

Autorità di Sistema Portuale
del Mar Adriatico Centro Settentrionale

**APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA,
ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO
TERMINAL IN PENISOLA TRATTATOLI E RIUTILIZZO DEL
MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007
I FASE**

PROGETTO DEFINITIVO

OGGETTO

RELAZIONE EX ART.166 DEL CODICE

FILE

1114.GEN.F - Rel_Art.116

CODICE

1114.GEN.F

SCALA

Rev.	Data	Causale
0	Set. 2014	Emissione
1	Set. 2017	Revisione generale
2	Dic. 2017	Integrazione
3		

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL
MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
IL DIRETTORE TECNICO

(Ing. *[Signature]*)



MINISTERO INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER
LE OPERE PUBBLICHE PER LA LOMBARDIA
E L'EMILIA ROMAGNA

IL RESPONSABILE DELLA REVISIONE
DELLA PROGETTAZIONE

(Ing. *[Signature]*)



**PORTO DI
RAVENNA**
2000 anni di storia

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 1 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Setentrionale</p>	

Sommario

1	PREMESSA	3
2	L'ART. 166 COMMA 1 DEL D.LGS. 163/2006	6
3	IL PROGETTO PRELIMINARE	8
3.1	OGGETTO DEL PROGETTO E STRALCI FUNZIONALI.....	8
3.2	LA CONFERENZA DEI SERVIZI E L'APPROVAZIONE CIPE.....	15
4	IL PROGETTO DEFINITIVO DEL 2014	17
4.1	DESCRIZIONE DEL PROGETTO 2014.....	17
4.2	LA PROCEDURA ESPROPRIATIVA	20
5	CRITICITA' E CIRCOSTANZE SOPRAVVENUTE.....	22
5.1	INDISPONIBILITA' DI ALCUNE AREE	22
5.2	NUOVE DISPOSIZIONI NORMATIVE	22
5.3	LA RISOLUZIONE DELLE CRITICITA'	23
5.4	LA REVISIONE DELLA PROGETTAZIONE DEFINITIVA A SUO TEMPO SVILUPPATA	24
6	IL PROGETTO DEFINITIVO 2017	25
7	IL CONFRONTO FRA IL PROGETTO PRELIMINARE ED IL PROGETTO DEFINITIVO 2017.....	28
8	L'ANALISI DELLE PRESCRIZIONI.....	31
8.1	PRESCRIZIONI GENERALI RELATIVE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE	31
8.1.1	MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE Decreto VIA n. 6/2012	31
8.1.2	MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI	39
8.1.3	REGIONE EMILIA-ROMAGNA	39
8.2	PRESCRIZIONI SPECIFICHE DEL PROGETTO DI HUB	45
8.2.1	MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI E SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DELL'EMILIA-ROMAGNA	45
8.2.2	REGIONE EMILIA-ROMAGNA	45
8.2.3	COMUNE DI RAVENNA	48
8.2.4	PROVINCIA DI RAVENNA	49
8.2.5	MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI	51
8.3	RACCOMANDAZIONI SPECIFICHE DEL PROGETTO DI HUB	52
8.3.1	A.R.P.A. EMILIA-ROMAGNA, SEZ. PROV.LE DI RAVENNA	52
8.3.2	REGIONE EMILIA-ROMAGNA	53

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 2 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

8.3.3	PROVINCIA DI RAVENNA	53
8.3.4	DIREZIONE MARITTIMA DI RAVENNA.....	53
8.3.5	AGENZIA DELLE DOGANE – UFFICIO DELLE DOGANE DI RAVENNA.....	54
8.3.6	PARCO DEL DELTA DEL PO	54

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p>  <p style="text-align: right;">Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 3 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	---	---

1 PREMESSA

L'intervento per la realizzazione dell'infrastruttura strategica *“Hub Portuale di Ravenna: approfondimento dei canali Candiano e Baiona del porto di Ravenna, adeguamento delle banchine operative esistenti, nuovo terminal in Penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007”* rappresenta l'essenza delle opere strutturali fondamentali ed imprescindibili previste nel Piano Regolatore Portuale 2007 vigente, motore della sostenibilità del porto stesso, i cui contenuti, peraltro, si configurano quale attuazione di previsioni urbanistiche e territoriali che da qualche decennio hanno destinato le aree ricomprese nel P.R.P. a funzioni pubbliche per l'intermodalità e a servizi e attrezzature per il porto.

La realizzazione dell'infrastruttura strategica *“Hub Portuale di Ravenna”* attua in parte il vigente Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna, adottato con Deliberazione del Comitato Portuale n. 9 del 09.03.2007 ed approvato con Delibera Giunta Provinciale n.20/2010, giusta delega della Regione Emilia Romagna ai sensi dell'art. 170 della L.R. n. 3 del 21.04.1999.

Il Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna è stato oggetto del parere favorevole del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici, con voto n. 129 del 29.10.2008 ed altresì del parere favorevole relativo alla Valutazione Ambientale Strategica, con delibera della Giunta regionale Emilia-Romagna n. 14796 del 12.10.2009.

Con D.M. n.6 del 20.01.2012, è stata decretata la Valutazione d'Impatto Ambientale favorevole del *“Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna – attuazione delle opere connesse”* di cui l'intervento in questione rappresenta la parte più significativa. Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto col Ministro dei Beni e delle attività Culturali e del Turismo, con decreto n. 215 del 07.08.2017 ha prorogato per dieci anni a decorrere dalla data di scadenza, i termini di validità del Decreto di compatibilità ambientale prot. DVA-DEC-2012-6 del 20 gennaio 2012, ovvero sino al 18 maggio 2027.

Il progetto *“Hub portuale di Ravenna”* rientra tra gli interventi inseriti nel *«Programma delle infrastrutture strategiche - aggiornamento 2010»*, di cui alla tabella 1 dell'8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013 (DFP), approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) con delibera 18.11.2010, n. 81, (Gazzetta Ufficiale n. 95/2011) e nel 9° Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2011.

Risulta, altresì, inserito nell'XI Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) del 2013, relativo al Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) per gli anni 2014-16, valutato dal CIPE il 01/08/2014, nel XII Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) del 2014.

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs. 163/2006</i></p>  <p style="text-align: right;">Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 4 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	--	---

L'intervento è inoltre ricompreso:

- nell'Intesa Generale Quadro stipulata tra il Governo e la Regione Emilia-Romagna presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 19 dicembre 2003;
- nei successivi Atti Aggiuntivi alla stessa Intesa Generale Quadro stipulati in data 17 dicembre 2007, 1 agosto 2008 e 19 aprile 2013 tra il Governo e la Regione Emilia-Romagna;
- nella pianificazione regionale dei trasporti (Piano Regionale Integrato dei Trasporti).

Il CIPE, con delibera 23.03.2012, n. 28, (Gazzetta Ufficiale n. 150/2012) ha assegnato programmaticamente un contributo di 60 milioni di euro all'Autorità Portuale di Ravenna per il finanziamento del 1° e 2° stralcio funzionale dell'HUB portuale di Ravenna, da imputare a carico delle risorse di cui all'art. 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011, deliberando altresì che tale assegnazione sarebbe divenuta definitiva in sede di approvazione da parte del C.I.P.E. del progetto preliminare degli stralci 1° e 2° o dell'intero intervento (n. 4 stralci singolarmente funzionali) dell'“Hub portuale di Ravenna”.

L'Autorità Portuale di Ravenna, al fine di perfezionare l'istruttoria e sottoporre al C.I.P.E. il medesimo progetto preliminare per l'approvazione e la definitiva assegnazione delle predette risorse finanziarie, ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con nota n. 4849 del 17.05.2012, il progetto preliminare per l'“Hub Portuale di Ravenna”, con l'«*Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in Penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007*», suddiviso in 2 fasi, articolate in 4 stralci successivi, singolarmente funzionali, di cui il 1° e 2° stralcio relativi alla I fase ed il 3° e 4° stralcio relativi alla II fase.

Il progetto preliminare “Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in Penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007” I fase (1° e 2° stralcio) è stato approvato dal CIPE con Delibera n. 98 del 26.10.2012, pubblicata sulla GURI n. 136 del 12.06.2013

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione generale per le valutazioni ambientali con parere n. 20586 del 24 agosto 2012 espresso nel corso dell'istruttoria del progetto preliminare ha precisato che “l'Autorità Portuale ha trasmesso la documentazione relativa al progetto preliminare ... ai fini delle valutazioni tecniche per l'approvazione ai sensi dell'art. 165, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.” e sulla base del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS n. 2012 del 20 luglio 2012 allegato ha determinate che “gli interventi previsti dal progetto preliminare di Legge Obiettivo ... sono conformi a quelli valutati nell'ambito dell'insieme degli interventi che costituiscono il PRP

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">  <p style="text-align: right;">Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: right;">  <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 5 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p> </div>
--	---	---

2007, di cui al Decreto VIA n. 6 del 2012 relativo al progetto “Piano regolatore portuale 2007 del Porto di Ravenna – attuazione delle opere connesse”.

L’Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) nella delibera n. 924 del 07. 09.2016 avente per oggetto “Infrastrutture strategiche – approvazione progetti – regime transitorio” ha precisato:

- i progetti delle infrastrutture strategiche già inserite negli strumenti programmatici approvati e per i quali la procedura di V.I.A. è già iniziata al momento dell’entrata in vigore del D.Lgs. 50/2016, sono approvati secondo la disciplina previgente
- le procedure ed i contratti per i quali i bandi sono pubblicati successivamente all’entrata in vigore del D.Lgs. 50/2016, rientrano nell’ambito di applicazione del nuovo codice

Stante quanto sopra illustrato ricorre la condizione della delibera ANAC n. 924/2016e quindi per il progetto “Hub portuale di Ravenna: approfondimento dei canali Candiano e Baiona del porto di Ravenna, adeguamento delle banchine operative esistenti, nuovo terminal in Penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007” fino all’approvazione continua ad applicarsi la disciplina previgente il D.Lgs. 50/2016.

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 6 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	--	---

2 L'ART. 166 COMMA 1 DEL D.LGS. 163/2006

Il Decreto Legislativo 12 aprile 2006 n.163 s.m.i. all'art 166 comma 1 stabilisce che il progetto definitivo delle infrastrutture strategiche assoggettate alla disciplina del Capo IV, Parte II, del Codice stesso debba essere integrato da una relazione del progettista attestante la rispondenza al progetto preliminare ed alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'opera.

Il progetto preliminare dell'intervento denominato “*Hub portuale di Ravenna – Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007*”, articolato in 4 stralci funzionali, è stato istruito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella sua complessiva articolazione e approvato dal C.I.P.E. con delibera n. 98 del 26 ottobre 2012 limitatamente ai primi due stralci funzionali con assegnazione del relativo finanziamento.

La Delibera C.I.P.E. n. 98 del 26 ottobre 2012 è stata registrata alla Corte dei Conti il 29 maggio 2013 e pubblicata in G.U.R.I. n. 136 del 12 giugno 2013.

L'approvazione del progetto preliminare è stata sottoposta a prescrizioni (contenute nell'allegato 1 alla Delibera) e raccomandazioni (contenute nell'allegato 2) poste dagli Enti coinvolti nell'istruttoria del progetto.

Ai sensi dell'art. 165 comma 7 del D.Lgs. 163/2006 l'approvazione di cui sopra “*determina, ove necessario ai sensi delle vigenti norme, l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera e perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato – regione sulla sua localizzazione, comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati; gli immobili su cui è localizzata l'opera sono assoggettati al vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art, 10 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n, 327; il vincolo si intende apposto anche in mancanza di espressa menzione ...*”.

La Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS con parere n. 1012 del 20/07/2012 ha ritenuto che gli interventi previsti dal progetto preliminare sono conformi a quelli valutati nell'ambito dell'insieme degli interventi che costituiscono il PRP 2007 di cui al Decreto VIA n. 6/2012 relativo al progetto “*Piano regolatore portuale 2007 del Porto di Ravenna – attuazione delle opere connesse*”. In relazione alla riscontrata conformità, la Commissione Tecnica ha dunque ribadito, per il progetto preliminare, le prescrizioni già formulate nel Decreto VIA n. 6/2012, relativamente, per ovvi motivi, alla parte di interventi del Piano Regolatore Portuale previsti nel

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 7 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

progetto in questione.

Di seguito verrà pertanto illustrato lo sviluppo del progetto definitivo rispetto al progetto preliminare al fine di rispondere alle prescrizioni fissate dalla Delibera n. 98 del 26/10/2012 dando evidenza alle eventuali modifiche proposte.

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs. 163/2006</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 8 di 56</p> <p>Rev. 2 -14.12.17</p> </div>
--	--	---

3 IL PROGETTO PRELIMINARE

Il progetto preliminare istruito ed oggetto della conferenza di servizio, indetta dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e tenutasi il 27 giugno 2012, si divide in 2 fasi, articolate in 4 stralci consecutivi, singolarmente funzionali di cui i primi due sono stati approvati e finanziati dal C.I.P.E.

3.1 OGGETTO DEL PROGETTO E STRALCI FUNZIONALI

Il progetto della I FASE (1° e 2° stralcio) prevede:

- Svuotamento delle vasche di sedimentazione dal materiale ivi attualmente collocato con riutilizzo finalizzato alla realizzazione delle piattaforme logistiche;
- Approfondimento a -14,00 m del canale marino e dell'avamporto;
- Approfondimento del canale Candiano in varie tratte: a -13,50 m fino a Largo Trattaroli, a -12,50 m fino all'altezza della banchina Marcegaglia, e a -11,50 m fino alla darsena San Vitale;
- Approfondimento del canale Baiona fino a -12,50 m;
- Opere di adeguamento e potenziamento infrastrutturale dei muri spondali esistenti che risentono dei lavori di escavo;
- Realizzazione della nuova banchina destinata a terminal container sul lato destro del Canale Candiano in Penisola Trattaroli.
- Svuotamento casse di colmata dal materiale proveniente dal nuovo dragaggio e riutilizzo dello stesso in siti idonei (aree di logistica e cave).

Il progetto della II FASE (3° e 4° stralcio), istruito favorevolmente dal MIT ma non approvato con la Delibera CIPE per mancanza di risorse, prevede:

- Approfondimento a -15.50 m s.l.m.m. del canale marino ed in avamporto;
- Approfondimento a -14.50 m s.l.m.m. del canale Candiano fino a Largo Trattaroli nonché del canale Baiona;
- Approfondimento a -13.00 m s.l.m.m. del canale Candiano fino alla darsena S.Vitale;
- Ulteriore approfondimento a -15.50 m s.l.m.m. nella zona della “Curva” del canale Candiano;
- Adeguamento ai nuovi fondali delle relative banchine.

Oggetto principale dell'intervento è l'approfondimento dei fondali del Canale Candiano alla quota prevista nel PRP 2007 mediante scavo eseguito con draghe in grado di asportare il materiale per collocarlo in idonee vasche di sedimentazione o immergerlo in mare. Ove le zone delle vasche non corrispondono con la localizzazione finale del materiale, questo sarà poi prelevato per le collocazioni definitive nei siti previsti.

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 9 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

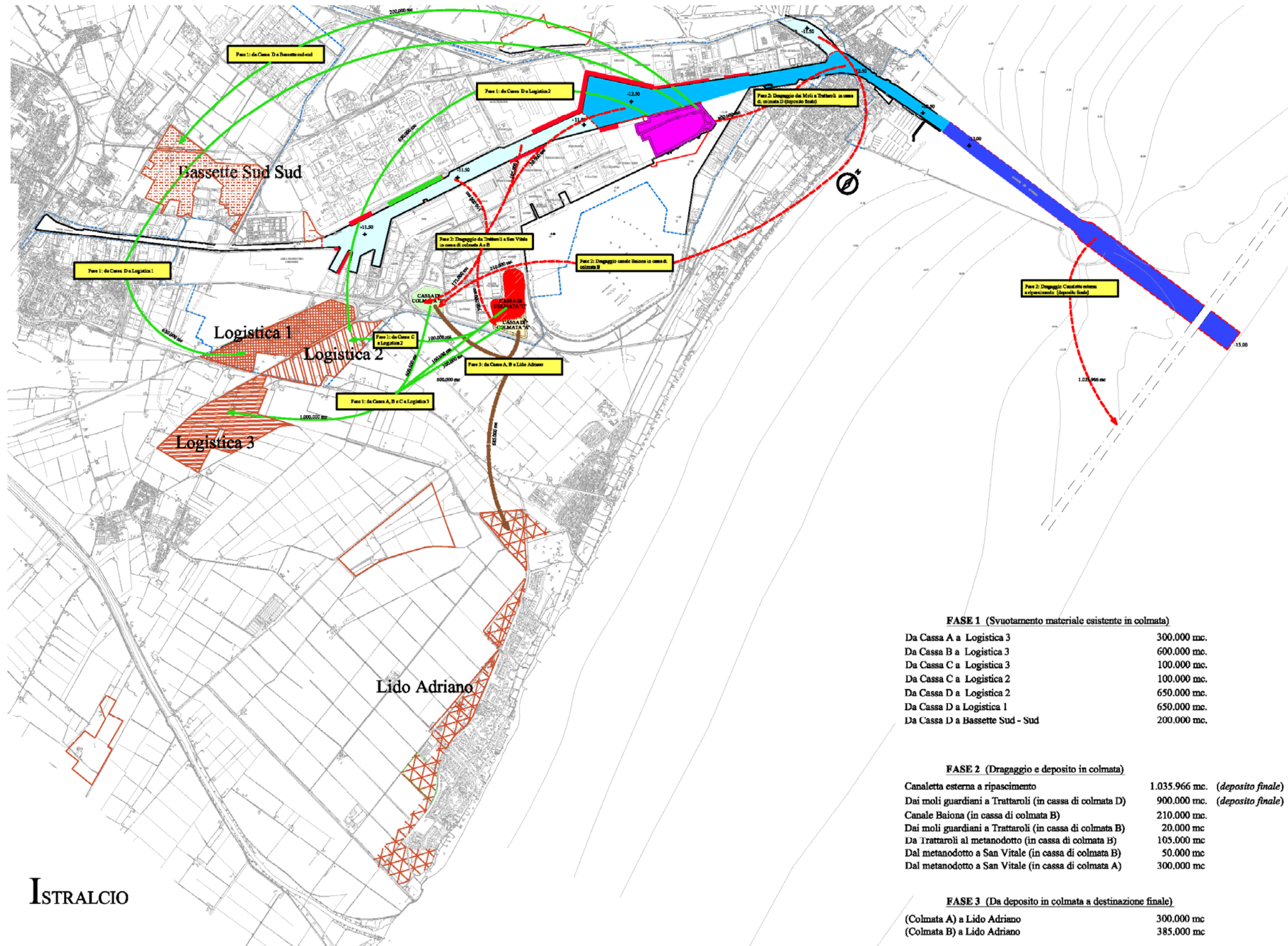
A tale scopo, il progetto ha individuato le aree – poste in adiacenza al porto – nelle quali sono state realizzate in passato vasche di sedimentazione atte a ricevere il materiale proveniente dal dragaggio del canale Candiano e denominate:

- A. Nadep via Trieste
- B. Centro Direzionale
- C. Nadep interna e centrale
- D. Trattaroli

Al fine di poter utilizzare le predette aree, sulle quali – allo stato di fatto del progetto – già insistono vasche di sedimentazione nelle quali risultano collocati materiali derivanti da precedenti dragaggi, occorre procedere al loro preventivo svuotamento con conferimento dei relativi sedimenti – classificati come rifiuti e pertanto da riutilizzare in operazioni di recupero ai sensi della normativa ambientale vigente – in siti idonei ed individuati, nel progetto preliminare, su aree a destinazione logistico/produttiva che saranno portate in quota al fine di consentire la futura realizzazione delle nuove piattaforme logistiche in destra e sinistra canale.

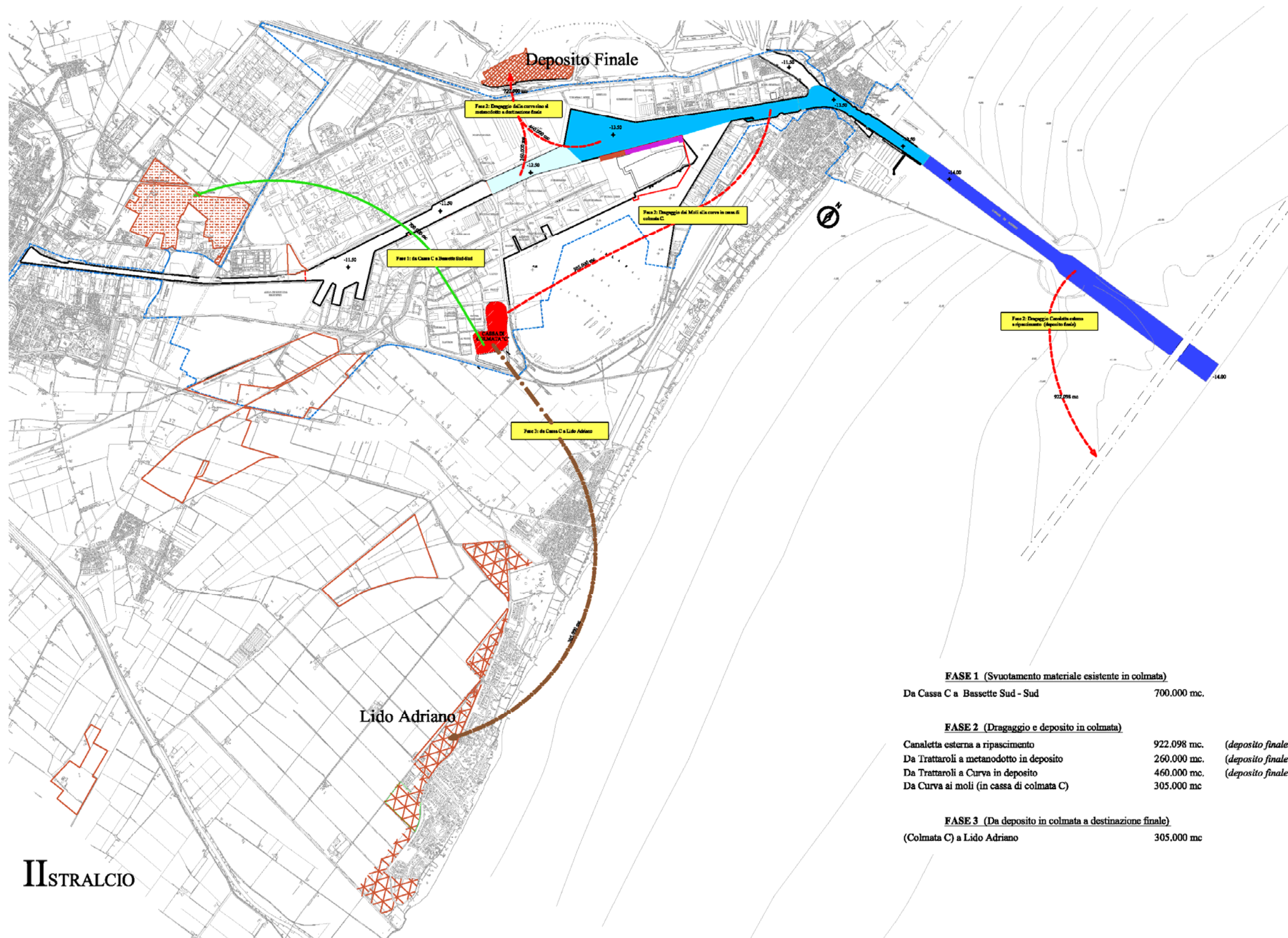
I siti così individuati corrispondono – utilizzando le definizioni impiegate nella strumentazione urbanistica del Comune di Ravenna e come indicato dagli stessi Enti locali nel corso del procedimento di approvazione del progetto preliminare da parte del C.I.P.E. – alle seguenti aree:

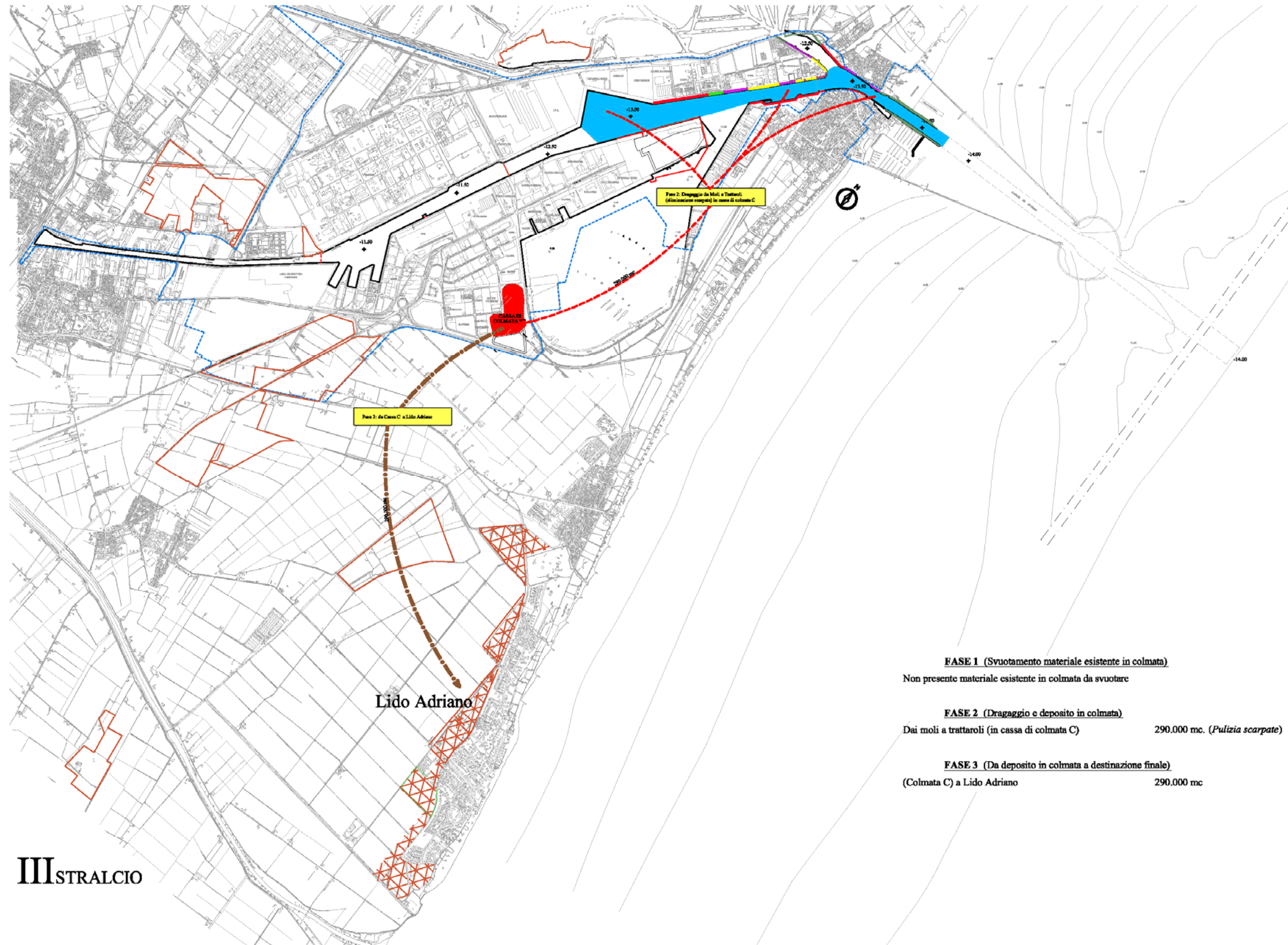
- Comparto Logistica in destra canale
- Comparto Bassette sud-sud in sinistra canale



ISTRALCIO

FASE 1 (Svuotamento materiale esistente in colmata)		
Da Cassa A a Logistica 3	300.000 mc.	
Da Cassa B a Logistica 3	600.000 mc.	
Da Cassa C a Logistica 3	100.000 mc.	
Da Cassa C a Logistica 2	100.000 mc.	
Da Cassa D a Logistica 2	650.000 mc.	
Da Cassa D a Logistica 1	650.000 mc.	
Da Cassa D a Bassette Sud - Sud	200.000 mc.	
FASE 2 (Dragaggio e deposito in colmata)		
Canaletta esterna a ripascimento	1.035.966 mc.	(deposito finale)
Dai moli guardiani a Trattaroli (in cassa di colmata D)	900.000 mc.	(deposito finale)
Canale Baiona (in cassa di colmata B)	210.000 mc.	
Dai moli guardiani a Trattaroli (in cassa di colmata B)	20.000 mc.	
Da Trattaroli al metanodotto (in cassa di colmata B)	105.000 mc.	
Dal metanodotto a San Vitale (in cassa di colmata B)	50.000 mc.	
Dal metanodotto a San Vitale (in cassa di colmata A)	300.000 mc.	
FASE 3 (Da deposito in colmata a destinazione finale)		
(Colmata A) a Lido Adriano	300.000 mc.	
(Colmata B) a Lido Adriano	385.000 mc.	





FASE 1 (Svuotamento materiale esistente in colmata)

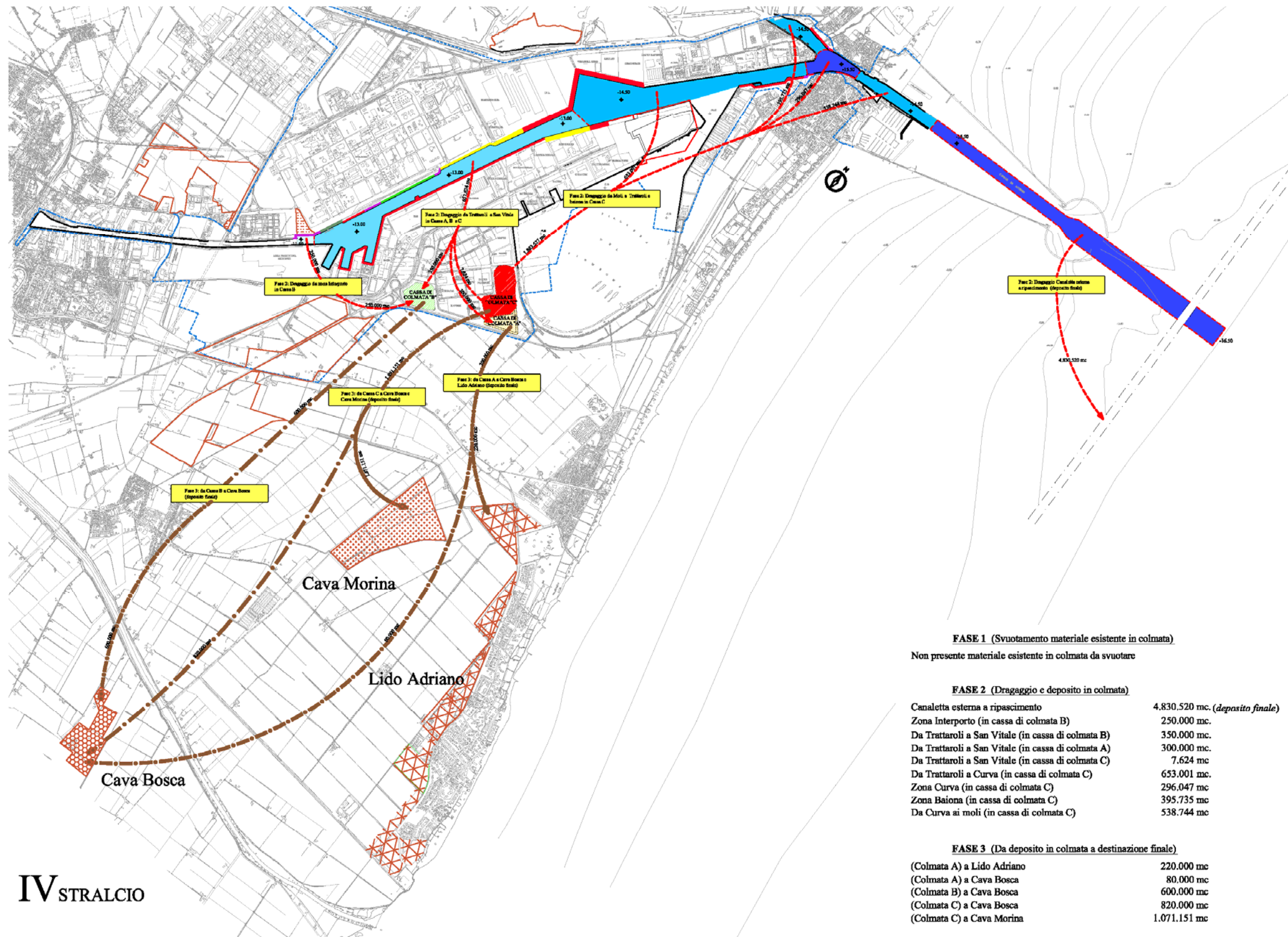
Non presente materiale esistente in colmata da svuotare

FASE 2 (Dragaggio e deposito in colmata)

Dai moli a trattaroli (in cassa di colmata C) 290.000 mc. (Pulizia scarpate)

FASE 3 (Da deposito in colmata a destinazione finale)

(Colmata C) a Lido Adriano 290.000 mc



LEGENDA

	Logistica 1		Cassa di colmata A
	Logistica 2		Cassa di colmata B
	Logistica 3		Cassa di colmata C
	Lido Adriano		Cassa di colmata D
	Bassette Sud Sud		
	Deposito finale		Aree soggette a dragaggio
	Cava Morina		
	Cava Bosca		Svuotamento materiale dragato
			Dragaggio
			Svuotamento materiale esistente

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 15 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p> </div>
--	---	---

Come si evince dalle tavole riassuntive precedenti altri fondamentali interventi del progetto sono:

- Adeguamento delle banchine esistenti interessate dall’approfondimento alla sopravvenuta classificazione sismica del territorio ravennate e ai maggiori fondali
- Realizzazione delle banchine del nuovo terminal container in penisola Trattaroli

Le lavorazioni connesse all’approfondimento del canale Candiano prevedono che i relativi sedimenti dragati siano collocati nelle casse di colmata svuotate ai fini della disidratazione naturale del materiale e il suo utilizzo per la realizzazione di terrapieni in zone depresse già identificate oltre che per il riempimento di cave per recupero ambientale.

