

**Affidamento in «Concessione mediante project financing del servizio di assistenza passeggeri e di Stazione Marittima nel porto di Ravenna, nonché delle aree per la realizzazione e gestione della nuova Stazione Marittima e degli altri beni strumentali e/o complementari alla prestazione del suddetto servizio da realizzare sulla banchina crociere di Porto Corsini (RA) e aree demaniali adiacenti»**

**CUP: C61B21002130003 - CIG: 8709330E77 – CUI L92033190395202100009**

**Progetto Esecutivo – Relazione Paesaggistica**



## Committente



## Progettista Definitivo ed Esecutivo



### Atelier(S) Alfonso Femia / AF517

55 rue des petites Ecuries 75010 Paris  
tel. +33 1 42 46 28 94

[paris@atelierfemia.com](mailto:paris@atelierfemia.com)

via interiano 3/11 16124 Genova

tel. +39 010 54 00 95

[genova@atelierfemia.com](mailto:genova@atelierfemia.com)

via cadolini 32/38 20137 Milano

tel. +39 02 54 01 97 01

[milano@atelierfemia.com](mailto:milano@atelierfemia.com)

Direzione Architettonica

Simonetta Cenci, Alfonso Femia

Project Manager

Carola Picasso

Team Progettazione

Stefania Bracco, Luca Bonsignorio, Fabio Marchiori,

Francesca Raffaella Pirrello, Alessandro Bellus, Simone Giglio,

Alice Cavicchi, Carlo Occhipinti, Sara Massa

**DIORAMA**

DIORAMA Paris & Atelier(s) Alfonso Femia  
modello 3d e visualizzazioni

ARCHITETTURA E PAESAGGIO

**MICHELANGELO PUGLIESE**

REGIO CALABRIA

STUDIO DI ARCHITETTURA E PAESAGGIO

Arch. Michelangelo Pugliese

Landscape architect PhD



For engineering architecture  
piazzetta lagrange 1 10123 Torino tel +39-011-5628702 tech@for-arch.com  
coordinamento  
roberto mancini



### Rina Consulting S.p.A.

Via Cecchi, 6 – 16129 GENOVA – ITALIA

tel. +39 010 31961

[info@rina.org](mailto:info@rina.org)

<http://www.rinagroup.org>

Technical Director

Alessandro Odasso

Project Manager

Antonio De Ferrari, Alessandra Canale

Investment Analyst

Cristina Migliaro

Structural Engineers

Alaeddine Fatnassi, Simone Caffè, Alex Riolfo (AREA)

Geotechnical Engineers

Roberto Pedone, Luca Buraschi, Veronica Minardi (CEAS)

Sustainability, Energy Efficiency, LEED

Fabrizio Tavaroli, Eva Raggi

MEP

Diego Rattazzi, Andrea Guerra, Fabio Mantelli, Igor Ruscelli

Roads and Parkings

Nunzio Piscichio, Andrea Marengo

Environment

Pierluigi Guiso

H&S

Federico Barabino

Security

Giovanni Napoli, Davide Zanardi

BIM Manager

Fabio Figini, Michela Cirelli

### Legal

Avv. Luigi Cocchi

Rev	Data	Verificato	Approvato	Oggetto Revisione
0	24/10/2022	AF	RINA / AO	Progetto esecutivo

## LISTA DELLE FIGURE

Figura 2.1:	Inquadramento Generale dell'Area	7
Figura 2.2:	Area Terminal e Passerella di Collegamento alle Navi	9
Figura 2.3:	Viabilità, Parcheggi ed Aree di Servizio	10
Figura 3.1:	PRP – Aree Funzionali e Destinazioni d'uso	11
Figura 3.2:	PSC – Sintesi Spazi e Sistemi	14
Figura 3.3:	PSC – Spazi e Sistemi (Tav.3)	15
Figura 3.4:	RUE – Regimi Normativi (Tav. 2)	17
Figura 3.5:	RUE – PAI/PGRA Bacini Regionali Romagnoli (2016)	20
Figura 3.6:	PTCP - Tutela dei Sistemi Ambientali e delle Risorse Naturali e Storico-culturali	23
Figura 3.7:	PTCP - Carta della Tutela delle Risorse Idriche Superficiali e Sotterranee	24
Figura 4.1:	Uso del Suolo	27
Figura 4.2:	Carta degli Habitat	29
Figura 4.3:	Viabilità Locale presso Porto Corsini	30
Figura 5.1:	Carta dei Caratteri del Paesaggio e Contesti Paesistici Locali	32
Figura 5.2:	Schema Morfologia Costiera Ricorrente "A6" tra Porto Corsini e Marina di Romea	33
Figura 5.3:	Elementi Antropici	35
Figura 5.4:	Vista Aerea da Ovest verso Est dell'Area Portuale Antistante l'Area di Progetto	36
Figura 5.5:	Vista Aerea da Est verso Ovest dell'Area di Progetto	37
Figura 5.6:	Vista Aerea da Sud verso Nord della Zona Costiera a Nord dell'Area di Progetto	38
Figura 5.7:	Vista Aerea da Nord Est verso Sud Ovest dell'Area di Progetto	39
Figura 6.1:	Rete Natura 2000	41
Figura 6.2:	Aree Naturali Protette	43
Figura 7.1:	Beni Tutelati dal D.Lgs 42/04	47

## LISTA DELLE TABELLE

Tabella 3.1:	PRP – Aree Funzionali e Destinazioni d’Uso, Relazioni con il Progetto	12
Tabella 3.2:	PSC – Spazi e Sistemi (Tav.3), Relazioni con il Progetto	15
Tabella 3.3:	RUE – Regimi Normativi (Tav. 2), Relazioni con il Progetto	17
Tabella 3.4:	RUE – PAI/PGRA Bacini Regionali Romagnoli, Relazioni con il Progetto	20
Tabella 3.5:	PTCP, Relazioni con il Progetto	24
Tabella 6.1:	Rete Natura 2000, Relazioni con il Progetto	41
Tabella 6.2:	Aree Naturali Protette, Relazioni con il Progetto	43
Tabella 8.1:	Sensibilità Paesistica del Sito	50
Tabella 8.2:	Grado di Incidenza Paesistica del Progetto	51
Tabella 8.3:	Stima dell’Impatto Paesistico	53

## ABBREVIAZIONI E ACRONIMI

<b>AdSP-MACS</b>	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale
<b>ARPAE</b>	Agenzia Regionale Protezione Ambiente Emilia-Romagna
<b>Art.</b>	Articolo
<b>CER</b>	Catalogo Europeo dei Rifiuti
<b>CI</b>	Comitato Istituzionale
<b>D.LGS</b>	Decreto Legislativo
<b>DCC</b>	Delibera Consiglio Comunale
<b>DCP</b>	Delibera Consiglio Provinciale
<b>DGP</b>	Delibera Giunta Provinciale
<b>LR</b>	Legge Regionale
<b>MATTM</b>	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
<b>MiBACT</b>	Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo
<b>NTA</b>	Norme Tecniche di Attuazione
<b>OMS</b>	Organizzazione Mondiale della Sanità
<b>PAI</b>	Piano Stralcio Assetto Idrogeologico
<b>PAIR</b>	Piano Aria Integrato Regionale
<b>PAX</b>	Passeggeri
<b>PCN</b>	Portale Cartografico Nazionale
<b>PGRA</b>	Piano Gestione Rischio Alluvioni
<b>POC</b>	Piano Operativo Comunale
<b>PRGR</b>	Piano Regionale Gestione Rifiuti
<b>PRP</b>	Piano Regolatore Portuale
<b>PSC</b>	Piano Strutturale Comunale
<b>PTCP</b>	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
<b>PTPR</b>	Piano Territoriale Paesistico Regionale
<b>PUA</b>	Piano Urbanistico Attuativo
<b>PUG</b>	Piano Urbanistico Generale
<b>RCL</b>	Royal Caribbean Cruises Ltd.
<b>RDL</b>	Regione Decreto-Legge
<b>RUE</b>	Regolamento Urbanistico Edilizio
<b>RUP</b>	Ravenna Urban Planning
<b>SIC</b>	Sito di Interesse Comunitario
<b>VALSAT</b>	Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale
<b>VAS</b>	Valutazione Ambientale Strategica
<b>VIA</b>	Valutazione d'impatto ambientale
<b>ZPS</b>	Zona di Protezione Speciale
<b>ZSC</b>	Zona Speciale di Conservazione



## PREMESSA

Ravenna Civitas Cruise Port (RCCP) è una società a capitale pubblico e privato costituita come concessionaria per la costruzione e l'esercizio del futuro Terminal crociere di Ravenna.

L'investimento comprenderà:

- ✓ La zona pavimentata subito antistante il Terminal, dotata di pensilina
- ✓ L'edificio "Terminal" avente funzione di check in e sbarco passeggeri
- ✓ I "Volumi Commerciali" (chioschi) dotati di pergolato
- ✓ Il sistema "Passerella" con 5 magazzini sottostanti ed i sottoservizi di banchina
- ✓ Il sistema "PBB" che collega sul molo la passerella con la nave (oggetto di un'altra gara d'appalto)
- ✓ I parcheggi, le strade di accesso, le aree verdi retrostanti il Terminal, i relativi servizi (oggetti di un'altra gara d'appalto)

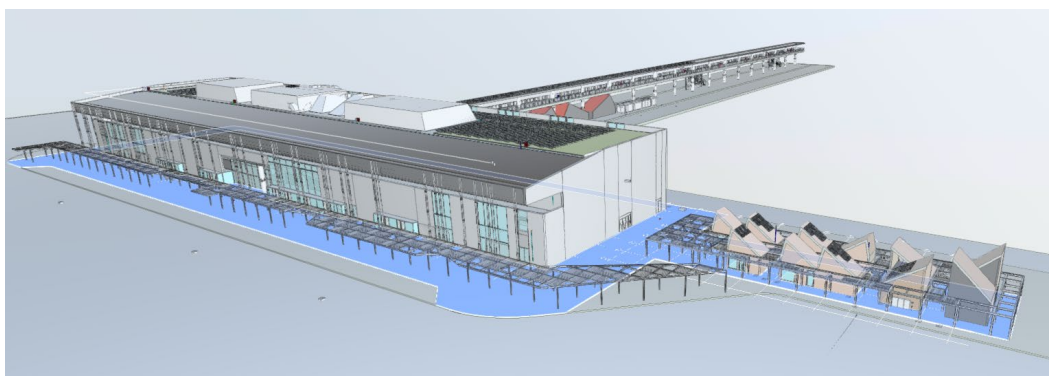


Figura: Terminal, Volumi Commerciali e Passerella



Figure: Vista Aerea

# 1 PRINCIPALI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

## 1.1 PIANO REGOLATORE PORTUALE PRP

Il Piano Regolatore Portuale PRP del Porto di Ravenna è stato adottato con Delibera del Comitato Portuale No. 9 del 9 Marzo 2007 e approvato con DGP No. 20 del 3 Febbraio 2010 (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale-Porto di Ravenna, sito web: <http://www.port.ravenna.it/>).

Il Piano Regolatore Portuale rappresenta il quadro di riferimento territoriale e funzionale per dare progressiva attuazione agli indirizzi strategici assunti dall'Autorità Portuale sulla base delle prospettive di sviluppo del porto di Ravenna. A tal fine il piano individua l'ambito e l'assetto complessivo del porto e concorre alla programmazione di interventi infrastrutturali esterni all'ambito portuale ritenuti necessari all'attuazione delle previsioni. L'attuazione degli indirizzi è soggetta sia a pianificazione urbanistica sia pianificazione portuale punto.

Nella seguente figura è riportato lo stralcio cartografico della Tavola "Planimetria delle Aree Funzionali e Destinazioni d'uso" del PRP (Tav. No. IU06T0010 – rev. Gennaio 2013).

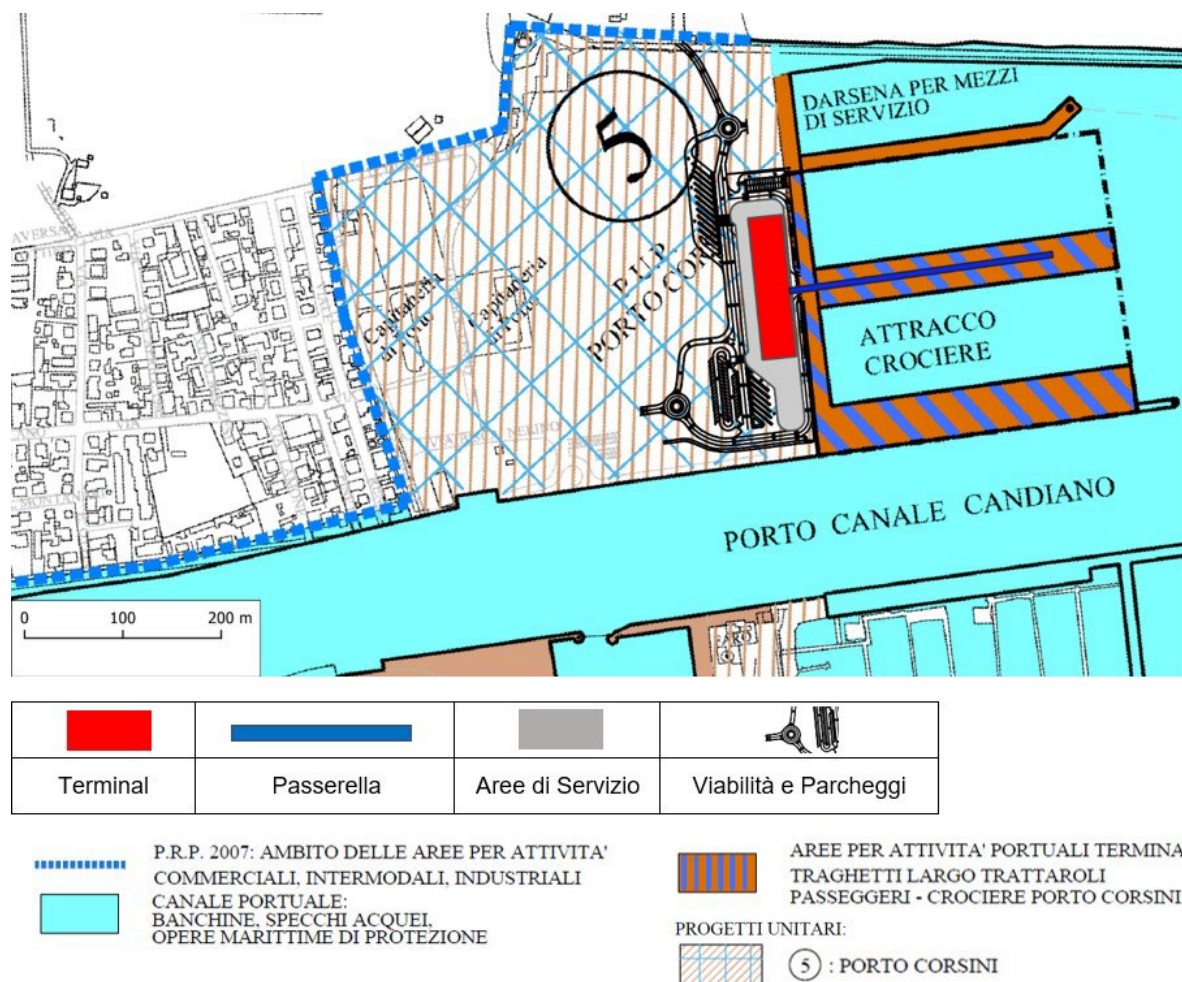


Figura 3.1: PRP – Aree Funzionali e Destinazioni d'uso

Nella seguente tabella sono riportate le zone del PRP di interesse per il progetto.

Tabella 3.1: PRP – Aree Funzionali e Destinazioni d’Uso, Relazioni con il Progetto

Ambito	Rif. NA	Relazioni con il Progetto
Città di Nuovo Impianto, per Attività Miste	art. 7 Scheda	Direttamente interessate
Progetto Unitario PU No.5 “Porto Corsini”	art. 7 Scheda	
Aree per Attività Portuali Terminal Passeggeri - Crociere Porto Corsini	art. 7 Scheda	

La Normativa di Attuazione NA del PRP riporta le indicazioni di piano relative a ciascun ambito in apposite schede (art. 7 NA).

L'art. 15 specifica che negli ambiti portuali individuati, la realizzazione degli interventi oltre a quanto prescritto da norme comunali, provinciali, regionali e sovraregionali, è soggetta all’autorizzazione dell’Autorità Portuale cui spetta il compito di verificare la conformità dei relativi progetti alle previsioni di piano.

Le schede degli ambiti di portuali di interesse evidenziano quanto segue:

✓ Attracco Crociere: in considerazione delle previsioni di crescita nel settore crocieristico nell’ottica di favorire il potenziamento e l’incremento nel porto di Ravenna del relativo traffico, si prevede la realizzazione di un attracco crocieristico specializzato. Per quanto riguarda le prescrizioni tecniche, è prevista una distanza degli edifici dal fronte di accosto 6 m;

✓ Città di Nuovo Impianto, per Attività Miste: la scheda segnala che tale ambito comprende le aree del PUP (Piano Unitario Particolareggiato) di Porto Corsini e rimanda alla specifica scheda del PU5;

✓ Progetto Unitario PU 5 Porto Corsini: la scheda indica che i principi fondatori dell’assetto urbanistico proposto sono:

- rafforzamento delle connessioni fisiche e funzionali con Marina di Ravenna;
- immissione di episodi di prestigio urbano sul waterfront lungo il Canale Candiano e di carattere ambientale sul lungomare;
- ripristino e potenziamento della direttrice ortogonale al mare dal paese;
- integrazione fisica e funzionale all’abitato del nuovo complesso della Capitaneria di Porto;
- valorizzazione ambientale del comparto Nord adiacente spiaggia e pineta;
- dotazione di vasti ambiti urbani e pedonalizzati fronte canale e fronte mare;
- la nuova urbanizzazione sarà supportata a tergo da una viabilità almeno pari a quella attuale e mantenendo un collegamento stradale lungo il fronte canale dell’abitato di porto Corsini.

Si evidenzia che in attuazione del PRP è stato predisposto da AdSP-MACS il Progetto Definitivo relativo all’*“Approfondimento Canali Candiano e Baiona, Adeguamento Banchine Operative Esistenti, Nuovo Terminal in Penisola Trattaroli e Riutilizzo del Materiale Estratto in Attuazione al PRP Vigente 2007 – I Fase”* approvato con deliberazione del CIPE del 28/2/2018. Con particolare riferimento all’area in esame tale progetto prevede l’approfondimento a -13,50 m del canale marino e dell’avamposto e a -10,00 m del bacino di evoluzione in avamposto e delle darsene a servizio del traffico crocieristico.

Oltre a quanto sopra si evidenzia che AdSP-MACS nell’area in esame ha predisposto il progetto definitivo relativo alle *“Opere di Urbanizzazione dell’Area a Servizio del Terminal Crociere di Porto Corsini”*. Tale progetto prevede in sintesi:

✓ la realizzazione della nuova viabilità per raccordare le strade esistenti con il Terminal e la realizzazione dei parcheggi/aree di sosta per auto, bus, taxi, shuttle. Sono inoltre previsti percorsi pedonali e aree di servizio (info, bar, wc, welfare);

✓ la realizzazione di quelle opere con il compito di fornire più compiutamente servizi al turismo e ai passeggeri in arrivo ed in uscita dall’area del terminal, di connettere l’area all’abitato esistente, alla spiaggia e al molomediate



la creazione di un polmone verde rappresentato dal nuovo "Parco delle Dune". Con tale stralcio di progetto si completa anche la viabilità ed il sistema dei collegamenti pedonali e ciclabili dell'avamposto.

Si segnala che lo studio eseguito per il sistema delle aree verdi trae spunto dall'analisi delle aree naturali del territorio litoraneo. Un ampio sistema "dunoso" caratterizza la zona di tramite tra il nuovo Terminal Crociere, il paese e le aree naturali adiacenti, estendendosi lungo tutto il fronte ovest verso l'abitato di Porto Corsini qualificando l'immagine paesaggistica dell'approdo oltre che compensare la naturalità dei luoghi attraverso l'estensione dei caratteri ambientali. La morfologia combinata all'introduzione di vegetazione arbustiva ed erbacea tipica del luogo ha lo scopo di creare un vero e proprio "cuscinetto verde" di filtro a supporto delle aree protette, potenziandone la valenza naturalistica e creando dei nuovi corridoi ecologici. Il sistema del verde, così strutturato contribuirà ad attenuare considerevolmente gli effetti della infrastrutturazione dell'area.

La realizzazione del nuovo Terminal in esame è prevista in un'area già destinata alla funzione crocieristica. Nell'ambito di tale zona AdSP-MACS, in attuazione al PRP vigente, ha portato avanti specifici interventi mirati allo sviluppo dell'attività crocieristica (adeguamento fondali e opere di urbanizzazione come indicato precedentemente) e il progetto proposto è stato sviluppato in linea con tale progettualità.

### 1.2 PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

La pianificazione urbanistica del Comune di Ravenna è attuata attraverso i seguenti strumenti:

- ✓ Piano Strutturale Comunale (PSC), strumento di pianificazione urbanistica generale che delinea le scelte strategiche di assetto e sviluppo del territorio tutelandone l'integrità fisica e ambientale in un ampio arco temporale;
- ✓ Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE), che disciplina le modalità di intervento nel territorio consolidato definendo le norme per costruire, trasformare e conservare le opere edilizie;
- ✓ Piano Operativo Comunale (POC), che, con un orizzonte temporale più limitato, disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione del territorio da trasformare.

Si evidenzia che è in fase di elaborazione il nuovo strumento di programmazione e pianificazione comunale (individuato dalla LR. 24/20) Piano Urbanistico Generale PUG, che si attuerà in sostituzione degli attuali PSC, RUE e POC (Comune di Ravenna, sito web: [www.comune.ra.it/](http://www.comune.ra.it/)).

#### 1.2.1 Piano Strutturale Comunale PSC

Il Piano Strutturale Comunale "PSC" è stato approvato dal Consiglio Comunale con DCC No. 25/2007 del 27 Febbraio 2007 ed è stato oggetto di successive varianti.

Nell'ambito del Piano il territorio comunale è articolato in Sistemi (Paesaggistico Ambientale, delle Dotazioni Territoriali, della Mobilità) e Spazi (Naturalistico, Rurale, Portuale e Urbano), ciascuno dei quali suddiviso in componenti. L'insieme delle componenti dei Sistemi e degli Spazi costituisce zonizzazione urbanistica, ambientale e paesaggistica dell'intero territorio comunale.

La disciplina di PSC è finalizzata a stabilire per ciascuna componente di Sistema e di Spazio, gli obiettivi prestazionali ed i campi di variazione delle previsioni. Le regole delle trasformazioni sono definitivamente disciplinate dal RUE o dal POC.

Nella seguente figura si riporta un estratto per l'area di interesse della Tavola No. 2.1 del PSC "Sintesi degli Spazi e dei Sistemi".

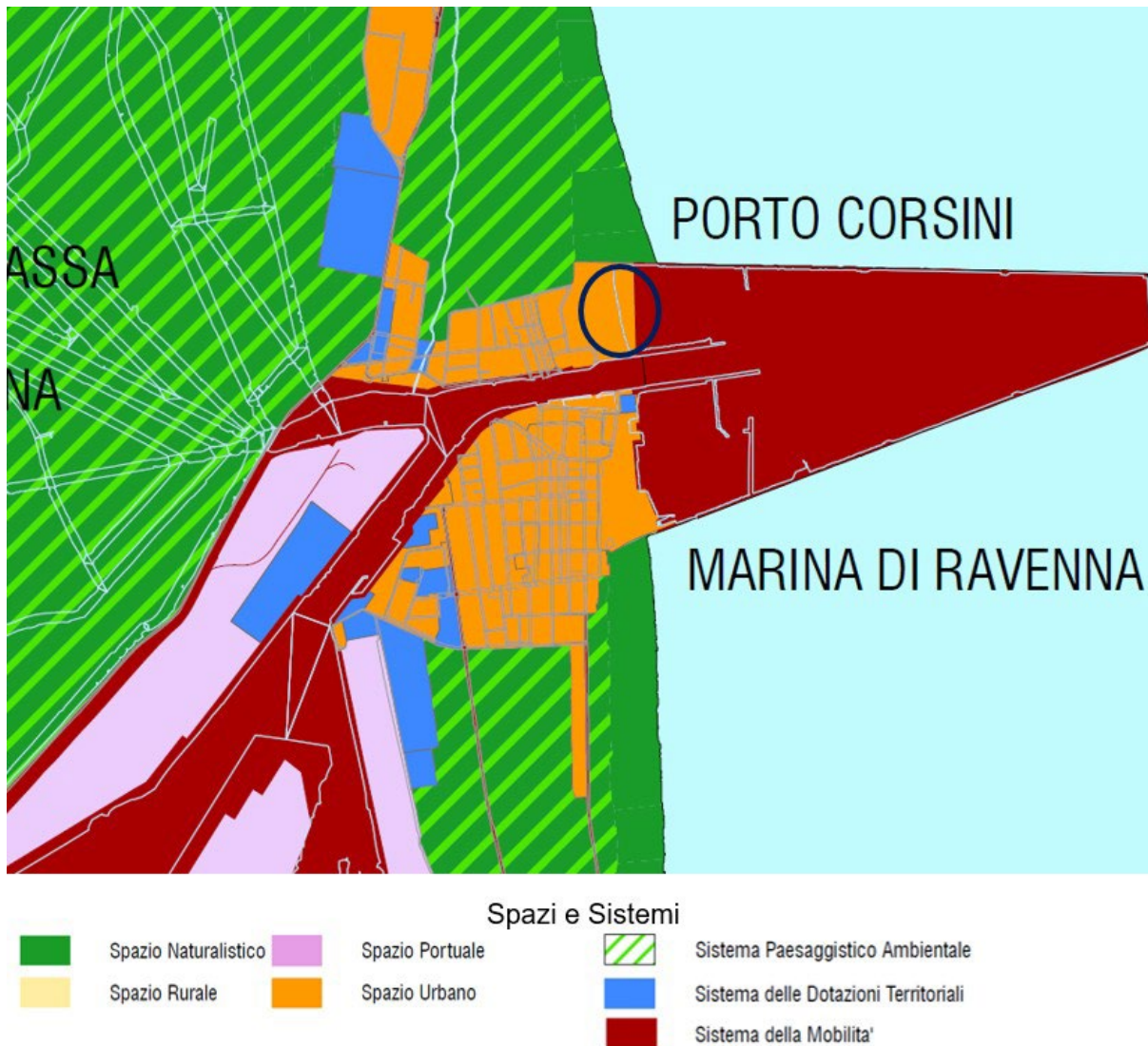
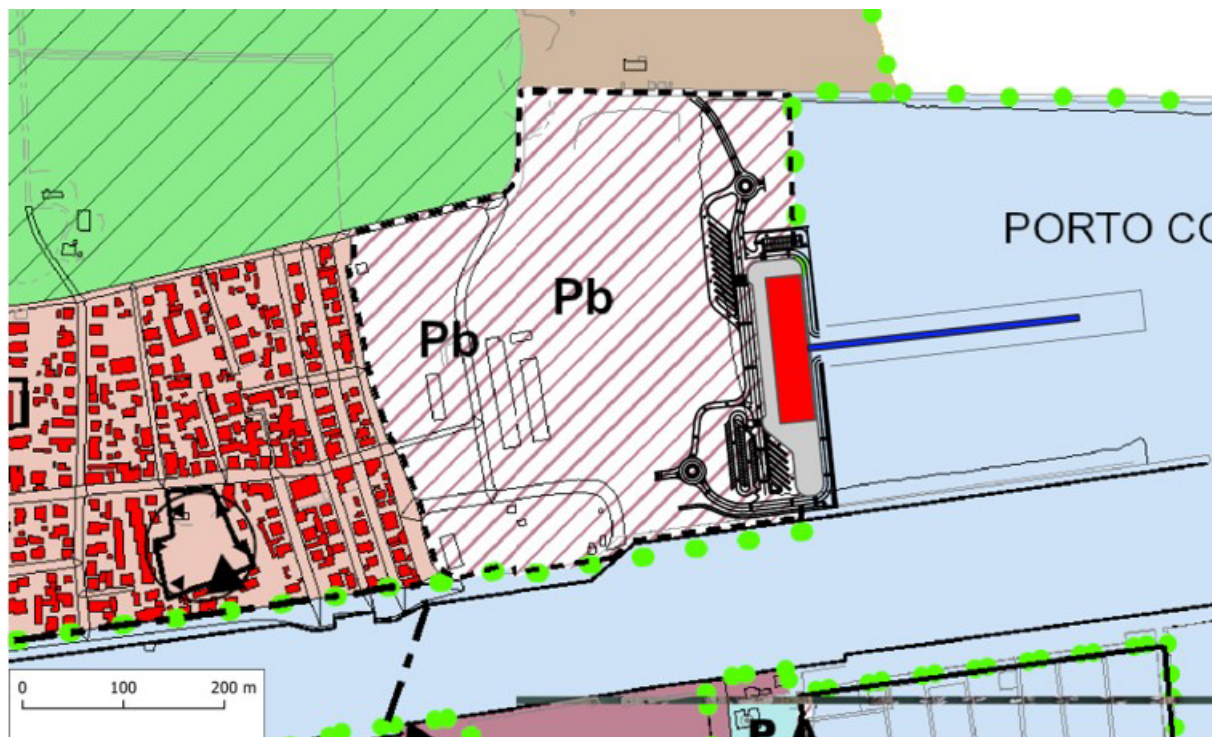


Figura 3.2:PSC – Sintesi Spazi e Sistemi

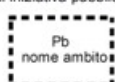
L'area di interesse per il progetto si localizza all'interno dello "Spazio Urbano" mentre l'area a mare antistante il Terminal in progetto è inserita nel "Sistema della Mobilità".

Nella seguente figura si riporta un estratto per l'area di interesse della Tavola No. 3 del PSC "Spazi e dei Sistemi" estratta dall'applicazione "Ravenna Urban Planning RUP" per la consultazione e interrogazione on line degli strumenti urbanistici del Comune di Ravenna (Comune di Ravenna, sito web: <http://rup.comune.ra.it/>).



Terminal	Passerella	Aree di Servizio	Viabilità e Parcheggi

di iniziativa pubblica



Ambiti soggetti ad attuazione indiretta a programmazione unitaria Art. 22 Co.4

Sist. Paesaggistico Ambientale	Sistema della Mobilità	Spazio Urbano
 Contesti Paesaggistici d'Area Vasta Art. 33 Co.2  Aree Soggette ad Ingressione Marina Art. 31	 Canale Portuale Art. 44	 Città di Nuovo Impianto Per Attività Miste Art. 107

Figura 3.3: PSC – Spazi e Sistemi (Tav.3)

Le relazioni tra le zone individuate definite nella tavola “Spazi e Sistemi” sono sintetizzate nella seguente tabella.

Tabella 3.2: PSC – Spazi e Sistemi (Tav.3), Relazioni con il Progetto

Zona	Rif. NTA	Relazioni con il Progetto
Ambiti soggetti ad attuazione indiretta a programmazione unitaria di iniziativa pubblica (Pb)	art. 22	Zone direttamente interessate
Sistema paesaggistico ambientale, Aree soggette ad ingressione marina	art. 31	

Zona	Rif. NTA	Relazioni con il Progetto
Sistema paesaggistico ambientale, paesaggio, contesti paesistici d'area vasta	art. 33 c.3	
Spazio urbano, Città di Nuovo Impianto, per Attività Miste	art. 107	
Canale portuale	art. 44	Zona marina adiacente l'area di progetto

Di seguito sono presentate le principali indicazioni per le zone di interesse riportate nelle Norme Tecniche di Attuazione NTA del PSC.

L'art. 22 del PSC evidenzia che si ha "attuazione indiretta" quando l'intervento di trasformazione è subordinato a Piano Urbanistico Attuativo (PUA) di iniziativa pubblica o privata.

In merito alle "Aree Soggette ad Ingressione Marina", l'art. 31 specifica che la disciplina per tali aree è finalizzata alla riduzione dei relativi rischi e che gli interventi ammessi sono definiti dal RUE.

Relativamente ai "Contesti Paesistici" l'art. 33 segnala che l'elaborato "G3-Repertorio dei Contesti Paesistici", evidenzia i principali elementi naturali ed antropici dei Contesti Paesistici d'Area Vasta e stabilisce gli obiettivi di paesaggio da perseguire e le prestazioni da assicurare in ciascun contesto. Dall'elaborato G3 si evince che le opere a progetto sono inserite all'interno del Contesto Paesistico d'Area Vasta No.8 "La Fascia Costiera Nord – San Vitale" e che lo specchio acqueo antistante il progetto ricade nel Contesto No.9 "La Città e il Porto di Ravenna". Per i Contesti Paesistici, l'Elaborato G3, prevede il perseguimento di obiettivi di tutela e valorizzazione del paesaggio senza comunque indicare specifiche norme prescrittive.

L'art.107, in merito alla zona "Città di Nuovo Impianto per Attività Miste", tra le funzioni principali prevede quelle Abitative (Ab), Commerciali (C), Servizi privati (Spr), Servizi pubblici (Spu), Turistico-ricettive (T) e Parcheggi non pertinenziali (Pa). In tali zone il PSC dovrà perseguire l'integrazione di funzioni diverse, favorendo la compresenza di funzioni residenziali, direzionali, commerciali ricettive e servizi pubblici e privati anche di rilievo comunale e sovracomunale.

L'art. 103 (Finalità e Prestazioni della Città di Nuovo Impianto), per le aree ricomprese nella Città di Nuovo Impianto di Porto Corsini caratterizza l'avamposto di Porto Corsini per "crociere e mezzi militari", escluso il traffico traghetti, e demanda al POC la disciplina degli interventi. Per l'avamposto di Porto Corsini il POC dovrà inoltre definire: modalità attuative, standards pubblici, organizzazione funzionale del comparto, usi e potenzialità edificatorie.

Si evidenzia infine che, nella zona "Canale Portuale" (componente del sistema della mobilità), che comprende il canale vero e proprio con i relativi bacini di evoluzione, le banchine e le relative aree di accesso e di servizio e il demanio marittimo, gli interventi sono disciplinati dal RUE in relazione agli strumenti di governo dell'ambito portuale (art. 44).

**Il progetto in esame rappresenta un importante intervento a supporto dello sviluppo del settore crocieristico in linea con quanto previsto nelle destinazioni d'uso della pianificazione urbanistica comunale e portuale.**

**In fase di progettazione, il Terminal è stato oggetto di uno specifico studio architettonico volto ad armonizzare l'inserimento dell'opera con il contesto paesaggistico locale.**

## 1.2.2 Regolamento Urbanistico Edilizio RUE

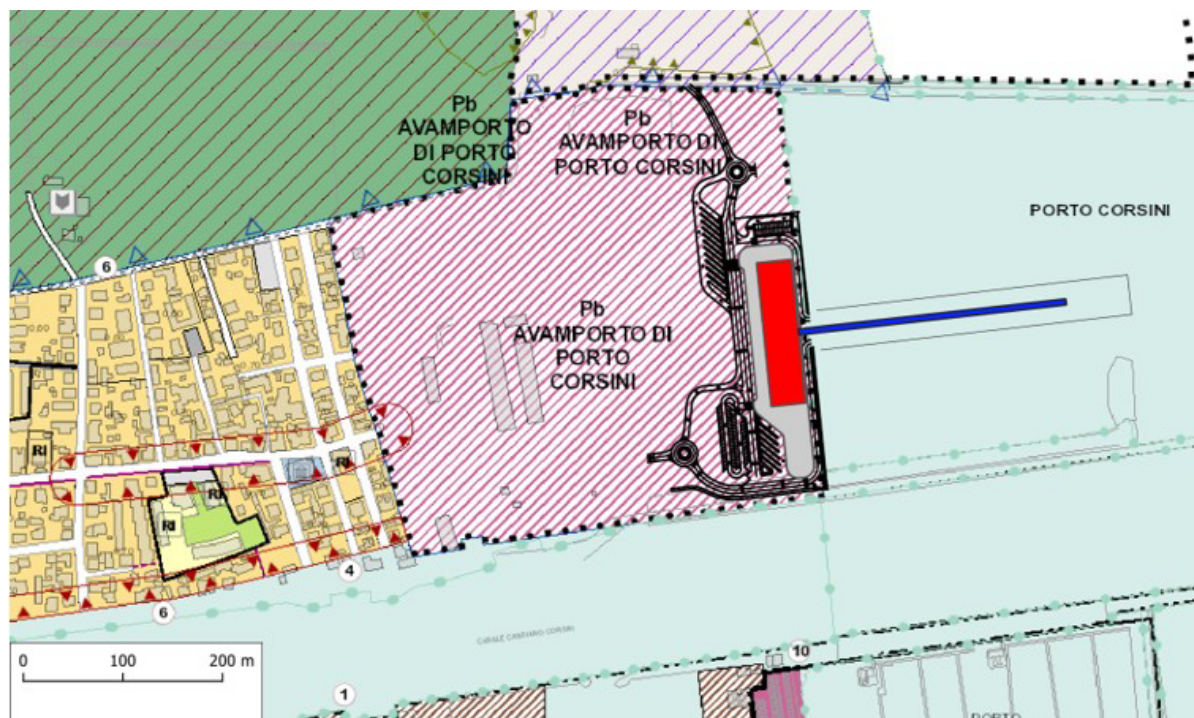
Il Regolamento Urbanistico Edilizio RUE è stato approvato con DCC No.77035/133 del 28 Luglio 09 ed è stato successivamente oggetto di varianti.

Il RUE organizza i propri contenuti urbanistici in riferimento ai Sistemi ed agli Spazi individuati dal PSC e di cui. Ove necessario il RUE specifica ed integra le componenti in cui il PSC divide Sistemi e Spazi.

La zonizzazione dei Regimi Normativi del RUE è riportata nella Tavola 2 che sostanzialmente riprende e specifica quanto già perimetrato nell'ambito del PSC.

Nella seguente figura è riportato un estratto per l'area di interesse della Tavola 2 del RUE (Regimi Normativi della Città Esistente e del Territorio Extraurbano) estratta dall'applicazione "Ravenna Urban Planning RUP " per la consultazione e interrogazione on line degli strumenti urbanistici del Comune di Ravenna (Comune di Ravenna, sito web: <http://rup.comune.ra.it/>).





Terminal	Passerella	Aree di Servizio	Viabilità e Parcheggi



Ambiti soggetti ad attuazione indiretta a perogrammazione unitaria Art. 1.1.3

Sist. Paesaggistico Ambientale	Sistema della Mobilità	Spazio Urbano
 Contesti Paesaggistici Locali Art. IV.1.4 c2	 Canale Portuale Art. Art. IV.2.7 c1	 Città di Nuovo Impianto Per Attività Miste Art. 1.1.3 c8
 Aree Soggette ad Ingressione Marina Art. IV.1.4 c8		

Figura 3.4: RUE – Regimi Normativi (Tav. 2)

La seguente tabella riassume le relazioni tra le zone di Regime Normativo del RUE e il progetto in esame.

Tabella 3.3: RUE – Regimi Normativi (Tav. 2), Relazioni con il Progetto

Zona	Rif. NTA	Relazioni con il Progetto
Spazio urbano, Città di nuovo impianto, Per attività miste	art.1.1.3 c8	Zone direttamente interessate

Zona	Rif. NTA	Relazioni con il Progetto
Ambiti soggetti ad attuazione indiretta a programmazione unitaria, di iniziativa pubblica - Pb "Avamposto di Porto orsini"	art. I.1.3	
Sistema paesaggistico ambientale, Paesaggio Contesti paesistici locali: ