La destinazione di materiale a tombamento di cave, conveniente per il notevole numero di cave esistenti sul territorio ravennate, consentirebbe una felice soluzione del problema di collocamento di grandi quantità di materiale; le principali controindicazioni riguardano: le previsioni di P.R.G (PAE) che non prevedono il tombamento delle cave bensì il loro riutilizzo come laghetti e i problemi di interazione dei sedimenti con le acque di falda;
- Riempimento di siti ad uso commerciale e industriale - la destinazione a riempimento e sopraelevazione di aree depresse costituisce la soluzione maggiormente praticabile per la parte prevalente dei materiali provenienti dall'escavo; alcune aree, poste ai limiti della zona portuale o nelle sue immediate vicinanze, grazie alla bassa giacitura ed alla destinazione d'uso si prestano per ricevere volumi significativi di materiale;

7.12 nel Rapporto ambientale sono indicati i requisiti che devono possedere le aree su cui realizzare "casse di colmata", cioè vasche di decantazione, come di seguito sintetizzato:

- distanze non elevate dai siti di intervento , per evitare eccessivi costi di trasporto;
- ampie dimensioni, per poter collocare ragionevoli quantità di materiali;
- distanza da centri abitati, per evitare disagi alle popolazioni;
- bassa giacitura, per consentire maggiori capacità di collocazione dei materiali;
- assenza di vincoli significativi, per evitare difficoltà di ottenimento delle autorizzazioni;
- caratteristiche litologiche e pedologiche preferibilmente tali da renderle non adatte all'agricoltura;
- caratteristiche idrologiche superficiali preferibilmente tali da renderle impermeabili;
- essere di proprietà pubblica , od in subordine facilmente acquisibili;

7.13 nel Rapporto ambientale, sulla base dei requisiti di cui al pèunto 6.12, sono state selezionate le seguenti aree quali destinazioni finali dei materiali dragati:

FASE 1: destinazione a terra del materiale di dragaggio	Volumi (m3)
Penisola Trattaroli (prima di fare il Terminal Container)	800.000
Cassa di colmata Area n. 7A	1.700.000
Vasca di decantazione esistente Area n. 6	1.200.000
Centro Dir. Nuova area tra Classicana e Italcontainers Depositi	600.000
Totale	4.300.000

FASE 1: destinazione a mare del materiale di dragaggio	Volumi (m3)
Totale	5.200.000
Totale materiale proveniente da dragaggio	9.500.000

FASE 2 e 3: destinazione a terra materiale di dragaggio	Volumi (m3)
Cassa di colmata 7B	1.000.000
Sopraelevazione quota Area Autotrasportatori Bassette Nord n.3	1.000.000
Totale	2.000.000
FASE 2 e 3: destinazione a mare materiale di dragaggio	Volumi (m3)
Totale	0
Totale materiale proveniente da dragaggio	2.000.000

- 7.14 nel Rapporto ambientale è asserito che gli impatti connessi al dragaggio sono da riferirsi alle operazioni di escavo dei fondali e sono significativi ma di tipo temporaneo; infatti, l'escavo dei fondali comporta un aumento del materiale in sospensione, determinando una riduzione della trasparenza delle acque; durante le operazioni di dragaggio, inoltre si formano buche o solchi sul fondale marino per effetto dell'aspirazione e del trascinarsi del materiale; acqua e inerti in eccesso vengono ributtati in mare, con conseguente formazione di pennacchi torbidi lungo tutta la colonna d'acqua; l'asportazione del materiale dal fondale marino inoltre, significa anche movimentare tossine e inquinanti presenti nel sedimento; nel caso in esame, si è di fronte ad una caratterizzazione del materiale del sito portuale che è priva, da un lato, di comunità di interesse biologico ed è tale che l'effetto di tipo chimico dovuto alla movimentazione dei materiali sia non particolarmente significativo, viste le non elevate concentrazioni di inquinanti rilevate nei sedimenti;
- 7.15 la realizzazione delle opere previste dal Piano, induce, potenzialmente, effetti sulla dinamica costiera; tali aspetti sono stati ampiamente indagati mediante simulazioni modellistiche negli studi di settore allegati al Piano, in cui sono stati ricostruiti i campi cinetici del moto ondoso, che permettono di avanzare alcune considerazioni sul fenomeno di interrimento nell'area di avanporto; normalmente la corrente longitudinale viene deflessa verso il largo dalle opere esterne portuali, ma rimane sostanzialmente confinata attorno alle stesse, aggirando l'imboccatura e tornando presso la linea di riva nella zona sottoflutto; in presenza del canale dragato, l'intensità di velocità subisce una diminuzione a causa del decrescere del fondale; confrontando le simulazioni effettuate nello stato attuale e nello stato di progetto non si osservano variazioni sostanziali: si può effettivamente osservare come nel caso della batimetria con il canale dragato, la presenza del canale di accesso sortisce l'effetto di abbattere le intensità di velocità laddove la profondità aumenta repentinamente, ma che il rallentamento delle correnti è più marcato soltanto per le altezze d'onda maggiori e per angoli di incidenza elevati; in riferimento al fenomeno di interrimento nella configurazione con la nuova configurazione delle opere di difesa esterne, in confronto con la situazione attuale,

non si osservano sostanziali differenze;

- 7.16 negli elaborati progettuali del Piano è esaminata, inoltre, la questione relativa alla dinamica costiera ed all'equilibrio dei litorali, in uno studio articolato in due parti:
- 7.17 la prima sulla dinamica costiera "locale" attorno alle opere foranee, la seconda "su area vasta" della dinamica costiera; nella prima parte viene analizzata la dinamica costiera di un tratto di litorale di circa 7 Km attorno all'asse del porto di Ravenna, che si estende verso il largo per una lunghezza di circa 5 Km; confrontando la configurazione attuale, la configurazione di Piano con il solo canale dragato alla profondità di -15.5 m ed infine la configurazione di Piano con il canale dragato alla profondità di -15.5m ed il prolungamento delle opere foranee; la modellazione del clima d'onda, delle correnti indotte e del risultante regime del trasporto solido ha permesso di dare indicazioni sia qualitative che quantitative sui fenomeni depositivi lungo il canale di accesso e sull'equilibrio del litorale in oggetto; dalle analisi si evince che l'estensione dell'avamposto con dighe curvilinee non ha un effetto incrementale significativo rispetto alla condizione attuale nel tratto di litorale considerato e rappresenta un beneficio in termini di minori oneri di dragaggio del canale di accesso al porto;
- 7.18 nella seconda parte, lo studio su area vasta modella un dominio fisico maggiore della massima area di influenza del prolungamento delle opere foranee; lo sviluppo complessivo del litorale considerato è di circa 30 Km; gli esiti di questo studio evidenziano che le risultanti energetiche che muovono i sedimenti variano in intensità, peraltro di pochi punti percentuali, solo nei punti prossimi alle opere stesse, e soprattutto non variano in verso; lo studio perviene, quindi, alla conclusione che, con la sola eccezione di moderati fenomeni depositivi presso il radicamento delle opere, non risultano prevedibili impatti sui litorali adiacenti;
- 7.19 di seguito si sintetizzano i principali impatti attesi legati agli interventi di Piano su flora e fauna indicati nel Rapporto ambientale;
- 7.20 una variazione del regime delle correnti marine una serie di effetti negativi indiretti a carico sia della vegetazione costiera, sia della biocenosi marina soprattutto riducendo la capacità di crescita e di sviluppo degli organismi bentonici ed interferendo sulle migrazioni dell'ittiofauna; dalle simulazioni effettuate negli elaborati progettuali sulla dinamica costiera non si attende un impatto rilevante sulla biocenosi marina, quanto piuttosto uno scivolamento spaziale delle comunità;
- 7.21 per quanto concerne la variazione della circolazione delle acque a carico del sistema di canali porto - aree interne, si tratta di un potenziale impatto significativo; il Rapporto ambientale sottolinea che già allo stato attuale l'assetto medio della temperatura e dei cloruri è soggetto a variazioni giornaliere e stagionali a cui le comunità di alofite si sono adattate, per cui non si attendono particolari impatti a seguito degli interventi;

- 7.22 nella Pialassa del Piombone, la fauna ornitica appare non troppo diversificata che sfruttano la zona soprattutto come sito di alimentazione; il Rapporto ambientale sottolinea che le variazioni di temperatura e salinità dell'acqua (rientranti nelle normali fluttuazioni caratterizzanti le acque salmastre della Pialassa) sono in grado di esercitare possibili interferenze solamente sulle specie di limicoli non nidificanti;
- 7.23 in fase di esercizio si può verificare un inquinamento da specie aliene delle biocenosi marine: si tratta di un fenomeno che è andato sviluppandosi in anni recenti; uno dei fattori di inquinamento è dato dallo scarico delle acque di stiva da parte delle navi; con queste acque si possono immettere ovature, larve o adulti di specie che hanno grande capacità di sopravvivenza anche in ambienti ostili e molto spesso un'elevata potenzialità biotica; il presumibile aumento del traffico navale può quindi portare ad un aumento del fenomeno con conseguenze difficilmente prevedibili; il Rapporto ambientale indica la sterilizzazione delle acque di stiva quale soluzione in grado di evitare la scomparsa o sostituzione di specie di interesse commerciale;
- 7.24 la valutazione degli impatti su rumore e vibrazioni è stata effettuata mediante simulazioni modellistiche; da tali simulazioni, effettuate all'orizzonte temporale 2015, sia in assenza sia in presenza degli interventi previsti dal Piano, nel Rapporto ambientale sono effettuate le considerazioni di seguito riassunte:
- si registra un aumento (pari a circa il 30-35 % rispetto lo scenario attuale) dei transiti dei natanti (traghetti, navi porta container e navi porta rinfuse) sul porto canale con un prevedibile aumento della rumorosità nelle fasce di territorio immediatamente adiacenti il canale, con effetti maggiormente evidenti in corrispondenza delle abitazioni di Porto Corsini e Marina di Ravenna frontaliere al tratto di canale dove passerà la totalità dei natanti in entrata nel porto;
 - l'incidenza in termini di immissione sonora relativa al transito additivo dei natanti in corrispondenza di questo tratto sensibile del canale non determina comunque superamenti dei limiti normativi;
 - nello stesso scenario temporale futuro non si registra inoltre una significativa differenza del numero di tocche complessive dei natanti nell'area portuale;
 - le attività puntuali di scarico e carico merci che si svolgeranno in prossimità del Terminal Container all'estremità della penisola Trattaroli presumibilmente non apporteranno impatti di rilievo considerando anche la distanza non inferiore a 700 m con la periferia del più vicino centro abitato (Marina di Ravenna);
 - infine l'aumento del transito dei convogli ferroviari previsto sulla linea afferente al porto nord (via Baiona) e su quella afferente al porto sud (via Trieste – penisola Trattaroli) non determinerà significative criticità in termini di impatto acustico per l'assenza di ricettori sensibili nella fascia di territorio adiacenti le linee ferroviarie e per la ridotta frequenza di transito (circa 1 treno/ora sul ramo sud e circa 1 treno ogni due ore sul ramo nord);
- 7.25 nel Rapporto ambientale si evidenzia che le principali problematiche a carico della componente paesaggistica, sono legate alle potenziali interferenze con ambiti di tutela delle risorse naturali e storico/culturale, alle modifiche indotte sulle

componenti paesaggistiche ed all'intrusione visuale delle opere;

- 7.26 la tipologia degli interventi previsti nel Piano lungo il Canale Candiano all'interno dell'attuale nucleo industriale e la collocazione, caratterizzata da una posizione "scollegata" rispetto al resto della città, contribuiscono in maniera determinante a definire l'estensione e la configurazione del bacino visuale dell'opera, inteso come il luogo dei punti nello spazio da cui il proposto intervento risulta direttamente visibile; il susseguirsi degli insediamenti industriali, produttivi, magazzini, ecc., determina delle significative limitazioni per il bacino visuale delle opere in progetto;
- 7.27 nel Rapporto ambientale si sottolinea che gli impatti a carico delle percezioni visuali sono tuttavia di natura temporanea (legata alla sola fase di cantiere) e a carico di percettori abituati a scenari industriali;
- 7.28 a seguito della realizzazione delle opere di Piano e quindi della modifica sostanziale delle caratteristiche fisiche del paesaggio, la percezione visuale dello stesso, in determinate localizzazioni prospettive spaziali (ubicazioni dei percettori e direzione del campo visuale) sul territorio, risulterà percettibilmente alterata;
- 7.29 il Rapporto ambientale sottolinea che l'attuale conformazione del porto industriale delimitato dai moli d'ingresso e sviluppato lungo il canale Candiano, favorisce una concezione circoscritta e "chiusa" del porto, assorbito da un tessuto paesaggistico consolidato da tempo e che gli interventi di Piano non alterano significativamente l'attuale assetto estetico del territorio, prevedendo principalmente approfondimenti in alveo del canale; mentre per quanto riguarda l'estendimento dell'avamposto, questo intervento comporta la ridefinizione dello skyline osservabile da riva; ma la modifica della percezione visiva rispetto allo stato attuale si può considerare trascurabile, dato che le dighe foranee già si inoltrano per oltre 2 km nel tratto di mare antistante;
- 7.30 per ciò che riguarda l'incremento di inquinamento atmosferico derivante dal traffico dei natanti e veicolare, il Rapporto ambientale non prevede specifiche misure di mitigazione;
- 7.31 per quanto riguarda l'acqua, i principali impatti sono attesi durante la fase di escavo dei fondali; al fine di evitare ulteriori contaminazioni a spese di un sistema già alterato, il Rapporto ambientale indica che dovrà essere posta particolare cura nella scelta dell'ubicazione e nella conduzione dei cantieri; di seguito si ricordano alcune delle misure di mitigazione che il Rapporto ambientale raccomanda di adottare:
- utilizzo di draghe che realizzano un basso inquinamento attorno alla zona scavata; per ridurre il fenomeno della torbidità è preferibile l'utilizzo di un dragaggio per via idraulica, realizzato mediante pompe di aspirazione in grado di aspirare una miscela costituita da acqua e materiale sciolto del fondo;

- utilizzo di tecnologie di dragaggio e salpamento atte a massimizzare la conservazione della compattezza del materiale stesso e minimizzare le manipolazioni al fine di contenere il rilascio di sedimenti in mare;
 - massimo riutilizzo del materiale dragato per i fabbisogni del cantiere;
 - attivazione di un sistema di sorveglianza continua delle lavorazioni e della qualità dei materiali;
 - concentrazione temporale dei lavori che comportano movimentazione di sedimento e quindi delle operazioni di dragaggio per ridurre al minimo gli impatti sui fondali;
 - realizzazione di un piano di monitoraggio sia in fase di costruzione che in fase di gestione;
- 7.32 per quanto riguarda il suolo, l'analisi delle problematiche connesse alla gestione dei materiali provenienti dalle operazioni di dragaggio T e di Largo Trattaroli, in termini quantitativi e qualitativi, ha condotto il Rapporto ambientale a prevedere l'impiego di tale materiale all'interno delle aree di cantiere, per il rimodellamento di superfici topografiche ed in particolare per le aree topograficamente depresse;
- 7.33 il Rapporto ambientale sottolinea che gli impatti sulla fauna sono di tipo diretto (distruzione di siti di nidificazione), non mitigabili, e di tipo indiretto, legati principalmente al disturbo antropico da emissioni sonore; il Rapporto ambientale indica che l'unica misura concretamente applicabile consiste nell'evitare la realizzazione delle opere, in particolare il terminal container, nel periodo riproduttivo delle specie ornitiche interessate; analogamente per le specie svernanti nel tratto di mare antistante il Porto di Ravenna e di Marina di Ravenna (aree portuali comprese), sarebbe utile evitare le operazioni di dragaggio nel periodo invernale;
- 7.34 durante l'esercizio della nuova configurazione portuale prevista dal Piano e delle opere connesse, al fine di contenere lo sfioramento dei livelli sonori stimati e riportare la rumorosità entro i limiti di legge nel periodo notturno e nelle aree più critiche considerate il Rapporto ambientale ritiene opportuno prevedere l'installazione di opportune barriere antirumore fonoassorbenti in particolare in corrispondenza dell'attraversamento dell'area cimiteriale e del piccolo gruppo di abitazioni su via Baiona angolo via del Cimitero;
- 7.35 il Rapporto ambientale contiene il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) relativo ai previsti interventi nell'ambito del Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna, definisce:
- gli ambiti territoriali oggetto di monitoraggio;
 - i criteri ed obiettivi delle attività di monitoraggio;
 - i parametri oggetto di monitoraggio;
 - localizzazione e calendario delle attività di monitoraggio;
 - interpretazione e finalizzazione dei risultati;
 - metodiche di campionamento ed analisi;

- 7.36 le componenti ed i fattori ambientali presi in esame all'interno del PMA della VAS del Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna sono così articolati:
- aria e clima: qualità dell'aria e caratterizzazione meteorologica;
 - acque superficiali (marine e di transizione): considerate come componenti, ambienti e risorse;
 - suolo: inteso sotto il profilo geologico, geomorfologico e pedologico, nel quadro dell'ambiente in esame ed anche come risorsa non rinnovabile;
 - vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi: formazioni vegetali ed associazioni animali, emergenze più significative, specie protette ed equilibri naturali, complessi di componenti e fattori fisici, chimici e biologici tra loro interagenti ed interdipendenti;
 - rumore: considerato in rapporto all'ambiente umano;

8 RICORDATO CHE:

8.1 con delibera della Giunta regionale n. 239 del 2 marzo 2009, a seguito di apposita Conferenza di Servizi in cui sono state rilasciati tutti gli atti autorizzativi necessari, è stata approvata la valutazione di impatto ambientale positiva, ai sensi dell'art. 16 della L.r. 9/99 sul progetto «Intervento di risanamento della Pialassa del Piombone e di separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura artificiale» e quindi il progetto è realizzabile a condizione che siano rispettate le prescrizioni di seguito riportate:

- 1) *in attuazione del parere della La Commissione per la Qualità Architettonica e il Paesaggio, e relativo Nulla Osta Ambientale dell'11 febbraio 2008, si chiede che in fase esecutiva sia superata l'assoluta rigidità geometrica del perimetro dell'argine di confine con il futuro piazzale.
Pertanto l'arginatura prevista del piazzale va arrotondata in aderenza all'area di fitodepurazione.
È necessario inoltre ridurre la superficie dei dossi progettati nell'area naturalistica al fine di realizzarli il più possibile idonei alla nidificazione dell'avifauna caratteristica.
L'Autorità Portuale provvederà, quali elementi compensativi, entro la conclusione dei lavori, ad elaborare i seguenti documenti:*
 - *piano di monitoraggio per verificare la funzionalità idraulica dell'intervento, d'intesa con il Comitato Tecnico Scientifico del Parco del Delta del Po;*
 - *studio propedeutico al piano di gestione previsto per le zone SIC, relativamente alla parte sito di propria competenza amministrativa (parte "ambientale" della pialassa del Piombone), che il Parco del Delta del Po utilizzerà per la elaborazione ed approvazione del Piano di gestione complessivo;*
- 2) *l'Autorità Portuale provvederà inoltre alla manutenzione delle opere realizzate al fine di garantirne il corretto funzionamento (porte vinciane, bacino di fitodepurazione, canali sublagunari, arginature);*
- 3) *l'integrazione di caratterizzazione dovrà essere spinta fino ad una profondità superiore a quella alla quale si è evidenziato un superamento*

alle CSC. I nuovi punti di indagine avranno influenza fino al punto medio della distanza dal precedente punto analizzato;

- 4) *dovrà essere valutata l'efficacia della rimozione del materiale, al fine di non utilizzare materiale, rimasto in loco, ma non idoneo per la costruzione dei dossi/barene;*
- 5) *le modalità delle operazioni da svolgere per l'integrazione di caratterizzazione, la valutazione dell'efficacia della rimozione del materiale non idoneo al recupero in loco, le modalità del deposito temporaneo del materiale dragato in attesa della caratterizzazione per la destinazione finale a norma di legge, dovranno essere valutate, prima di procedere con l'esecuzione dei lavori, da ARPA;*
- 6) *al fine di ottenere la migliore gestione degli habitat e del nuovo ecosistema che si intende ricreare all'interno della laguna, occorre definire fino da ora un più articolato assetto della morfologia dei dossi di cui è prevista la realizzazione. La gestione diretta del Parco nel Life Saline di Comacchio e negli interventi eseguiti nella palude dell'Ortazzo, il monitoraggio di recenti esperienze in aziende di vallicoltura private (Valle Bertuzzi e Vene di Bellocchio), le esperienze eseguite dal Comune di Ravenna nella gestione dei dossi realizzati nella Pialassa della Baiona consigliano di adottare metodiche di esecuzione dei dossi che favoriscano la nidificazione di specie acquatiche coloniali di valore conservazionistico, mentre disincentivano la colonizzazione degli stessi da parte del gabbiano reale e dei ratti. Pertanto il progetto esecutivo riguardante l'assetto morfologico dei dossi di nuova creazione dovrà prevedere la diminuzione delle superfici perennemente emerse. Inoltre si dovrà prevedere un frazionamento dei dossi attualmente previsti a formare un numero maggiore di dossi, ma singolarmente di minore dimensione. Tutti questi accorgimenti hanno l'obiettivo di favorire la nidificazione nonché il successo riproduttivo di molte specie acquatiche coloniali e non, già presenti e in alcuni casi nidificanti nelle pialasse ravennati ma in sensibile diminuzione;*
- 7) *nel programma di avvio lavori dovrà essere previsto l'allestimento di un sito idoneo all'insediamento della colonia di topino (Riparia riparia), già presente in loco in periodo primaverile estivo in un'area che presumibilmente verrà disturbata e/o danneggiata dalle operazioni di urbanizzazione dell'area portuale (vedere cartografia allegata);*
- 8) *si raccomanda inoltre in fase di accantieramento di non invadere in nessun modo le aree con struttura di cantiere (baracche, depositi) che il PSC di Ravenna destina/classifica come "Luoghi della riqualificazione ambientale, ecologica e paesaggistica" ed in particolare come ARA "Aree di riqualificazione ambientale", ecologica e paesaggistica" (art. 35);*
- 9) *in base al PSC infatti l'Area di Riqualificazione Ambientale n° 6 corrisponde alla pialassa del Piombone, per cui i mezzi d'opera dovranno necessariamente accedere, mentre l'ARA n° 7 è adiacente al Piombone ed è corretto che non venga occupata da attrezzature di cantiere quali baracche, mezzi, ecc;*

- 10) *tutti i progetti esecutivi di piantumazione e sistemazione per la fruizione dell'area dovranno essere presentati e approvati dal Comitato Tecnico Scientifico del Parco anche al fine di valutare e favorire la colonizzazione e l'insediamento nell'area di specie vegetali e associazioni vegetazionali tipiche delle lagune salmastre;*
- 11) *deve essere eseguito un monitoraggio idraulico tenendo in considerazione il quadro dei mutamenti climatici in essere ormai evidenti, che implicano la necessità di attuare modalità di gestione del territorio adeguate e che tengano conto della possibilità di accadimento fenomeni naturali anche estremi e sino ad ora ritenuti poco probabili. Il piano di monitoraggio per verificare la funzionalità idraulica dell'intervento sarà attuato d'intesa con il Comitato Tecnico Scientifico del Parco del Delta del Po;*
- 12) *dovrà essere previsto un monitoraggio biennale a partire dal termine dei lavori di esecuzione dei dossi di cui al punto 4, al fine di verificare il successo ecologico dei suddetti quali habitat, in particolare di nidificazione, delle specie target, in analogia a quanto richiesto da questo Parco ed oggi in esecuzione da parte della Provincia di Ferrara nell'area dello Scanno di Goro, nel SIC-ZPS "Sacca di Goro Po di Goro Valle Dindona Foce del Po di Volano";*
- 13) *devono essere elaborati gli studi propedeutici al piano di gestione previsto per le zone SIC, in accordo con il Parco del Delta del Po, relativamente alla parte demaniale del sito di competenza amministrativa dell'Autorità Portuale (parte "ambientale" della pialassa del Piombone), studi che il Parco del Delta del Po utilizzerà per la elaborazione ed approvazione del Piano di gestione complessivo;*

9 VALUTATO CHE:

- 9.1 l'insieme degli impatti ambientali, derivanti dalla realizzazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna, adottato dall'Autorità Portuale di Ravenna, ai sensi della L. R. 21 aprile 1999, n. 3, art. 170, con Delibera del Comitato Portuale n. 9 del 9 marzo 2007, sono riconoscibili come ambientalmente non rilevanti;
- 9.2 il Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna prevede, infatti, interventi che conducono ad un ampliamento delle attività portuali esistenti e producono impatti ambientali aggiuntivi limitati;
- 9.3 si ritiene, comunque opportuno e necessario affidare alla obbligatoria procedure in materia di valutazione di impatto ambientale ai sensi del D. Lgs. 152/06 come modificato dal D. Lgs 4/08, cui devono essere assoggettati gli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna, la migliore e specifica determinazione degli impatti ambientali, con particolare riguardo agli elementi evidenziati nei precedenti punti 4, 5 e 7, di seguito ricordati in estrema sintesi:
- a) inquinamento atmosferico e clima;

- b) acqua, in particolare, per quanto riguarda l'inquinamento e lo scambio idrico con le piallasse;
 - c) rumore;
 - d) effetti erosivi in relazione alle aree naturali tutelate;
 - e) incremento del traffico veicolare;
 - f) modalità di gestione degli scavi e reimpieghi del materiale scavato;
- 9.4 si ritiene utile pervenire ad una più puntuale ed accurata definizione degli indicatori per il monitoraggio ambientale del Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna;
- 9.5 si ritiene necessario, una volta definiti gli indicatori, attuare il programma di monitoraggio ambientale del Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna;
- 10 VALUTATO INOLTRE CHE:
- 10.1 relativamente alla procedura di Valutazione di Incidenza, si può ritenere che gli interventi previsti nel Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna non abbiano incidenze negative significative, dirette o indirette, sugli habitat e sulle specie animali e vegetali di interesse comunitario presenti nei Siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) limitrofi;
- 10.2 si ritiene comunque necessario che le successive fasi di progettazione delle singole opere e dei singoli interventi, siano sottoposte alla procedura di valutazione dell'incidenza ambientale, ponendo particolare attenzione soprattutto ai seguenti aspetti:
- a) compatibilità degli interventi previsti con le Misure generali di conservazione delle ZPS (Delibera della Giunta regionale n. 1224/08);
 - b) compatibilità con le prescrizioni ed il parere già espresso dal Parco regionale del Delta del Po;
 - c) progettazione delle opere e degli interventi esternamente ai confini dei Siti rispettando la massima distanza possibile;
 - d) predisposizione di idonee e congrue misure di mitigazione e/o compensazione ambientale da realizzarsi soprattutto nei pressi delle opere considerate più impattanti;

DATO ATTO del parere allegato;

tutto ciò premesso, dato atto, valutato e ritenuto;

su proposta dell'Assessore all'Ambiente e Sviluppo Sostenibile

a voti unanimi e palesi

d e l i b e r a

- a) **PARERE MOTIVATO POSITIVO** in merito al Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna, adottato con delibera del Comitato Portuale n. 9 del 9 marzo 2007 a condizione che siano rispettate le seguenti condizioni:
1. si ritiene necessario affidare alla obbligatoria procedura in materia di valutazione di impatto ambientale ai sensi del D. Lgs. 152/06 come modificato dal D. Lgs 4/08, cui devono essere assoggettati gli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna, la migliore e specifica determinazione degli impatti ambientali, con particolare riguardo agli elementi evidenziati nei precedenti punti 4, 5 e 7, di seguito ricordati in estrema sintesi:
 - a) inquinamento atmosferico e clima;
 - b) acqua, in particolare, per quanto riguarda l'inquinamento e lo scambio idrico con le piassesse;
 - c) rumore;
 - d) effetti erosivi in relazione alle aree naturali tutelate;
 - e) incremento del traffico veicolare;
 - f) modalità di gestione degli scavi e reimpieghi del materiale scavato;
 2. si ritiene utile pervenire ad una più puntuale ed accurata definizione degli indicatori per il monitoraggio ambientale del Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna;
 3. si ritiene necessario, una volta definiti gli indicatori, attuare il programma di monitoraggio ambientale del Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna;

d e l i b e r a a l t r e s i

- b) in merito alla valutazione di incidenza, gli interventi previsti dal Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna non hanno incidenze negative significative, dirette o indirette, sugli habitat e sulle specie animali e vegetali di interesse comunitario presenti nei Siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) limitrofi;
- c) si ritiene, comunque, necessario che le successive fasi di progettazione delle singole opere e dei singoli interventi, siano sottoposte alla procedura di valutazione dell'incidenza ambientale, ponendo particolare attenzione soprattutto ai seguenti aspetti:
 - 1) compatibilità degli interventi previsti con le Misure generali di conservazione delle ZPS (Delibera della Giunta regionale n. 1224/08);
 - 2) compatibilità con le prescrizioni ed il parere già espresso dal Parco regionale del Delta del Po;
 - 3) progettazione delle opere e degli interventi esternamente ai confini dei Siti rispettando la massima distanza possibile;

- 4) predisposizione di idonee e congrue misure di mitigazione e/o compensazione ambientale da realizzarsi soprattutto nei pressi delle opere considerate più impattanti;

d e l i b e r a i n f i n e

- d) di trasmettere, ai sensi dell'art. 16, del D. Lgs 152/06 come modificato dal D. Lgs. 4/08, copia della presente deliberazione alla Autorità portuale di Ravenna; al riguardo si ricorda che, ai sensi dell'art. 17, del D. Lgs 152/06 come modificato dal D. Lgs. 4/08, la Autorità portuale di Ravenna dovrà provvedere a rendere pubblica la decisione finale in merito all'approvazione del piano, nonché il parere motivato, la dichiarazione di sintesi e le misure adottate in merito al monitoraggio;
- e) di informare che è possibile prendere visione del piano e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria presso la Regione Emilia – Romagna, Via dei Mille 21, Bologna – Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale;
- f) di rendere pubblico attraverso la pubblicazione sul proprio sito WEB, ai sensi dell'art. 17, del D. Lgs 152/06 come modificato dal D. Lgs. 4/08 il presente partito di deliberazione, la Dichiarazione di sintesi nonché le misure adottate in merito al monitoraggio;
- g) di pubblicare per estratto sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna, ai sensi dell'art. 16, comma 3, della LR 18 maggio 1999, n. 9 e successive modifiche ed integrazioni, il presente partito di deliberazione.

-- -- -- -- --

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Giuseppe Bortone, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008, parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta GPG/2009/1632

data 01/10/2009

IN FEDE

Giuseppe Bortone

omissis

L'assessore Segretario: Zanichelli Lino

Il Responsabile del Servizio
Segreteria e AA.GG. della Giunta
Affari Generali della Presidenza
Pari Opportunita'