Tali attività sono escluse dall’ambito di applicazione della Parte IV del D.lgs. 152/2006, in quanto sussistono i requisiti di applicazione dell’art. 184-bis dello stesso D.lgs. 152/2006 (*Sottoprodotti*).

In relazione alle condizioni previste da tale norma, le attività in progetto vi risultano infatti assoggettabili in quanto:

- a) Il sedimento è la conseguenza del processo di escavo dei fondali;
- b) Il progetto prevede l’integrale utilizzo di tale sedimento;
- c) La disidratazione naturale del sedimento non costituisce pratica diversa dalla normale pratica del processo o di quella di processi affini (estrazione di sabbia da riempimento);
- d) Il progetto definisce la idoneità del materiale all’utilizzo indicato.

La modalità di gestione così definita consente quindi l’utilizzo del materiale anche in siti che per le loro caratteristiche non sarebbero idonei ad accogliere attività di recupero rifiuti come ad esempio le cave.

Ultima ma non meno importante lavorazione è l’immersione a mare/ripascimento del materiale da estrarre per realizzare i fondali di piano regolatore nella canaletta di accesso al porto.

3.2 LA CONFERENZA DEI SERVIZI E L’APPROVAZIONE CIPE

La Conferenza dei Servizi su tutti e 4 gli stralci funzionali del Progetto preliminare, ai sensi dell’art. 165 del d.lgs. n. 163/2006, è stata convocata dalla Struttura Tecnica di Missione per il giorno 27.06.2012 e si è chiusa formalmente il 20.07.2012; nel corso dell’iter autorizzativo sono stati acquisiti, tra gli altri, i pareri favorevoli con prescrizioni da parte dei seguenti Enti: Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero per i Beni e le Attività Culturali (che riassume anche l’espressione della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le provincie di Ravenna, Ferrara, Forlì, Cesena e Rimini e della Soprintendenza per i Beni

<p><i>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</i></p>	<p><i>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 16 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

Archeologici dell'Emilia Romagna), Regione Emilia Romagna, Provincia di Ravenna, Comune di Ravenna, A.R.P.A. Emilia Romagna - sez. di Ravenna, Direzione Marittima di Ravenna, Agenzia delle Dogane, Agenzia del Demanio e Parco del Delta del Po.

Il Quadro economico del progetto preliminare, come sopra istruito ai fini dell'approvazione da parte del C.I.P.E. ed esaminato nella Conferenza di servizi, ammonta complessivamente a euro 383.738.701,90, di cui il 1° e 2° stralcio relativi alla prima fase (con importo dell'intervento di euro 137.000.000,00, comprensivo anche della progettazione) ed il 3° e 4° stralcio relativi alla seconda fase (con un importo dell'intervento di euro 246.738.701,90).

Il progetto preliminare “Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in Penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007” I fase (1° e 2° stralcio) è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, dal CIPE con Delibera n. 98 del 26.10.2012, pubblicata sulla GURI n. 136 del 12.06.2013.

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 17 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	--	--

4 IL PROGETTO DEFINITIVO DEL 2014

In seguito allo sviluppo:

- da un lato, di specifici studi, indagini ed analisi complementari, volti alla definizione dei contenuti tecnici e degli esatti scenari di riferimento (rilievi batimetrici, analisi chimico fisiche dei fondali e dei siti di destinazione finale, indagini geologiche e geotecniche, studi paesaggistici, del verde e del traffico veicolare di cantiere)
- dall'altro, di affinamenti del progetto preliminare relativi alla gestione dei nuovi materiali dragati alla luce delle analisi effettuate sugli stessi.

in data 07.10.2014 l'allora Autorità Portuale di Ravenna ha consegnato alla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un progetto definitivo della Fase I (1 e 2 stralcio) dell'“Hub Portuale di Ravenna”, sviluppato a fronte di prescrizioni e raccomandazioni della stessa Delibera CIPE n. 98/2012, completo di relazioni, disegni, ed altri elaborati progettuali ai sensi dell'art. 8, ALL.XXI, del D.Lgs. n. 163/2010 (Codice dei contratti pubblici), ai fini dell'avvio degli adempimenti istruttori finalizzati all'approvazione da parte del C.I.P.E..

In data 27.10.2014, la stessa Autorità Portuale ha trasmesso il progetto definitivo alle Amministrazioni e agli Enti interessati, ai sensi dell'art. 166, co. 3 del D.Lgs.vo 163/2006 per le verifiche di ottemperanza alle prescrizioni avute in seguito all'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE

4.1 DESCRIZIONE DEL PROGETTO 2014

Il progetto definitivo, completato nel 2014, del “*Hub portuale di Ravenna – Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007*” 1° e 2° stralcio lascia sostanzialmente inalterata la localizzazione dell'opera, anche dopo il recepimento delle prescrizioni ricevute a seguito dell'istruttoria ministeriale e nonostante la sopravvenienza di alcune circostanze non previste che hanno reso necessarie parziali integrazioni e/o rettifiche progettuali recepite in sede di definitivo.

In tal senso si evidenzia che:

- a. Le vasche di sedimentazione Nadep via Trieste (A), Centro Direzionale (B), Nadep interna e centrale (C) e Trattaroli (D) come depositi provvisori sono confermate
- b. L'area di Trattaroli (D) come sito finale è confermata
- c. Con riferimento alla collocazione dei materiali di dragaggio esistenti nelle vasche di sedimentazione, risultano confermati i siti di destinazione finale denominati Logistica 1, Logistica 2, Logistica 3 e Bassette Sud Sud comparto 2

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 18 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p> </div>
--	---	---

- d. In ottemperanza alle prescrizioni formulate dal Comune di Ravenna, come recepite nella Delibera C.I.P.E. n. 98 del 26/10/2012, vengono inseriti, tra i siti di destinazione finale dei materiali esistenti nelle casse di colmata, le aree denominate Logistica 4 e Bassette Sud Sud comparto 1b
- e. Si rinuncia al deposito finale nel Pontazzo all'interno della Pialassa Baiona in considerazione della pratica impossibilità di rispettare le prescrizioni ricevute per il suo riempimento
- f. Si rinuncia ai siti di deposito finale Bassette Sud Sud comparto 3 e Lido Adriano come da prescrizioni ricevute

La localizzazione, rispetto alle aree identificate in sede di progettazione preliminare, viene pertanto confermata , anche dopo il recepimento delle prescrizioni a cui il C.I.P.E. ha subordinato l'approvazione del progetto preliminare (con inclusione delle aree di Logistica 4 e Bassette Sud Sud comparto 1b ed eliminazione di Lido Adriano come depositi finali).

In relazione alle attività esecutive relative allo svuotamento delle casse di colmata dai materiali esistenti, è stato invece necessario prevedere che le relative lavorazioni costituiscano parte del progetto anche con riferimento ai sedimenti presenti nelle casse di colmata A e B in quanto non si sono avverate le condizioni previste per lo svuotamento ad opera di soggetti terzi. Non è stata comunque modificata la destinazione dei sedimenti come individuata in sede di progettazione preliminare.

Il quadro economico del progetto definitivo 2014 dell'intervento per l'Hub Portuale di Ravenna – 1° e 2° stralcio”, con i maggiori interventi strutturali, dragaggi e costi di trattamento dei materiali di escavo rispetto al progetto preliminare, ammonta a 220 milioni di euro, di cui € 46 milioni per stima indennità di esproprio non prevista nel progetto preliminare.

Di seguito si riporta la sistemazione dei fondali previsti dal progetto



LEGENDA

- Area di dragaggio
- Scarpa 1/4
- Scarpa 1/2

AUTORITÀ PORTUALE DI RAVENNA
RAVENNA PORT HUB- FINAL DETAILED DESIGN AND SUPPORTING TECHNICAL ANALYSIS
Code: 2012-IT-01002-S

PROGETTO DEFINITIVO

OGGETTO:
BATIMETRIA DI 2° PIANTA, P E D' STRALCO (ante s.l.m.m.)

PROGETTO	REDAZIONE	VERIFICA
1	1	1

IL RESPONSABILE DEL PROGETTO:

IL RESPONSABILE DELL'UNITÀ SCARPE:

IL RESPONSABILE DELL'UNITÀ STRALCO:

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 20 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p> </div>
--	---	---

Sono stati acquisiti sul progetto definitivo 2014 i pareri favorevoli di:

1. Comune di Ravenna
2. Provincia di Ravenna
3. Regione Emilia-Romagna (anche con specifico riferimento all'immersione dei materiali a mare a seguito della caratterizzazione effettuata sui sedimenti da dragare)
4. Capitaneria di Porto di Ravenna
5. Agenzia delle Dogane
6. Parco del Delta del Po
7. Soprintendenza per i beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Ravenna, Ferrara, Forlì-Cesena, Rimini
8. Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna - Bologna
9. Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

Si devono ancora esprimere il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (istruttoria sospesa in data 27.10.2015) ed il Consiglio Superiore dei LL.PP..

4.2 LA PROCEDURA ESPROPRIATIVA

Non si è potuto ottemperare alle prescrizioni che subordinavano l'esecuzione delle lavorazioni relative alla collocazione definitiva dei materiali dragati all'approvazione di piani urbanistici attuativi di rilievo comunale in capo ai proprietari delle aree interessate alle piattaforme logistiche dal momento che i proprietari in questione non hanno presentato i piani necessari o, in altro caso, non sono pervenuti alla loro approvazione.

Ciò è incompatibile con la procedura di realizzazione di un'opera pubblica statale per di più qualificata come “strategica” e assoggettata alla disciplina speciale di cui agli articoli 161 e ss. del D.lgs. 163/2006. Con l'approvazione del progetto preliminare dell'opera da parte del C.I.P.E., ai sensi dell'art. 165, comma 7, del D.lgs. 163/2006, oltre all'accertamento della compatibilità ambientale, si è perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato - regione sulla sua localizzazione, comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati con l'identificazione, pertanto, di destinazioni conformi alla natura e alle caratteristiche delle opere pubbliche da realizzare.

Per poter realizzare le opere in progetto si è reso quindi necessario acquisire le aree identificate come “Logistica” e localizzate, in forza dell'approvazione del progetto preliminare, come siti di conferimento di materiali presenti in cassa di colmata, mediante procedura espropriativa.

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 21 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

L'operazione di riempimento e conduzione in quota è funzionale alla realizzazione delle future nuove piattaforme logistiche in destra e sinistra canale.

Dal punto di vista del procedimento di esproprio, in data 17.10.2014 l'Autorità Portuale ha inviato comunicazione individuale a tutti i soggetti privati interessati dalla procedura espropriativa di avvio del procedimento di approvazione del progetto definitivo comportante dichiarazione di pubblica utilità ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del D.lgs. 163/2006 e s.m.i. e dell'art. 16 della L.R. Emilia Romagna n. 37/2002 e s.m.i.

In data 05.11.2014 è stato pubblicato l'“Avviso di avvio del procedimento di approvazione del progetto definitivo comportante dichiarazione di pubblica utilità ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del D.lgs. 163/2006 e s.m.i. e dell'art. 16 della L.R. Emilia Romagna n. 37/2002 e s.m.i.” nonché “di deposito della documentazione di cui all'art. 16 della L.R. Emilia Romagna n. 37/2002 e s.m.i.” e in data 04.01.2015 e, cioè, decorsi i 60 giorni dalla data del suddetto deposito, è scaduto il termine per la trasmissione a questa Autorità da parte dei soggetti interessati delle eventuali osservazioni.

Di seguito è riportato in sintesi il piano particellare d'esproprio pubblicato con le varie unità interessate raggruppate per comparti attuativi

COMPARTI	SUPERFICIE' (mq)	INDENNITA' ESPROPRIO
Aree Logistica 1-2	mq.588.105	€ 13.735.000
Aree Logistica 3-4	mq. 859.950	€ 15.740.000
Area Logistica Bassette sud-sud S3	mq. 676.055	€ 16.010.000
TOTALE	mq. 2.124.110	€ 45.485.000

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>MEMBRO DELLA FEDERAZIONE CISA RINA ISO 9001 SISTEMA QUALITÀ CERTIFICATO</p> </div> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 22 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	--	---

5 CRITICITA' E CIRCOSTANZE SOPRAVVENUTE

5.1 INDISPONIBILITA' DI ALCUNE AREE

In pendenza del procedimento per l'approvazione del progetto definitivo “HUB Portuale di Ravenna” si sono verificati alcuni accadimenti che hanno introdotto nuove criticità, e precisamente:

a) Tra la fine di marzo e l'inizio di aprile 2015, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ravenna ha notificato alcune informazioni di garanzia in merito all'indagine avviata sulla gestione dei materiali presenti nelle vasche di sedimentazione il cui utilizzo (sia delle vasche, sia dei materiali) è previsto nel progetto “HUB Portuale”. Tutte le autorizzazioni R13 rilasciate in passato sono risultate infatti scadute, con contestazione dei reati di cui all'art. 256, comma 1, lett. a) e comma 3, D.lgs. 152/2006.

In data 02.04.2015 la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ravenna ha emesso Decreto di sequestro probatorio, finalizzato alla ricerca di prove, per un'area privata nel porto di Ravenna sita in Penisola Trattaroli, dove il progetto definitivo localizzava la realizzazione delle banchine del nuovo Terminal Container per una lunghezza di circa 1 Km nonché il deposito provvisorio di parte dei materiali di dragaggio provenienti dal porto canale (vasca di sedimentazione D in progetto).

In data 16.09.2015, la Procura di Ravenna ha chiesto, poi, la conversione del sequestro probatorio in sequestro preventivo, finalizzato a bloccare eventuali reati in corso.

Tale richiesta è stata accolta dal Tribunale del Riesame in data 06.10.2015 (a seguito di un primo rigetto da parte del GIP).

b) Si è venuti a conoscenza dell'esistenza di un'indagine penale da parte della Procura di Ravenna, nei confronti di funzionari di Comune, Provincia e di soggetti privati, riguardante il procedimento urbanistico che ha condotto all'inserimento nel POC Logistica delle aree relative alla c.d. “Logistica 3”, area il cui utilizzo era previsto nel progetto di HUB Portuale.

c) Nel maggio 2015, SAPIR S.p.a., proprietaria di una parte delle aree destinate ad esproprio nel progetto HUB Portuale ai fini della collocazione dei materiali esistenti in cassa di colmata, ha promosso ricorso innanzi al TAR Emilia-Romagna avverso all'approvazione del Piano Operativo Triennale (POT 2015/2017) dell'Autorità Portuale di Ravenna per la parte relativa agli espropri

Successivamente, l'Autorità Portuale ha sviluppato una serie di ipotesi di rimodulazione del progetto definitivo sviluppato –che non sono pervenute alla conclusione dell'attività progettuale

5.2 NUOVE DISPOSIZIONI NORMATIVE

Nel contempo sono state emesse nuove disposizioni legislative

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p>  <p style="text-align: right;">Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	 <p style="text-align: right;">Membro della Federazione CIG RINA ISO 9001 Sistema Qualità Certificato</p> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 23 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	---	--

Con il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50: “Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture” (G.U. 19 aprile 2016, n. 91, S.O. n. 10 e n. 11), in attuazione della delega conferita con la legge 28 gennaio 2016, n. 11, il Governo ha recepito le tre direttive europee in materia di aggiudicazione dei contratti di concessione, di appalti pubblici e di procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, ed ha operato il riordino di tutta la disciplina vigente.

Il Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con proprio decreto 15 luglio 2016, n. 173 (G.U. 6 settembre 2016, n. 208) ha emanato il “Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini”

Recentemente poi è entrato in vigore il decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017 n. 120 “Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”.

5.3 LA RISOLUZIONE DELLE CRITICITA’

Con provvedimento in data 16/09/2016 la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ravenna ha emesso il decreto di revoca del sequestro preventivo e disposto la restituzione delle casse di colmata Trattaroli 1, Trattaroli 2 e Trattaroli 3 agli aventi diritto (Sapir Porto Intermodale S.p.a. società a prevalente capitale pubblico proprietaria dei terreni in questione).

In conseguenza di tale decreto sono decadute gran parte delle necessità di rimodulazione del progetto di Hub presentato agli Enti competenti

In data 23.03.2016 la società Sapir, proprietaria delle aree in penisola Trattaroli, destinate al nuovo terminal container, ha presentato al Comune di Ravenna il Progetto unitario Trattaroli Destra per attuare gli insediamenti previsti. La localizzazione del Terminal Container nella penisola Trattaroli destra nasce dall'esigenza di poter disporre di un terminal contenitori sito nella posizione migliore possibile all'interno del porto di Ravenna e garantisce una ottimale fruibilità degli accosti, fondale di -14,50 metri a completa attuazione del P.R.P., e un bacino di evoluzione con diametro di m 600,00.

In data 25.03.2016 la società Sapir, proprietaria di parte importante delle aree destinate alla piattaforma logistica in destra canale, ha presentato al Comune di Ravenna il Progetto Urbanistico Attuativo PUA Logistica 1 del POC tematico Logistica, al fine di attuare gli insediamenti previsti.

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p>	 <p>MEMBRO DELLA FEDERAZIONE CIG RINA ISO 9001 SISTEMA QUALITÀ CERTIFICATO</p> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 24 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

5.4 LA REVISIONE DELLA PROGETTAZIONE DEFINITIVA A SUO TEMPO SVILUPPATA

Le difficoltà che avevano impedito fino a quel momento la conclusione dell'istruttoria del progetto definitivo sono state per la gran parte rimosse con il dissequestro dell'area dove è previsto il nuovo terminal container in penisola Trattaroli e la presentazione dei Progetti Urbanistici Attuativi da parte della società Sapir, proprietaria dei terreni interessati dal terminal e di parte delle piattaforme logistiche.

L'unica incertezza ancora in essere (qualificazione dal punto di vista urbanistico dei Comparti Logistica 3 e 4, destinazione finale di materiale di dragaggio) può essere superata nella revisione del progetto, in riduzione per una parte, trasferendo l'approfondimento dei fondali a -13,50 m fino a Largo Trattaroli dalla I alla II fase.

Contestualmente è possibile anticipare l'approfondimento a -12,50 m del tratto di canale Candiano da Marcegaglia alle Darsene San Vitale dalla II alla I Fase.

In questo modo si realizza un fondale uniforme a -12,50 per tutta l'asta principale del porto canale migliorando decisamente i benefici degli approfondimenti per le rinfuse solide, principale core business dello scalo, senza penalizzare eccessivamente lo sviluppo del traffico container.

Per quest'ultima categoria merceologica, ai fini di accelerare la realizzazione del nuovo terminal container, si è valutato, accogliendo l'istanza della società proprietaria dei terreni in penisola Trattaroli, di acconsentire, per quanto di competenza, al recupero in loco di parte del materiale presente nelle casse di colmata D ai fini del suo utilizzo quale sottofondo dei piazzali del futuro insediamento con il riposizionamento in siti idonei di quello in esubero o altrove utilizzabile.

La presentazione da parte della proprietà, Sapir – Porto Intermodale Ravenna S.p.A., del Progetto Urbanistico Attuativo delle aree individuate come Logistica 1, permette all'Ente di ottenere il risultato atteso in termini di collocazione finale del materiale di risulta degli escavi e di realizzare nuove piattaforme logistiche per lo sviluppo delle attività nel porto di Ravenna, riducendo le aree da espropriare e, conseguentemente, risparmiando risorse che possono essere destinate ad ulteriori interventi.

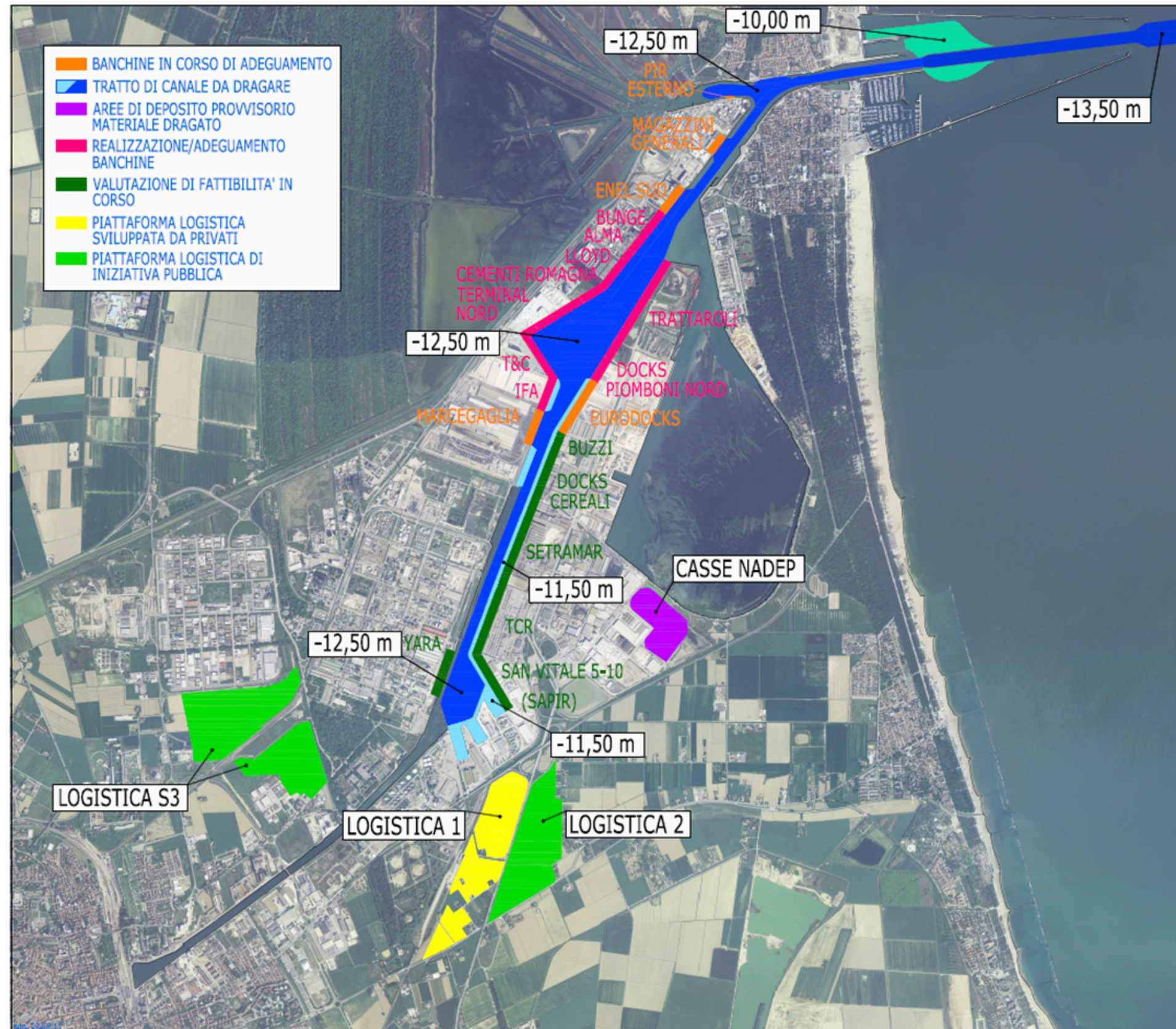
Ciò fa decadere, inoltre, il contenzioso che la stessa proprietà aveva instaurato avanti al TAR Emilia-Romagna per contestare l'esproprio.

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>MEMBRO DELLA FEDERAZIONE CISA RINA ISO 9001 SISTEMA QUALITÀ CERTIFICATO</p> </div> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 25 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	--	---

6 IL PROGETTO DEFINITIVO 2017

Dal punto di vista tecnico la rivisitazione del progetto definitivo della I FASE, che si è resa necessaria per coniugare lo sviluppo del porto con la necessità di realizzare una profondità uniforme dei fondali, non alterando le condizioni di competitività di alcuno degli operatori terminalisti presenti nel porto e al tempo stesso producendo una quantità di materiale di risulta degli escavi compatibile con la capacità attuale di ricezione delle vasche di sedimentazione e la tempistica di realizzazione delle piattaforme logistiche nelle aree individuate come siti di destinazione finale di tali materiali, prevede di approfondire il canale Candiano fino alle darsene San Vitale e la darsena Baiona a – 12,50 m attraverso le seguenti operazioni:

- Svuotamento delle casse di colmata Nadep interna e centrale (vasche indicate alla lettera B nel progetto preliminare) dal materiale ivi attualmente collocato con riutilizzo finalizzato alla realizzazione del sottofondo per i piazzali del nuovo terminal container previo collocazione a tombamento della cava individuata di analogo quantitativo di materiale i cui parametri rientrano nei limiti della colonna A tab. 1 All. 5 Titolo V Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006;
- Approfondimento a -13,50 m del canale marino e dell'avamposto;
- Approfondimento del canale Candiano a -12,50 m fino alle darsene San Vitale
- Approfondimento della darsena Baiona fino a -12,50 m;
- Approfondimento a -10,00 m del bacino di evoluzione in avamposto e delle darsene a servizio del traffico crocieristico;
- Realizzazione della nuova banchina destinata a terminal container sul lato destro del Canale Candiano in Penisola Trattaroli;
- Opere di adeguamento e potenziamento infrastrutturale dei muri spondali esistenti che risentono dei lavori di escavo (Banchina Bunge Sud e Nord, Banchina Alma, Banchina Lloyd, Banchine Trattaroli Sx Nord e Sud, Banchina IFA, Banchina Docks Piomboni e adeguamento del primo tratto della banchina esistente destinata al nuovo terminal container)
- Realizzazione di intervento provvisorio a protezione del vecchio attracco traghetto a Porto Corsini
- Approfondimento dei fondali sotto le banchine di cui sopra e su quelle i cui interventi sono stati effettuati in base a progetti già autorizzati in precedenza alle quote di -12,50 m / -11,50 m in relazione opere ivi effettuate
- Successivi svuotamenti delle vasche di sedimentazione Nadep interna e centrale (B) dal materiale proveniente dai nuovi dragaggi e riutilizzo dello stesso in siti idonei ai fini della costruzione delle nuove piastre logistiche in destra e sinistra canale od al tombamento di una cava dismessa per il suo recupero ambientale.



<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 27 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

In sintesi è previsto il dragaggio di 4.742.000 mc (quantità in banco naturale) dei quali 1.374.000 verranno immersi in mare. I rimanenti 3.368.000 mc verranno immessi in colmata in quattro fasi successive dell'ordine di 900,000 mc (capienza della vasca).

Quanto ottenuto coi nuovi dragaggi, una volta essiccato, verrà utilizzato, come destinazione finale, nelle aree logistiche a terra (L1, L2 e S3) che hanno una necessità di riempimento per messa in quota pari a 2.300.000 mc di materiale compatibile con i limiti di “Colonna B” ed i rimanenti 460.000 mc verranno conferiti nella cava individuata perché compatibili all'origine con i limiti di “Colonna A”.

Complessivamente verranno quindi movimentati 4.052.000 mc di materiale secco nelle sue destinazioni finali a terra.

Il quadro economico del progetto definitivo 2017 dell'intervento per l'Hub Portuale di Ravenna – 1° e 2° stralcio”, ammonta a euro 235 milioni, di cui euro 22 milioni per stima indennità di esproprio non prevista nel progetto preliminare

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 28 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p> </div>
--	---	---

7 IL CONFRONTO FRA IL PROGETTO PRELIMINARE ED IL PROGETTO DEFINITIVO 2017

Il progetto definitivo 2017, revisione del progetto definitivo presentato nel 2014, risolvendo le problematiche emerse negli ultimi anni, non altera sostanzialmente la localizzazione dell'opera né la compatibilità ambientale della stessa, già accertata, in quanto:

- a) L'unica vasca di sedimentazione utilizzata (Nadep interna e centrale identificata con la lettera B) era già presente nel P.R.P. e nel progetto preliminare approvato; non vengono aggiunti nuovi depositi provvisori del materiale dragato mentre si rinuncia ad alcuni depositi provvisori già previsti (vasca di sedimentazione in penisola Trattaroli – D – accelerando così la realizzazione del nuovo terminal container, vasche di sedimentazione Nadep via Trieste – A - e Centro Direzionale – B – in relazione alla loro sopravvenuta indisponibilità)
- b) L'area di Trattaroli (D) come sito finale è confermata
- c) Risultano altresì confermati i siti di destinazione finale denominati Logistica 1, Logistica 2, e Bassette Sud Sud comparto 2 mentre si rinuncia alla destinazione Logistica 3 stanti le incertezze connesse alle vicende giudiziarie in corso relativamente al procedimento urbanistico che ha condotto all'inserimento nel POC Logistica di quest'ultima area
- d) In ottemperanza alle prescrizioni formulate dal Comune di Ravenna, come recepite nella Delibera C.I.P.E. n. 98 del 26/10/2012, viene inserita, tra i siti di destinazione finale l'area Bassette Sud Sud comparto 1b mentre non si utilizza l'area denominate Logistica 4 per le stesse motivazioni dell'area Logistica 3
- e) Si rinuncia al deposito finale nel Pontazzo all'interno della Pialassa Baiona in considerazione della pratica impossibilità di rispettare le prescrizioni ricevute per il suo riempimento
- f) Si rinuncia ai siti di deposito finale Bassette Sud Sud comparto 3 e Lido Adriano come da prescrizioni ricevute
- g) Le aree di dragaggio ove si interviene rimangono inalterate o ridotte all'interno del canale Candiano; la quota di scavo dai moli a Largo Trattaroli passa da -13,50 m a -12,50 m, mentre quella dall'altezza della banchina Marcegaglia alle Darsene San Vitale passa da -11,50 m a -12,50 m, valore ammissibile da P.R.P. e comunque incluso negli stralci del progetto preliminare positivamente istruiti nella conferenza dei servizi del 27.06.2012
- h) La canaletta di accesso al porto esterna alle dighe ha una lunghezza minore in quanto raggiunge l'isobata -13,50 m in luogo della -14,00 m

Ai fini localizzativi le variazioni sopra indicate sono in riduzione.

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 29 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

In particolare il progetto definitivo 2017 prevede:

ATTIVITA'	QUANTITA' (preliminare)	QUANTITA' (definitivo 2017)
Svuotamento materiale esistente in colmata	mc.3.300.000	mc. 1.292.000
Dragaggio ed immersione in mare	mc. 1.956.000	mc. 1.374.000*
Dragaggio in deposito finale	mc. 1.620.000	mc. 0
Dragaggio e deposito in sito provvisorio	mc. 990.000	mc. 3.368.000**
Trasferimento da deposito provvisorio a destinazione finale	mc. 990.000	mc. 2.760.000

* compreso overdredging

** volume non consolidato e comprensivo di overdredging

La quantità di materiale presente nelle vasche di sedimentazione da svuotare diminuisce in considerazione dell'indisponibilità delle due vasche "Nadep via Trieste" e "Centro Direzionale" e della scelta di accelerare la realizzazione del nuovo terminal container in penisola Trattaroli recuperando in loco parte del sedimento presente in quell'area.

Il quantitativo di dragaggio da immettere a mare diminuisce in virtù della ridotta profondità della canaletta d'accesso al porto di progetto (-14,00 m nel preliminare e -13,50 m nel progetto definitivo) mentre il quantitativo complessivo aumenta in considerazione dell'inserimento di un overdredging su tutta la superficie del canale e dell'approfondimento del bacino d'evoluzione in avamposto

I quantitativi da dragare nel progetto definitivo risultano 4.742.000 mc in banco contro i 4.566.000 mc del progetto preliminare corrispondenti a +3,9%

La movimentazione di materiale a terra del progetto definitivo risulta complessivamente 4.052.000 mc (1.292.000 mc + 2.760.000 mc) rispetto ai 4.290.000 mc del progetto preliminare (3.300.000 mc + 990.000 mc) corrispondente a -5,5 %

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 30 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

I maggiori costi del progetto definitivo (Quadro Economico dell'importo di € 235.000.000) rispetto al preliminare a suo tempo sviluppato (Quadro Economico dell'importo di € 137.000.000) trovano copertura come di seguito indicato:

- 60 M€ quale contributo riconosciuto da CIPE con Delibera CIPE n. 98 del 26.10.2012 (riconfermati con Decreto del 08.03.2016)
- 120 M€ mediante contrazione di mutuo con la B.E.I.
- 55 M€ con risorse di bilancio dell'Autorità Portuale di Sistema del Mare Adriatico centro settentrionale

e sono imputabili principalmente alle seguenti circostanze:

- Sopravvenuta necessità di attivare una procedura espropriativa per l'acquisizione di parte delle aree siti di destinazione finale dei materiali dragati e future sedi delle piastre logistiche del porto di Ravenna, in destra e sinistra canale a seguito della mancata presentazione da parte dei privati proprietari dei Progetti Urbanistici Attutivi per le loro aree. Relativamente a queste aree identificate come “Logistica” e localizzate in forza dell'approvazione del progetto preliminare, come siti di conferimento di materiali dragati, da acquisire pertanto a Pubblico Demanio mediante procedura espropriativa, l'operazione di riempimento e conduzione in quota è funzionale alla realizzazione delle future nuove piattaforme logistiche secondo la disciplina in materia di opere pubbliche.
- Consolidamento delle banchine esistenti ai fondali previsti dal Piano Regolatore Portuale già in prima fase e per classe d'uso III (azione suggerita dall'interlocuzione con la struttura del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici) in luogo di adeguamenti delle banchine alle profondità dei fondali per step successivi (come invece previsto nel progetto preliminare a suo tempo presentato). Questo comporta un incremento dei costi nella I fase del progetto di Hub ma complessivamente una spesa minore per realizzare le opere previste nel Piano regolatore Portuale. Inoltre il progetto preliminare approvato prendeva in considerazione la potenziale liquefazione degli strati sabbiosi demandando al progetto definitivo ed esecutivo i provvedimenti più idonei a ridurre gli effetti. Gli studi specialistici effettuati hanno portato a determinare le soluzioni tecniche e le opere aggiuntive più idonee ad affrontare la problematica.

La soluzione adottata nel presente progetto definitivo si ritiene essere maggiormente efficace per gli aspetti realizzativi ed il contenimento dei disagi arrecati dagli interventi alla normale attività portuale oltretutto più economica nei costi complessivi di tutte le fasi.

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	 <p>Membro della Federazione CIGG RINA ISO 9001 Certificato</p> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 31 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	--	---

8 L'ANALISI DELLE PRESCRIZIONI

La delibera del C.I.P.E. n. 98 del 26.ottobre 2012 (G.U.R.I. n. 136 del 12 giugno 2013) ha subordinato l'approvazione del 1° e 2° stralcio del progetto preliminare relativo al Hub portuale di Ravenna al recepimento ed ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni elencate negli allegati alla Delibera stessa, che di seguito vengono analizzate:

Per una più facile lettura si riportano la singola prescrizione/raccomandazione e le considerazioni in merito colorate a seconda del caso (in **blu** qualora la prescrizione attiene alla progettazione esecutiva, in **verde** per dimostrarne l'ottemperanza, in **arancio** quando la prescrizione riguarda opere non presenti in progetto ed in **rosso** quando si tratta di proposte di modifica/considerazioni rilevanti)

8.1 PRESCRIZIONI GENERALI RELATIVE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE

8.1.1 MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE Decreto VIA n. 6/2012

Dal momento che la conferenza di servizio propedeutica all'approvazione del progetto preliminare si è svolta per tutti e quattro gli stralci del progetto di Hub mentre il progetto preliminare approvato e quello definitivo si riferiscono solo ai primi due stralci funzionali, alcune prescrizioni non sono attinenti al progetto in esame.

1) In fase di cantiere, prima dell'inizio dei lavori di ciascuna delle fasi di attività dovrà essere redatto e attuato da parte dell'Autorità Portuale un piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque, ivi inclusa la possibile diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi. Tale piano deve essere concordato con l'ARPA Emilia Romagna e deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo; in ogni caso, durante le attività di dragaggio e della costruzione delle banchine deve essere previsto l'utilizzo di panne di conterminazione della zona interessata dai lavori

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva

2) Relativamente agli sottoambiti - Progetti Unitari “Porto Corsini”, “Distretto della Nautica”, “Distripark” e “Aree di Ristrutturazione per Attività Industriali e Produttive Portuali”, prima dell'inizio dei lavori di ciascun sottoambito, dovranno essere presentati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare i progetti attuativi

Si allegano al progetto definitivo la conformazione delle piastre logistiche L1 e L2 in destra canale (distripark) e Comparto S3 (Bassette Sud Sud) in sinistra canale.

I sottoambiti “Porto Corsini”, “Distretto della nautica” e “Aree di ristrutturazione per attività industriali e produttive portuali” non sono interessati dal progetto in questione.

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	 <p>Membro della Federazione CIG RINA ISO 9001 Certificato</p> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 32 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	--	---

3) Il progetto di riqualificazione urbana di Porto Corsini, dovrà essere verificato previa valutazione d'incidenza rispetto alle limitrofe aree di SIC e ZPS da parte dell'Ente di gestione del Parco Regionale del Delta del Po

Non rileva ai fini dell'intervento in questione

4) Fatta salva l'intesa con il Comune di Ravenna ai fini della realizzazione dei progetti, l'altezza degli edifici previsti nella Penisola Trattaroli, di servizio al Terminale Contenitori, non può superare quella degli edifici limitrofi

La prescrizione in questione (riguardante interventi su aree private) sarà riportata in ogni autorizzazione attinente rilasciata dall'Autorità Portuale

5) Allo scopo di evitare impatti sulle specie svernanti nel tratto di mare antistante il Porto di Ravenna e di Marina di Ravenna (aree portuali comprese), le operazioni di dragaggio devono essere evitate nel periodo invernale

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva. Sarà inserito fra gli obblighi del General Contractor.

6) Resta ferma la prescrizione c) del PRP 2001 di cui al decreto VIA n. 3420 del 06/11/2000, relativa al by-pass del canale Candiano, in merito alle previsioni che tutte “le opere fisse di viabilità, carrabili ferroviarie o ciclopedonali, a scavalco aereo del Canale e a servizio della Darsena di città e/o dell'ambito effettivamente portuale, non costituiscano ostacolo per alcun tipo di navigazione passeggeri fino alla testa della Darsena di Città, salvaguardando quindi in ciascuna di esse un franco fisso adeguato oppure adottando dispositivi mobili; analoga disposizione dovrà garantire che l'estradosso di eventuali opere di viabilità sotterranee salvaguardi le possibili future necessità di approfondimento del canale per lo stesso scopo. Le strade e le linee ferroviarie dell'area portuale, o comunque a servizio della stessa, che vengono a trovarsi in fregio ad aree di valenza ambientale (pinete, Pialasse, fasce costiere ...) dovranno essere affiancate da una fascia verde a filtro (arborea ed arbustiva) di adeguata profondità”

Non rileva ai fini dell'intervento in questione

7) Prima dell'inizio dei lavori relativi alla banchina della darsena San Vitale, dovrà essere ottenuta l'autorizzazione da parte dell'Autorità competente nei confronti del vincolo idrogeologico (RD 30 dicembre 1923, n° 3267)

Non rileva ai fini dell'intervento in questione

8) Il progetto esecutivo della banchina che eventualmente dovrà essere prevista nell'avamposto ai fini della realizzazione dei cassoni che formano i moli esterni (fase 3) dovrà essere verificato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Non rileva ai fini dell'intervento in questione

9) Prima dell'avvio dei lavori, l'Autorità Portuale dovrà concordare con l'ARPA Emilia Romagna e attuare un programma di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area periportuale, interessata

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs. 163/2006</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>MEMBRO DELLA FEDERAZIONE CISA RINA ISO 9001 SISTEMI QUALITÀ CERTIFICATI</p> </div> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 33 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	--	---

dal traffico portuale, mediante almeno 2 campagne periodiche annuali di durata mensile, per almeno 4 postazioni critiche, di cui 2 postazioni agli abitati di Porto Corsini e Marina di Ravenna e 2 postazioni alle Pialasse del Piombone e Baiona, con oneri a suo carico, secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti; ferme restando le competenze dell'ARPA Emilia Romagna, il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori, dovrà proseguire durante le attività di cantiere e la fase di esercizio del porto e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio, polveri sottili e ozono; tale programma dovrà essere valutato da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e, inoltre, dovrà contenere una valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto sui recettori presi a riferimento. I risultati del monitoraggio dovranno essere presentati annualmente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Alla fine della Prima Fase delle attività di cantiere (10 anni), dovranno essere presentate al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare simulazioni modellistiche per la determinazione dei carichi inquinanti e la valutazione degli effetti indotti durante la fase di esercizio, portuale, con particolare riferimento alle adiacenti aree tutelate, anche ai fini del controllo della coerenza delle simulazioni prodotte nell'ambito del SIA con i risultati del monitoraggio

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva – L'Autorità Portuale ha già predisposto un piano di monitoraggio della componente atmosfera che viene allegato al progetto definitivo e sarà appaltato ed attivato in tempo utile per l'inizio dei lavori

- 10) Relativamente agli impatti associati agli odori dei fanghi provenienti dai dragaggi, con particolare riferimento alla vasca di decantazione in funzione “NADEP - Area n.6”, dovranno essere verificati da parte dell'Autorità Portuale i livelli di concentrazione di unità odorigene presso i recettori civili più vicini, al fine di adottare le opportune mitigazioni

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva – L'indagine in questione è inserita nel piano di monitoraggio di cui al punto precedente.

- 11) Prima dell'avvio dei lavori, l'Autorità Portuale dovrà concordare con ARPA Emilia Romagna e attuare un programma di monitoraggio dei livelli acustici in area portuale e periportuale, per la fase di cantiere, la fase di esercizio e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale, con particolare riferimento ai recettori localizzati in prossimità delle aree considerate critiche dalle simulazioni condotte, nella zona del by-pass e negli assi viari prospicienti le pialasse del Piombone e Baiona e gli abitati di Porto Corsini e Marina di Ravenna, con oneri a suo carico e secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 34 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

soggetti. Dovrà essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare il progetto delle barriere acustiche fonoassorbenti previste per la zona del by-pass (zona cimiteriale) e per le schermature acustiche previste verso la Pialassa Baiona e ne dovranno essere definite la tipologia, le caratteristiche tecniche e la qualità dell'abbattimento del rumore prodotto. Sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere verificate le misure di abbattimento del rumore adottate e dovranno essere definite e realizzate eventuali ulteriori opportune misure di mitigazione, ivi compresi eventuali interventi sui singoli recettori. Dovrà inoltre essere prevista la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere una valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori presi a riferimento. I lavori della realizzazione del Terminale contenitori dovranno garantire valori limite assoluti di immissione - Leq in dB (A) di 50 diurno e 40 diurno presso la pialassa del Piombone, per tutto il periodo riproduttivo delle specie ornitiche, quindi nel periodo (febbraio) marzo – luglio (agosto); parte del traffico afferente al terminal crocieristico deve essere spostato sull'arteria urbana lungo canale (via Molo Gaetano San Filippo) a minore densità abitativa e deve essere limitato nel periodo notturno. I risultati del monitoraggio dovranno essere presentati annualmente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Alla fine della Prima Fase delle attività di cantiere (10 anni), dovranno essere presentate al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare simulazioni modellistiche per la determinazione dell'inquinamento acustico connesso all'esercizio dell'infrastruttura portuale, con particolare riferimento alle adiacenti aree tutelate, anche ai fini del controllo della coerenza delle simulazioni prodotte nell'ambito del SIA con i risultati del monitoraggio

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva – L'Autorità Portuale ha già predisposto un piano di monitoraggio della componente rumore che viene allegato al progetto definitivo e sarà appaltato ed attivato in tempo utile per l'inizio dei lavori

- 12) Prima dell'inizio dei lavori di prolungamento delle dighe foranee (Terza Fase) l'Autorità Portuale dovrà elaborare, secondo modalità da concordare con l'ARPA Emilia Romagna, un Programma di Monitoraggio finalizzato a valutare l'eventuale impatto del cantiere sulla qualità delle acque di balneazione (D.P.R. 470/82 e succ. mod. ed integr.), nonché all'individuazione delle misure di mitigazione eventualmente necessarie. Il Programma dovrà essere elaborato in conformità alle “Metodologie analitiche di riferimento – Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero triennio 2001-2003” redatte dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e ICRAM (2001). L'attività di monitoraggio che potrà essere attuata mediante l'installazione di centraline fisse di monitoraggio ovvero mediante periodiche raccolte ed analisi di campioni, dovrà essere avviata prima dell'inizio delle attività di cantiere e dovrà essere estesa, con le modalità che verranno stabilite nel suddetto Programma alla fase del

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 35 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>		

primo anno di esercizio delle opere in progetto; il monitoraggio dovrà riguardare la colonna d'acqua, i sedimenti e il biota e i punti di campionamento devono comunque comprendere le spiagge a Sud e a Nord dell'area portuale

Non rileva ai fini dell'intervento in questione in quanto non vengono realizzati i lavori di prolungamento delle dighe

- 13) Prima dell'inizio dei lavori l'Autorità Portuale dovrà elaborare e attuare secondo modalità da concordare con l'ARPA Emilia Romagna, un Programma di Monitoraggio finalizzato alla verifica dello stato ambientale del porto nella fase di cantiere e di quella di esercizio, con prelievi semestrali delle acque del bacino e dei fanghi del fondale, nell'avamposto, nella parte interna del canale Candiano, nella darsena Baiona e nel canale del Piombone, nonché nei pressi dei lavori in corso, prevedendo analisi chimiche, fisiche e microbiologiche, tese soprattutto a conoscere le concentrazioni dei principali inquinanti (metalli pesanti, indicatori microbiologici, idrocarburi, BOD, COD) e i loro effetti (temperatura, ossigeno disciolto); sulla base dei risultati del monitoraggio l'Autorità Portuale dovrà implementare gli strumenti di previsione/programmazione e gestione già esistenti, anche con riferimento ai sistemi di depurazione delle acque industriali e delle acque di stiva

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva – L'Autorità Portuale ha già predisposto un piano di monitoraggio della componente acqua che viene allegato al progetto definitivo e sarà appaltato ed attivato in tempo utile per l'inizio dei lavori

- 14) Prima dell'inizio dei lavori, l'Autorità Portuale dovrà elaborare e attuare secondo modalità da concordare con l'ARPA Emilia Romagna, un Programma di Monitoraggio finalizzato alla verifica dello stato di conservazione degli habitat e delle specie di interesse comunitario presenti nei due siti Natura 2000, da correlare al monitoraggio dei livelli idrici all'interno delle Pialasse e a quello della qualità delle acque in esse circolanti, al fine di essere in grado di intervenire con tempestività nel caso in cui si manifestassero modificazioni significative dei valori, con esiti verosimilmente negativi sulla qualità naturalistico-ambientale dell'area

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva. Sarà inserito fra gli obblighi del General Contractor l'elaborazione del piano di monitoraggio in questione

- 15) Prima dell'inizio dei lavori l'Autorità Portuale dovrà elaborare e attuare un protocollo di intervento, in accordo con l'ARPA Emilia Romagna, che metta in relazione la circolazione delle acque all'interno delle Pialasse con gli eventuali livelli di inquinamento delle acque a seguito delle attività di escavazione del canale, al fine di evitare danni agli habitat ed alle componenti biologiche presenti

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva. Sarà inserito fra gli obblighi del General Contractor l'elaborazione del protocollo di intervento in questione

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: right;">    <p>Membro della Federazione CISA RINA ISO 9001 Certificato</p> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 36 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p> </div>
--	---	--

16) In merito agli studi idrodinamici già eseguiti nell’area, al fine di prevenire eventuali impatti negativi delle opere esterne di prolungamento delle dighe foranee (Terza Fase), l’Autorità Portuale deve predisporre nell’ambito della progettazione esecutiva ed attuare un Piano di monitoraggio esteso a tutta l’unità fisiografica, con particolare riferimento alla spiaggia sia sommersa che emersa soprattutto in area SIC, che dovrà porre attenzione sia al comparto biotico potenzialmente interessato dagli impatti dell’opera sia al comparto morfodinamico e di trasporto solido. Lo svolgimento del monitoraggio dovrà iniziare prima dell’inizio dei lavori, e dovrà proseguire durante la fase di cantiere e fino ad almeno quattro anni dal completamento dell’opera. La predisposizione e lo svolgimento del Piano dovrà seguire modalità e tempi da concordare con la Regione Emilia Romagna. Lo stesso Piano dovrà tener conto di tutte le componenti biotiche e abiotiche comprese nelle matrici acqua, sedimento e benthos contenute anche all’interno dell’avamposto. Il monitoraggio sarà finalizzato ad individuare eventuali alterazioni a breve e lungo termine sull’evoluzione della linea si costa e sugli ecosistemi marini costieri ed a mitigare gli stessi mediante adeguate azioni correttive da attuare in corso d’opera e in fase di esercizio

Non rileva ai fini dell’intervento in questione in quanto non vengono realizzati i lavori di prolungamento delle dighe

17) In merito agli studi idrodinamici e le modellazioni effettuate per lo studio degli scambi idrici tra il canale Candiano e le pialasse Baiona e del Piombone, l’Autorità Portuale deve predisporre nell’ambito della progettazione esecutiva dei dragaggi delle aree limitrofe alle due Pialasse un Piano di monitoraggio del comparto biotico e morfodinamico. Lo svolgimento del monitoraggio dovrà iniziare prima dell’inizio dei lavori, e dovrà proseguire durante la fase di cantiere e fino ad almeno quattro anni dal completamento delle opere. La predisposizione e lo svolgimento del Piano dovrà seguire modalità e tempi da concordare con la Regione Emilia Romagna

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva. Sarà inserito fra gli obblighi del General Contractor l’elaborazione del piano di monitoraggio in questione

18) Fatto salvo il Nulla Osta emesso dall’autorità competente sui calcoli strutturali, prima dell’inizio dei lavori dovranno essere effettuate le analisi ritenute opportune dallo studio geologico-tecnico, campi di prova e verifiche preliminari, ai fini della ricognizione dettagliata dei profili della resistenza secondo la profondità e la tipologia delle opere da realizzare, tenendo conto della sollecitazione sismica. In considerazione della qualità scadente dei fondali, deve essere previsto ed attuato un apposito monitoraggio, in accordo con il RUP dell’Autorità Portuale, mediante controlli sul comportamento delle strutture, da eseguire sia in corso di costruzione che in fase di collaudo e di esercizio, ai fini dell’accertamento della funzionalità delle opere e la corrispondenza con le previsioni del modello numerico

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>MEMBRO DELLA FEDERAZIONE CIGG RINA ISO 9001 Sistema di Qualità Certificato</p> </div> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 37 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	---	--

Il progetto definitivo è corredato dai necessari studi geologico-tecnici; campi prova e monitoraggi sono relativi alla progettazione esecutiva e saranno posti a carico del General Contractor

- 19) Prima delle attività di dragaggio e con riferimento al progetto esecutivo di ciascuna fase di attuazione dei dragaggi, occorre effettuare la caratterizzazione dei fondali seguendo le procedure previste dall'allegato B/1 del DM Ambiente del 24 gennaio 1996 e il Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini realizzato da APAT e ICRAM (oggi ISPRA) nel mese di agosto 2006 e utilizzare i sedimenti secondo quanto previsto dallo stesso manuale e dalla tabella 1 dell'allegato 5 della parte IV, titolo V, del D.lgs. 152/2006 e successive modificazioni; in relazione all'idoneità fisico-chimico-biologica dei sedimenti dragati, dovranno essere stabilite in accordo con l'ARPA Emilia Romagna e con la Regione Emilia Romagna, le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi

Il progetto definitivo è già corredato dalle caratterizzazioni dei fondali secondo le procedure richieste

- 20) I materiali di dragaggio provenienti dall'avamposto e dal canale esterno, nonché dal Canale Candiano, con caratteristiche idonee, devono essere utilizzati prevalentemente per ripascimenti, in particolare delle zone a Nord e a sud del Porto, da concordare con la Regione Emilia Romagna che deve anche effettuare l'attività di controllo sulla corretta collocazione ed esecuzione degli interventi

I materiali di dragaggio provenienti dall'avamposto e dal canale esterno hanno caratteristiche granulometriche con contenuto sabbioso decisamente modesto per cui il progetto definitivo individua una destinazione per l'immersione a mare diversa dalla spiaggia (Area 1 a 6,5 miglia e Area 2 a 11,5 miglia)

- 21) La parte di materiale derivante dai dragaggi che non risulta idoneo per i ripascimenti o per la realizzazione delle opere portuali, dovrà essere gestito concordando con l'ARPA Emilia Romagna e con la Provincia di Ravenna le modalità per lo stoccaggio e per il trasporto presso i siti di allocazione definitiva, secondo il programma di gestione da predisporre in accordo con la Regione e gli enti locali, comprensive degli accorgimenti necessari a garantire la sicurezza delle operazioni in relazione alla dispersione dei materiali nell'ambiente previsti dalle normative vigenti; dovranno essere concordate con l'ARPA Emilia Romagna le modalità di impermeabilizzazione del fondo e dei fianchi delle vasche di colmata e le modalità e i tempi del monitoraggio e del controllo che deve essere effettuato allo scarico nel corpo ricettore delle acque in eccesso prelevate durante il dragaggio, ai fini del controllo della qualità dei sedimenti e della colonna d'acqua del corpo recettore, con analisi fisiche, chimiche, tossicologiche e biologiche, con campioni ante operam, in corso d'opera e post operam; il progetto esecutivo delle vasche di colmata deve essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai fini della verifica di ottemperanza, prima dell'inizio dei lavori di

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p>  <p style="text-align: right;">Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	 <p style="text-align: center;">Membro della Federazione CIG RINA ISO 9001 Quality Audit Certificate</p> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 38 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	---	---

realizzazione delle vasche medesime, per ciascuna fase di attuazione dei dragaggi; parimenti deve essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai fini della verifica di ottemperanza, il progetto dell'eventuale riutilizzo o riallocazione definitiva all'esterno del piano portuale dei materiali di dragaggio di cui al presente punto

Il progetto definitivo è corredato dalla individuazione dei siti di allocazione definitiva dei materiali dragati e dai progetti delle vasche di sedimentazione

- 22) La movimentazione dei materiali da scavi e dragaggi, fatto salvo l'eventuale materiale da conferire a discarica, deve avvenire attraverso tubazioni a pressione ovvero via mare, anche per quanto riguarda l'area relativa all'attracco crociere prospiciente l'abitato di Porto Corsini; le operazioni di dragaggio devono avvenire previa attivazione di un sistema di sorveglianza continua delle lavorazioni e della qualità dei sedimenti, secondo disposizioni impartite dall'ARPA Emilia Romagna, e devono prevedere la concentrazione temporale dei lavori di movimentazione del sedimento e tecnologie che massimizzano la compattezza dei materiali

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva. Sarà inserito fra gli obblighi del General Contractor

- 23) Il sistema di illuminazione dell'area portuale dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale

Non rileva ai fini dell'intervento in questione in quanto il progetto non prevede di realizzare alcun sistema di illuminazione

- 24) La definizione degli spazi a verde e la scelta delle essenze a livello di progetto esecutivo devono essere concordate con la Regione Emilia Romagna; in particolare occorre potenziare le fasce a verde lungo il confine con la Pialassa Baiona e lungo la viabilità di progetto, nonché al piede delle scarpate arginali delle vasche di decantazione dei dragaggi portuali; gli alberi e arbusti devono appartenere alla vegetazione autoctona e/o storicizzata

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva. Il progetto esecutivo illustrerà l'ubicazione e la tipologia delle piantumazioni che si andranno a mettere in essere. Quanto precede sarà inserito fra gli obblighi del General Contractor

- 25) Le prescrizioni di cui al presente parere devono essere riportate nei capitolati d'appalto dei relativi lavori

Il Capitolato Speciale d'Appalto riporterà, come richiesto, le prescrizioni da imporre nella progettazione esecutiva e nella realizzazione delle opere

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	 <p>Membro della Federazione CISA RINA ISO 9001 Certificato</p> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 39 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	--	---

8.1.2 MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI

1) Il materiale asportato dagli scavi, prima di essere depositato o durante la stessa fase di posa, sia vagliato per il recupero di eventuali materiali archeologici accumulati o in esso eventualmente presenti. Per il lavoro di posa dell'avancorpo di ingresso (Tav. n. RP10TOO10) si sottolinea la necessità di procedere ad un controllo in corso d'opera. I lavori di controllo previsti dovranno essere svolti mediante l'impiego di ditte specializzate nel settore intervento in archeologia subacquea di comprovata esperienza specifica per zone lagunari o similari. Le modalità saranno concordate anticipatamente con il personale tecnico e scientifico della Soprintendenza in accordo con la Direzione Progettuale e Direzione Lavori in sede di attuazione dei lavori”;

Relativamente al materiale asportato dagli scavi, si tratta di una prescrizione relativa alla progettazione esecutiva. Sarà inserita fra gli obblighi del General Contractor.

Quanto prescritto per i lavori di posa in avamposto non rileva ai fini dell'intervento in questione in quanto non vengono realizzati i lavori di prolungamento delle dighe

8.1.3 REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Parere n. 239 del 19 aprile 2010

Quadro di riferimento progettuale

- 1) In attuazione del parere della 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
- 2) E' necessario inoltre ridurre la superficie dei dossi progettati nell'area naturalistica al fine di realizzarli il più possibile idonei alla nidificazione dell'avifauna caratteristica
- 3) 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” dalla Pialassa del Piombone), che il Parco del Delta del Po utilizzerà per la elaborazione ed approvazione del Piano di gestione complessivo

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)

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 40 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

Le prescrizioni di cui ai punti precedenti da 1 a 3 non sono attinenti al progetto in questione in quanto relative ad altro intervento (Pialassa Piombone fuori dall'area dei lavori di Hub) attualmente in corso di esecuzione

Quadro di riferimento ambientale

- 1) 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
- 2) Dovrà esser 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
- 3) 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.
- 4) Al fine di ottenere la migliore gestione degli habitat e del nuovo ecosistema che si intende ricreare all'interno della laguna, occorre definire fin 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 disincentivino 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 disincentivino 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
- 5) 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

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>MEMBRO DELLA FEDERAZIONE CIG RINA ISO 9001 Sistema Qualità Certificato</p> </div> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 41 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	---	--

- 6) Si raccomanda inoltre in fase di accantieramento di non invadere in nessun modo le aree con struttura di cantiere (baracche, depositi) che il P.S.C. di Ravenna destina/classifica come “Luoghi della riqualificazione ambientale, ecologica e paesaggistica” ed in particolare come ARA “Aree di riqualificazione ambientale, ecologica e paesaggistica”.
- 7) In base al P.S.C. 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 quale baracche, mezzi, ecc
- 8) 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
- 9) 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
- 10) Dovrà esser previsto un monitoraggio bicanale 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”
- 11) 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

Le prescrizioni di cui ai punti precedenti da 1 a 11 non sono attinenti al progetto in questione in quanto relative ad altro intervento (Pialassa Piombone fuori dall’area dei lavori di Hub) attualmente in corso di esecuzione

Parere n. 840 del 28 giugno 2011

- 1) In considerazione della rilevanza delle problematiche relative alla escavazione dei fondali e alla relativa gestione dei materiali dragati ed alla indeterminatezza sulle destinazioni e delle modalità di reimpiego dei rilevanti volumi di escavo, l’Autorità Portuale di Ravenna dovrà

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs. 163/2006</i></p>  <p style="text-align: right;">Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	 <p style="text-align: center;">Membro della Federazione CISA RINA ISO 9001 Certificato</p> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 42 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	--	--

predisporre un adeguato programma di riutilizzo dei materiali dragati, specificandone in modo dettagliato le destinazioni, le modalità e la tempistica di reimpiego, definendo preliminarmente i volumi escavati che per le loro caratteristiche qualitative devono essere gestiti come rifiuti e destinando prioritariamente i materiali con caratteristiche adeguate al ripascimento di spiagge in erosione; tale programma dovrà essere definito tramite adeguati accordi di programma con la Regione Emilia Romagna e la Provincia di Ravenna ed il Comune di Ravenna

Il progetto definitivo è corredato dal programma di riutilizzo dei materiali dragati con indicate destinazioni, modalità e tempistiche di reimpiego in linea con quanto già stabilite dal progetto preliminare.

Tale programma sarà tradotto in adeguato accordo con la Regione Emilia-Romagna, la Provincia ed il Comune di Ravenna prima dell'avvio della progettazione esecutiva.

- 2) Come indicato nello studio di impatto ambientale si ritiene necessario che l’Autorità Portuale di Ravenna assicuri la sterilizzazione delle acque di stiva quale soluzione in grado di evitare la scomparsa o sostituzione di specie di interesse commerciale

Ai mezzi nautici utilizzati nei lavori sarà imposto l’obbligo di sterilizzare le acque di stiva e tale prescrizione sarà riportata al General Contractor nel Capitolato Speciale d’Appalto

- 3) Come indicato nello studio di impatto ambientale si ritiene necessario che in ordine all’impatto acustico, 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, prevedere l’installazione di opportune barriere antirumore fonoassorbenti nelle aree più critiche, in particolare in corrispondenza dell’attraversamento dell’area cimiteriale e del piccolo gruppo di abitazioni su via Baiona angolo via del Cimitero; inoltre appare necessario che sia realizzato quanto di seguito indicato:

- Porto Corsini: , lo spostamento di almeno parte del traffico afferente al terminal crocieristico sull’arteria urbana lungo canale (via molo Gaetano San Filippo) a minore densità abitativa ed una limitazione di tale traffico nel periodo notturno
- Area cimiteriale di Ravenna: per quest’area appare necessario prevedere la congiunta realizzazione del By-pass con opportune barriere fonoassorbenti su entrambe i lati della carreggiata ed il convogliamento del traffico, afferente all’area portuale a nord del canale, su questo nuovo collegamento e sul suo prolungamento(via delle Bassette)
- Pialassa Baiona: si ritiene necessario realizzare una schermatura acustica realizzata con terrapieni e pannelli in legno opportunamente rinverditati per una lunghezza di circa 5,5 Km

Dal momento che la conferenza di servizio propedeutica all’approvazione del progetto preliminare si è svolta per tutti e quattro gli stralci del progetto di Hub mentre il progetto preliminare approvato e quello definitivo si riferiscono solo ai primi due stralci funzionali, alcune prescrizioni non sono attinenti al progetto in esame.

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>MEMBRO DELLA FEDERAZIONE CIGG RINA ISO 9001 SISTEMI QUALITÀ CERTIFICATI</p> </div> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 43 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	---	---

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva. Le barriere antirumore fonoassorbenti ed i terrapieni verranno posti in essere nei punti critici connessi agli stralci di intervento del progetto in questione.

Il traffico crocieristico à già stato dirottato sull'arteria urbana lungo il canale (via molo Gaetano San Filippo) e non sono previste corse notturne in quanto le navi da crociera che attraccano a Ravenna ripartono in giornata.

Le prescrizioni relative all'area cimiteriale di Ravenna non sono attinenti al progetto in questione in quanto non viene realizzato il By-pass del canale.

4) Come indicato nello studio di impatto ambientale si ritiene necessario, in quanto i principali impatti sono attesi durante la fase di escavo dei fondali e quindi dovrà essere posta particolare cura nella scelta dell'ubicazione e della conduzione dei cantieri, realizzare le mitigazioni per quanto riguarda gli impatti sull'acqua di seguito ricordate:

- 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 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

Prescrizioni relative alla progettazione esecutiva. Saranno inserito fra gli obblighi del General Contractor

5) come indicato nello studio di impatto ambientale, si ritiene necessario evitare di realizzare le opere, in particolare il terminal container, nel periodo riproduttivo delle specie ornitiche interessate e di evitare le operazioni di dragaggio nel periodo invernale al fine di non disturbare le specie svernanti nel tratto di mare antistante il Porto di Ravenna e di Marina di Ravenna (aree portuali comprese)

Si riporta di seguito quanto già esposto al punto 5) delle osservazioni del Ministero dell'Ambiente in quanto relative alla stessa problematica.

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva. Sarà inserito fra gli obblighi del General Contractor

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 44 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

6) Si ritiene necessario realizzare il piano di monitoraggio previsto nello studio di impatto ambientale:

- in corrispondenza di alcuni recettori di Marina di Ravenna e Porto Corsini ritenuti più esposti alle emissioni di inquinanti in atmosfera (CO, NO₂ e PM₁₀)
- in corrispondenza di punti individuati lungo il Canale Candiano, le Pialasse Piombone e Baiona e nella zona di avamporto a diverse profondità della colonna d’acqua
- Costa – Linea di riva:
 - Rilievo fisico ogni 3 anni nel periodo di stanca climatico di giugno- luglio, con la prima campagna eseguita ante operam (prolungamento opere foranee)
 - Monitoraggio “continuo” della base aereo fotogrammetrica dell’ARPA Emilia Romagna con benchmark annuale centrato sul periodo di stanca climatico di giugno – luglio
- Costa – Sezione trasversale:
 - 2 transetti a Nord e 2 a Sud fuori della fascia attiva (ogni tre anni) con la prima campagna eseguita ante operam (prolungamento opere foranee); i rilievi saranno eseguiti a partire dalla terraferma (dalla +2.0 m se in presenza di corpo dunale o dalla prima opera antropica rigida) fino ad una profondità fuori della fascia attiva (-10 m s.l.m.m.)
- All’interno delle Pialasse, avendo individuato, a seguito della valutazione di incidenza, gli eventuali habitat prioritari nell’ambito dei SIC
- In corrispondenza dei ricettori abitativi e delle aree di tutela naturalistica più esposti alle emissioni sonore provenienti durante la fase di esercizio, in particolare dal traffico veicolare sulle arterie stradali principali:
 - presso l’area cimiteriale e del previsto collegamento By pass, presso l’abitato di Porto Corsini;
 - presso via Baiona, nel tratto stradale adiacente l’omonima Pialassa
- Nei punti maggiormente interessati dalla rumorosità proveniente dal traffico dei mezzi d’opera e dalle lavorazioni puntuali nelle aree di cantiere, durante la fase di realizzazione degli interventi previsti dal Piano regolatore Portuale:
 - presso gli edifici abitativi di Marina di Ravenna frontalieri l’imbocco del canale Candiano
 - presso il bacino d’acqua della Pialassa del Piombone fronti stante la Penisola Trattaroli.

Si riporta di seguito quanto già esposto ai punti 9), 11) e 13) delle osservazioni del Ministero dell’Ambiente in quanto relative alla stessa problematica.

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva – L’Autorità Portuale ha già predisposto un piano di monitoraggio della componenti atmosfera, rumore e acqua, che viene allegato al progetto definitivo e sarà appaltato ed attivato in tempo utile per l’inizio dei lavori

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>MEMBRO DELLA FEDERAZIONE CIG RINA ISO 9001 Certificato</p> </div> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 45 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	---	--

8.2 PRESCRIZIONI SPECIFICHE DEL PROGETTO DI HUB

8.2.1 MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI E SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DELL'EMILIA-ROMAGNA

- a) Comunicare con un congruo anticipo alla Soprintendenza Archeologica dell'Emilia-Romagna – Bologna la data di inizio dei lavori, al fine di poter controllare i medesimi in corso d'opera

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva..

- b) Concordare con la Soprintendenza Archeologica di Bologna, al fine di un'esaustiva conoscenza e documentazione dei fondali rientranti nella linea di batimetria di – 15, che potrebbero conservare resti archeologici sommersi, tempi e modi per un intervento archeologico subacqueo preventivo. In particolare tale intervento, che dovrà riguardare i tratti interessati dall'abbassamento delle quote, specificatamente l'area di Curva Marina e quella della canaletta esterna illustrate nella Tav. 13D, dovrà essere realizzato da personale subacqueo con competenze specifiche di tipo archeologico, sotto la Direzione scientifica della stessa Soprintendenza

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva. L'intervento archeologico subacqueo preventivo sarà eseguito prima dell'avvio dei relativi interventi di dragaggio

- c) Al fine di evitare modifiche negative alla percezione di quei luoghi, i prodotti di escavazione, dovuti ai lavori di dragaggio dei canali che dovessero eventualmente essere depositati all'interno di aree tutelate paesaggisticamente ai sensi del D. Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii., dovranno, in sede di progetto definitivo, essere concordate e verificate nel loro impatto con i luoghi, dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Ravenna, Ferrara, Forlì, Cesena e Rimini

Il progetto definitivo illustra la sistemazione dei materiali provenienti dal dragaggio anche nelle aree tutelate paesaggisticamente ai sensi del D. Lgs, 42/2004 non portando in queste modifiche negative alla percezione dei luoghi

L'area di destinazione finale che ricade all'interno della tutela paesaggistica è quella della cava dove il riempimento è parziale (senza modifica quindi alla percezione dei luoghi) e dove comunque il Piano delle Attività Estrattive prevede già il recupero ambientale

8.2.2 REGIONE EMILIA-ROMAGNA

- a) deve essere garantito il completo rispetto, prima dell'approvazione del progetto definitivo, delle condizioni e prescrizioni contenute nel citato Decreto del Ministro dell'Ambiente DEC – 2012 – 0000006 del 20 gennaio 2012, ed in particolare delle prescrizioni assoggettate a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare (prescrizioni di cui alla lettera A, nn. 2, 6, 8, 9, 11 e 12 del Decreto), della Regione Emilia-

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 46 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>		

Romagna (prescrizioni di cui alla lettera A nn. 3, 5, 16, 17, 19, 20, 23 e 24, nonché di tutte le prescrizioni di cui alla lettera A, nn. 1, 10, 12, 13, 14, 15 e 22 del Decreto)

Si rimanda a quanto già esposto negli specifici paragrafi precedenti

- b) Devono essere osservate tutte le condizioni e le disposizioni contenute nella delibera di Consiglio provinciale della Provincia di Ravenna n. 78 del 3 luglio 2012

Si rimanda a quanto di seguito riportato al punto relativo alla Provincia di Ravenna

- c) Devono essere osservate tutte le condizioni e le disposizioni contenute nella delibera di Consiglio comunale n. PG79492/87 del 12 luglio 2012

La delibera sopra citata prevede al punto 2 VARIANTE NORME TECNICHE DELPOC –POC 5

...

Fase 1 - svuotamento delle casse esistenti. I materiali sono conferiti nelle seguenti aree:

- POC tematico Logistica, previa approvazione del PUA riferito ai singoli quattro comparti
- ambito art. 18CoS3Logistica-Romea-Bassette previa approvazione di PUA generale e ...

Nello specifico le prescrizioni che subordinano l'esecuzione delle lavorazioni all'approvazione di piani urbanistici attuativi di rilievo comunale non sono pertinenti, in quanto incompatibili con la procedura di realizzazione di un'opera pubblica statale per di più qualificata come "strategica" e assoggettata alla disciplina speciale di cui agli articoli 161 e ss. del D.lgs. 163/2006.

Con l'approvazione del progetto preliminare dell'opera da parte del C.I.P.E., ai sensi dell'art. 165, comma 7, del D.lgs. 163/2006, oltre all'accertamento della compatibilità ambientale, si è perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato - regione sulla sua localizzazione, comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati con l'identificazione, pertanto, di destinazioni conformi alla natura e alle caratteristiche delle opere pubbliche da realizzare..

Con l'approvazione del progetto definitivo e la connessa dichiarazione di pubblica utilità si intenderanno sostituite ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consentite la realizzazione e l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

Relativamente alle aree identificate come "Logistica" e localizzate, in forza dell'approvazione del progetto preliminare, come siti di conferimento di materiali dragati, da acquisire, pertanto, all'Autorità di Sistema Portuale mediante procedura espropriativa, l'operazione di riempimento e conduzione in quota è funzionale alla realizzazione delle future nuove piattaforme logistiche in destra e sinistra canale, secondo la disciplina in materia di opere pubbliche.

- d) Devono essere osservate le disposizioni contenute nei pareri del Servizio Tecnico di Bacino Romagna e del Servizio Tecnico di Bacino Po di Volano e della Costa e, cioè, che prima di avviare le operazioni di dragaggio, vengano effettuate approfondite caratterizzazioni chimico-fisiche e granulometriche del materiale, secondo la normativa vigente e in accordo con le

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 47 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

modalità suggerite dalla competente sezione provinciale dell'ARPA, che considerino tutti i materiali in gioco, nell'ambito di un piano di utilizzo organico e funzionale. Tale piano dovrebbe valutare, ai fini della scelta della destinazione finale, prioritariamente la compatibilità con l'impiego ai fini di ripascimento della spiaggia emersa (qualora possibile) e sommersa, a profondità idonee e lungo paraggi in erosione, considerando, al contempo, le esigenze e le possibilità tecniche-realizzative

Si riporta di seguito quanto già esposto ai punti 19) e 20) delle osservazioni del Ministero dell'Ambiente in quanto relative alla stessa problematica.

Il progetto definitivo è già corredato dalle caratterizzazioni dei fondali secondo le procedure richieste

I materiali di dragaggio provenienti dall'avamposto e dal canale esterno hanno caratteristiche granulometriche con contenuto sabbioso decisamente modesto per cui il progetto definitivo individua una destinazione per l'immersione a mare diversa dalla spiaggia (Area 1 a 6,5 miglia e Area 2 a 11,5 miglia)

- e) Prima dell'approvazione del progetto definitivo deve essere acquisita l'autorizzazione paesaggistica ambientale relativa alle interferenze con beni tutelati ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004

L'approvazione del progetto definitivo, previo parere degli Enti competenti, sostituisce ogni autorizzazione necessaria per l'esecuzione delle opere

- f) Il progetto esecutivo deve essere redatto in conformità alle specifiche norme tecniche per le costruzioni in zona sismica e in ogni caso i lavori non potranno essere iniziati fino a quando, ai sensi dell'art. 10 della LR n. 19/2008, non sia stata rilasciata l'autorizzazione sismica o effettuato il deposito del progetto esecutivo riguardante le strutture, nei casi previsti rispettivamente dagli articoli 11 e 13 della medesima legge regionale

Il progetto definitivo è stato redatto in conformità alle norme tecniche per costruzioni in zona sismica.

L'approvazione del progetto definitivo, previo parere degli Enti competenti, sostituisce ogni autorizzazione necessaria per l'esecuzione delle opere.

Il deposito del progetto esecutivo è relativo alla progettazione esecutiva.

- g) Per quanto riguarda il vincolo idrogeologico, prima dell'esecuzione dei lavori delle opere in oggetto, deve essere acquisita l'autorizzazione dell'Ente competente di cui al R.D. 3267/1923 e alla L.R. 3/1999

Il progetto esecutivo illustra dettagliatamente le opere e la sistemazione delle aree interessate dall'intervento sia relativamente alla conformazione ed alle quote d'imposta.

L'approvazione del progetto definitivo, previo parere degli Enti competenti, sostituisce ogni autorizzazione necessaria per l'esecuzione delle opere

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	 <p>MEMBRO DELLA FEDERAZIONE CIGG RINA ISO 9001 Sistema Qualità Certificato</p> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 48 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	--	---

h) Si devono osservare le normative di settore vigenti aventi incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia, provvedendo, ove necessario, ad acquisire ogni altra autorizzazione, concessione, nulla osta, o atto di assenso comunque denominato, previsti da norme vigenti

L'approvazione del progetto definitivo, previo parere degli Enti competenti, sostituisce ogni autorizzazione necessaria per l'esecuzione delle opere

8.2.3 COMUNE DI RAVENNA

a) Per l'ambito CoS14 Lido Adriano nord-sud, limitare il sito al sub-comparto 12/b

Non risulta necessario utilizzare il sub-comparto 12/b dell'ambito CoS14 Lido Adriano

b) Introdurre fra i siti di possibile conferimento dei futuri dragaggi anche la cava Stazzona, ai sensi di quanto previsto dal PIAE e dal PAE

Non risulta possibile utilizzare la cava Stazzona in quanto il materiale estratto è ampiamente sufficiente per un riempimento solo parziale della cava Bosca.

c) Introdurre fra i siti di possibile conferimento dei materiali provenienti dalle casse di colmata l'intero POC tematico Logistica, compreso il comparto 4 e l'ambito art. 18 CoS3 Logistica-Romea-Bassette (Bassette sud sud) limitatamente alle aree a destinazione prevalentemente produttiva/logistica

Il progetto definitivo non prevede fra i siti di conferimento dei materiali dragati le aree in destra canale identificate nella strumentazione urbanistica comunale come aree di Logistica "comparto 4" stanti le incertezze, come per il "Comparto 3", relative alla destinazione urbanistica

Il progetto, come prescritto, limita l'utilizzo dell'ambito denominato Bassette sud sud alle sole aree a destinazione prevalentemente produttiva/logistica

d) Destinare prioritariamente qualsiasi granulometria riutilizzabile ai fini del ripascimento della costa ravennate, mediante la realizzazione di barre sommerse, refluenti al largo o ripascimenti delle spiagge emerse, venga prioritariamente destinato a tale emergenza ambientale, mediante interventi coordinati e condivisi fra Regione e Comune

Si riporta di seguito quanto già esposto al punto 20) delle osservazioni del Ministero dell'Ambiente in quanto relative alla stessa problematica.

I materiali di dragaggio provenienti dall'avamposto e dal canale esterno non hanno caratteristiche granulometriche idonee ai ripascimenti così come verificato da ARPA per cui il progetto definitivo individua altra destinazione di immersione a mare ugualmente idonea ed in linea col progetto preliminare

e) Predisporre nei successivi livelli di progettazione uno specifico e dettagliato "studio di impatto da traffico" in relazione al transito dei mezzi (percorsi individuati, quantificazione numerica, frequenza giornaliera e media, tipologia, ecc.) previsti per la movimentazione dei materiali di cui trattasi e analisi delle caratteristiche delle infrastrutture stradali oggetto dei percorsi individuati

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 49 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>		

sotto il profilo geometrico, strutturale, funzionale, amministrativo ed ambientale, nonché prevedere ogni e qualsiasi intervento necessario al fine di garantire: l'idoneità dei percorsi, l'efficace mitigazione degli impatti e la sicurezza della circolazione stradale

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva

8.2.4 PROVINCIA DI RAVENNA

- a) Prevedendo il progetto preliminare l'utilizzo di fanghi di dragaggio attualmente stoccati (operazione R13 di cui all'Allegato C della Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.) per il riempimento di zone depresse (attività che si configurano come operazioni di recupero di rifiuti non pericolosi – operazione R5 di cui all'Allegato C della Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.), dovrà essere acquisita autorizzazione ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., di competenza della Provincia

Il progetto definitivo è corredato dal programma di riutilizzo dei materiali dragati attualmente stoccati con indicate natura, quantità e destinazioni, in linea coi siti finali già individuati dal progetto preliminare

L'approvazione del progetto definitivo, previo parere degli Enti competenti, sostituisce ogni autorizzazione necessaria per l'esecuzione delle opere

- b) In relazione al riempimento delle Aree denominate LOGISTICA 1 e LOGISTICA 2 nel progetto definitivo occorre fornire elementi circa l'effettiva possibilità di ulteriore riempimento delle stesse ed è ammissibile collocare attività di gestione rifiuti, ma al di fuori della porzione non idonea (porzione a ridosso della via Canale Molinetto che il PTCP individua come paleodossi fluviali particolarmente pronunciati, art. 3.20, c. 2 lettera a

Il progetto definitivo illustra le quantità di materiale che è ancora possibile allocare nelle Aree denominate Logistica 1 e Logistica 2, riporta sezioni e quote.

Non vengono utilizzati materiali classificati come rifiuti per il riempimento l'area che il PTCP individua come paleodossi fluviali

- c) Per il riempimento dell'Area denominata BASSETTE SUD SUD è possibile collocare attività di gestione rifiuti a condizione che l'intervento sia inserito nell'accordo ai sensi dell'art. 18 della L.R. 20/2000 e previsto da Piano Attuativo, accompagnato da Valsat, in variante al POC vigente

Le prescrizioni che subordinano l'esecuzione delle lavorazioni e la collocazione di materiali di dragaggio al perfezionamento di procedure concertative con soggetti privati in ordine alla disciplina urbanistica comunale delle aree impegnate dall'opera non sono pertinenti, in quanto incompatibili con la procedura di realizzazione di un'opera pubblica statale per di più qualificata come “strategica” e assoggettata alla disciplina speciale di cui agli articoli 161 e ss. del D.Lgs. 163/2006.

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 50 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

Con l'approvazione del progetto preliminare dell'opera da parte del C.I.P.E., ai sensi dell'art. 165, comma 7, del D.lgs. 163/2006, oltre all'accertamento della compatibilità ambientale, si è perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato - regione sulla sua localizzazione, comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati con l'identificazione, pertanto, di destinazioni conformi alla natura e alle caratteristiche delle opere pubbliche da realizzare.

Con l'approvazione del progetto definitivo e la connessa dichiarazione di pubblica utilità si intenderanno sostituite ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consentite la realizzazione e l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

Relativamente alle aree identificate come “Logistica” e localizzate, in forza dell'approvazione del progetto preliminare, come siti di conferimento di materiali dragati, da acquisire, pertanto, all'Autorità di Sistema Portuale mediante procedura espropriativa, l'operazione di riempimento e conduzione in quota è funzionale alla realizzazione delle future nuove piattaforme logistiche in destra e sinistra canale, secondo la disciplina in materia di opere pubbliche.

Gli effetti sottesi alla procedura urbanistica impropriamente richiamata nella prescrizione sono pertanto già ricompresi nell'approvazione del progetto preliminare con effetto di localizzazione e variante automatica agli strumenti urbanistici e territoriali vigenti

- d) Al fine di avvalersi della nozione di sottoprodotto per i materiali ancora da dragare, ai sensi dell'art. 184-bis, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., in sede di progettazione definitiva dovranno essere fornite prove oggettive circa la sussistenza dei requisiti previsti, con particolare riguardo alle caratteristiche qualitative dei materiali e alla compatibilità degli stessi con i siti di destinazione individuati, avendo a riferimento i limiti di cui alla Tabella 1 dell'Allegato 5 al Titolo V della Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. per i siti contaminati (secondo le modalità di caratterizzazione dei sedimenti da dragare indicate da ARPA, oltre alle verifiche analitiche da prevedere prima dell'utilizzo finale); la trattazione dovrà contenere anche specifiche valutazioni di compatibilità relative al contenuto di cloruri

Il progetto definitivo è corredato dalle caratterizzazioni del materiale da dragare secondo le procedure richieste dalle norme da cui risulta la compatibilità dello stesso con i siti di destinazione finale già individuati in sede di progetto preliminare

- e) Dovrà essere data priorità al tombamento dei siti cava Bosca e cava Stazzona con il conferimento dei materiali provenienti dal dragaggio del Canale Candiano; qualora in sede di progettazione definitiva, in relazione ai volumi di riempimento previsti e a seguito della verifica della disponibilità con le proprietà, risultasse inadeguata la capacità dei due siti (Stazzona e Bosca), si potrà procedere all'utilizzo del sito cava Morina

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs. 163/2006</i></p> <div style="text-align: center;">  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 51 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p> </div>
--	--	---

Nel progetto definitivo è stata data priorità al sito cava Bosca che, in base alla qualità del materiale disponibile idoneo, sarà riempita solo parzialmente.

Non risulta necessario utilizzare il sito cava Stazzona o quello cava Morina.

- f) L'intervento di riempimento di depressioni sommerse preesistenti (Pontazzo) non può essere condotto mediante operazioni di refluitamento diretto al fine di evitare impatti negativi sull'area naturalistica, che rientra all'interno del perimetro del Parco del Delta del Po e in un'area SIC/ZPS; in fase di progettazione definitiva dovranno essere valutate soluzioni alternative per le modalità di conferimento dei materiali da destinare all'area Pontazzo

Non è stato possibile individuare soluzioni alternative meno impattanti del riempimento diretto della depressione preesistente del Pontazzo per cui il progetto definitivo deve rinunciare all'utilizzo di tale sito.

- g) Per tutte le localizzazioni indicate, il progetto definitivo dovrà dimostrare l'effettiva disponibilità delle aree da parte dell'Autorità Portuale per lo svolgimento delle attività di riempimento previste
- Le aree portuali individuate quali siti di destinazione finale del materiale stoccato e di parte di quello di nuovo dragaggio, in linea con le attività di riempimento previste nel progetto preliminare, sono funzionali alla realizzazione delle piattaforme logistiche in destra e sinistra canale; a tal fine ne è prevista, ove il proprietario non abbia presentato idoneo PUA, l'acquisizione all'Autorità di Sistema Portuale mediante procedura espropriativa*

L'Autorità di Sistema Portuale prima dell'approvazione del progetto definitivo stipulerà accordo (subordinato all'approvazione del progetto stesso) con i proprietari dei terreni utilizzati per la collocazione provvisoria del materiale di nuovo dragaggio e per quella definitiva in penisola Trattaroli

L'Autorità di Sistema Portuale prima dell'approvazione del progetto definitivo stipulerà un accordo (subordinato all'approvazione del progetto stesso) con la società del sito contenente la cava da tombare che si è già formalmente impegnata ad acquisire il materiale come previsto in progetto

- h) In sede di progettazione definitiva, dovrà essere fornita idonea documentazione attestante la qualità dei materiali e la loro effettiva idoneità per l'utilizzo specifico previsto nel progetto preliminare

Il progetto definitivo contiene le analisi del materiale stoccato e di quello da dragare che confermano la loro idoneità per l'utilizzo specifico previsto

8.2.5 MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

- a) Il soggetto Aggiudicatore dovrà ottenere il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sul Progetto Definitivo, prima della sua approvazione

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p style="text-align: center;"><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p>  <p style="text-align: center;">Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	 <p style="text-align: center;">Membro della Federazione CISA RINA ISO 9001 Certificato</p> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 52 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	--	--

Prima dell'approvazione del progetto definitivo sarà prodotto parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

8.3 RACCOMANDAZIONI SPECIFICHE DEL PROGETTO DI HUB

8.3.1 A.R.P.A. EMILIA-ROMAGNA, SEZ. PROV.LE DI RAVENNA

a) Prima dell'approvazione del progetto definitivo sarà necessario che il proponente sviluppi una integrazione della caratterizzazione dei sedimenti da dragare per verificare l'assoggettabilità dei materiali a quanto previsto dall'art 184 bis comma 1) del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. in funzione delle destinazioni di massima previste; per avallare l'istanza di assoggettabilità dei materiali ancora da dragare a quanto previsto dall'art 184 bis comma 1) del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., l'Autorità competente, con l'eventuale supporto di ARPA, dovrà individuare delle misure o stabilire criteri qualitativi e quantitativi da soddisfare per ogni opzione individuata; i criteri che verranno indicati si baseranno (per la loro formulazione) sull'utilizzo specifico dei materiali in relazione alle relative specifiche destinazioni d'uso indicate dal proponente nel progetto e nella successiva integrazione ed alla compatibilità ambientale e pianificatoria specifica per cui i criteri potrebbero differire tra loro in funzione delle destinazioni d'uso e delle modalità di gestione proposte per ogni sito di destinazione individuato

Il progetto definitivo è già corredato dalle caratterizzazioni dei fondali secondo le procedure richieste e dall'individuazione di destinazioni finali idonee ed in linea con quanto previsto nel progetto preliminare

b) Vista l'ingente quantità di materiale che si produrrà con l'inizio delle operazioni di dragaggio potrebbe essere opportuno che il proponente presenti nel progetto definitivo delle opzioni alternative rispetto a quelle già avanzate nel preliminare in esame e nelle integrazioni di cui al prot. n. 6041 del 22/06/2012; opzioni alternative potrebbero essere individuate anche per le operazioni di ripascimento al fine di poter individuare altre zone dei canali che possano presentare sedimenti idonei al ripascimento (sia per la loro qualità chimico fisica, sia per il contenuto di pelite) ovvero definire in maniera univoca le zone in erosione della costa che necessitano di apporto di materiale

Vista l'ingente quantità di materiale da collocare e la scarsità di siti finali idonei, ad oggi non è stato possibile individuare soluzioni alternative

c) Si raccomanda che il materiale che è previsto possa essere utilizzato per operazioni di ripascimento dovrà essere caratterizzato seguendo quanto previsto dalla norma (art. 109 del DLgs 152/06 - DM 24/01/96 "Direttive inerenti le attività istruttorie per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 11 della L. 319/76 e successive modificazioni ed integrazioni, relative allo scarico nelle acque del mare o in ambienti ad esso contigui, di materiali provenienti da escavo di fondali di ambienti marini o salmastri o di terreni litoranei emersi, nonché da ogni

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>  <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	 <p>Membro della Federazione CIGG RINA ISO 9001 Sistema Qualità Certificato</p> <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 53 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
--	--	--

altra movimentazione di sedimenti in ambiente marino”) o dalla pubblicazione di APAT – ICRAM (ora ISPRA), “Manuale per la movimentazione di sedimenti marini”, prima della sua movimentazione

Il progetto definitivo è già corredato dalle caratterizzazioni dei fondali secondo le procedure richieste

d) Si raccomanda che le operazioni proposte di riempimento della depressione evidente nel Chiaro del Pontazzo, vista la qualità particolare dei fondali presenti nel Chiaro, non potranno essere condotte mediante operazioni di refluento diretto, come proposto al punto b) dell'integrazione al progetto, al fine di evitare una forte risospensione della stratificazione storica dei sedimenti ora presenti, con impatto negativo sull'area a vocazione naturalistica; la Regione, quale Autorità Competente, dovrà quindi individuare anche il livello di pelite che ritiene non possa portare impatti complessivi negativi sull'ambiente e sull'ecologia delle varie aree che verranno indicate quali zone di ripascimento

Non è stato possibile individuare soluzioni alternative meno impattanti del riempimento diretto della depressione preesistente del Pontazzo per cui il progetto definitivo deve rinunciare all'utilizzo di tale sito.

8.3.2 REGIONE EMILIA-ROMAGNA

a) Sarebbe opportuno, in base a quanto suggerito dal Servizio Tecnico di Bacino Romagna e del Servizio Tecnico di Bacino Po di Volano e della Costa, valutare l'eventuale possibilità di operare un dragaggio selettivo, qualora le analisi individuassero strati con caratteristiche migliori

In base agli esiti della campagna di caratterizzazione dei fondali è possibile effettuare un dragaggio selettivo solo per una quantità modesta di materiale che sarà destinato alla cava da tombare

8.3.3 PROVINCIA DI RAVENNA

a) Le operazioni di riempimento delle aree denominate LOGISTICA 1, 2 e 3 e BASSETTE SUD-SUD previste nel progetto, soggette alla disciplina in materia di rifiuti, sono subordinate alla modifica dell'autorizzazione in essere ovvero al rilascio di nuova autorizzazione, di competenza di questa Provincia

L'approvazione del progetto definitivo, previo parere degli Enti competenti, costituisce autorizzazione all'esecuzione delle opere

8.3.4 DIREZIONE MARITTIMA DI RAVENNA

a) Occorre prevedere, una volta terminati i lavori di dragaggio, un'ordinaria manutenzione di fondali nel Porto di Ravenna al fine di assicurare la costante tenuta degli stessi per scongiurare il progressivo interrimento nel tempo

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 54 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>		

Il progetto esecutivo prevederà un piano di manutenzione per scongiurare il progressivo interrimento del futura canale navigabile

8.3.5 AGENZIA DELLE DOGANE – UFFICIO DELLE DOGANE DI RAVENNA

a) Nella fase realizzativa vera e propria, con la costruzione delle opere edili, il banchinamento e soprattutto le installazioni di capannoni e strutture di vario tipo, si dovrà valutare se e per quali casi sarà opportuno presentare la richiesta di autorizzazione preventiva, ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. 374/1990, dell’Ufficio delle Dogane territorialmente competente per opere fisse o mobili, movibili o amovibili, che insistono sulla linea doganale oppure nella zona di vigilanza

L’approvazione del progetto definitivo, previo parere degli Enti competenti, costituisce autorizzazione all’esecuzione delle opere

8.3.6 PARCO DEL DELTA DEL PO

a) I successivi progetti definitivi dovranno definire, oltre alle all’utilizzo finale dei materiali stessi, quanto previsto dal vigente D. Lgs 152/2006, opportunamente integrato dal Documento ISPRA (ex APAT- ICRAM) “Manuale per la movimentazione di sedimento marini”, le caratteristiche granulometrico - tessiture, fisico - chimiche, ecc, dei sedimenti interessati

Il progetto definitivo è già corredato dalle caratterizzazioni dei fondali secondo le procedure richieste

b) Nei progetti definitivi si dovrà tenere in debito conto che insieme ai materiali da smaltire, sia per nuovi escavi sia per ri-distribuzione dei sedimenti oggi in cassa di colmata, si dovranno smaltire quantità di materiale risultante dalle demolizioni di opere preesistenti

Si provvederà allo smaltimento del materiale risultante dalle demolizioni secondo le procedure vigenti.

c) Per le casse di colmata si richiama il pieno rispetto durante le operazioni dei previsti lavori, controlli e monitoraggi

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva. Sarà inserita fra gli obblighi del General Contractor

d) Per quanto riguarda la Cava Bosca, a livello di progetto definitivo dovrebbe essere valutato un suo eventuale inserimento tra le iniziative del circuito ambientale previsto dal Parco per l’area di Foce Bevano e del recente Centro Visite della Bevanella; in tal senso dovrebbe essere verificata anche la possibilità, a suo tempo espressa dall’accordo territoriale tra la Provincia di Ravenna, il Comune di Ravenna e l’Autorità Portuale di Ravenna (sottoscritto il 25/5/2006 e successivamente decaduto) di prevedere quale sistemazione finale oltre al tombamento, o la creazione di aree rimboschite il permanere all’interno dell’area di un bacino o prato allagato gestito sulla base di fini naturalistici le cui dimensioni e caratteristiche dovranno essere dettate dal Comune stesso

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p>Progetto Definitivo Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 55 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>		

Il riempimento della cava da tombare prescelta avverrà comunque solo parzialmente per cui nulla osta affinché il privato proprietario dell'area preveda la sistemazione finale suggerita

- e) Per il sito di destino del “Pontazzo” la futura progettazione esecutiva dovrà prevedere uno specifico piano di recupero ambientale come suggerito anche da Comune ed ARPA; a tal fine si chiede di prendere in considerazione la seguente proposta da verificare in fase di progetto definitivo/esecutivo sotto il profilo della sostenibilità ambientale ed economica:

“L’area del Pontazzo rientra in zona di Parco SIC/ZPS e riveste una notevole importanza naturalistica, ma presenta attualmente uno squilibrio rispetto alle originali condizioni ambientali, dovuto ad un’anomala profondità dei fondali, molto più elevata rispetto alle condizioni originarie. Pertanto, l’operazione prevista, se opportunamente dimensionata, rappresenta una promettente opportunità di ripristino della biodiversità ittica e di incremento del reclutamento di novellame, sia di specie di elevato valore conservazionistico che di specie pregiate per la pesca professionale marittima.

L’ipotesi di seguito proposta prevede il mantenimento di un battente idrico in tutta l’area del Pontazzo, tale da favorire la diversificazione ambientale e di conseguenza la creazione di nicchie riproduttive per le specie ittiche e idonee alla crescita del novellame. Tale intervento, contempla anche la realizzazione di un numero adeguato di barene orientate in modo da favorire e mantenere un opportuno idrodinamismo. Sebbene la creazione di tali microaree favorisca in senso generale l’aumento di tutte le specie caratteristiche degli ambienti di transizione del nord adriatico riportate nella tabella inserita nel parere dell’Ente, può tuttavia essere opportunamente dimensionata tramite modelli di idoneità dell’habitat, calibrati in modo specie-specifico.”

A differenza di quanto indicato nel progetto preliminare, non sia qui assolutamente applicabile un conferimento diretto del materiale dragato ma solo un loro conferimento come sottoprodotti, dopo un naturale essiccamento, analisi specifiche ed una valutazione di idonee soluzioni tecniche; si consiglia inoltre di prevedere dettagliati piani di monitoraggio ambientale degli interventi sopra citati, da attuarsi nei luoghi di destino dei sedimenti e da prolungarsi nel medio periodo, in modo da verificarne i reali effetti sull’ambiente e comprendere le relazioni con gli ecosistemi delle aree naturali interessate

Non è stato possibile individuare soluzioni alternative meno impattanti del riempimento diretto della depressione preesistente del Pontazzo per cui il progetto definitivo deve rinunciare all’utilizzo di tale sito.

- f) Il Parco del Delta del Po si riserva di effettuare la valutazione di incidenza sui progetti esecutivi, in particolare sull’area del Pontazzo, sia per le attività di cantiere che per le attività di funzionamento del porto

<p>“APPROFONDIMENTO CANALI CANDIANO E BAIONA, ADEGUAMENTO BANCHINE OPERATIVE ESISTENTI, NUOVO TERMINAL IN PENISOLA TRATTAROLI E RIUTILIZZO DEL MATERIALE ESTRATTO IN ATTUAZIONE AL P.R.P. VIGENTE 2007” I FASE</p>	<p><i>Progetto Definitivo</i> <i>Relazione art. 166 co. 1 D.Lgs.163/2006</i></p>	 <p>DIREZIONE TECNICA Pag. : 56 di 56 Rev. 2 -14.12.17</p>
	 <p>Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale</p>	

Prescrizione relativa alla progettazione esecutiva. L'area del Pontazzo non verrà più utilizzata come sito di destinazione finale per il collocamento del materiale da dragare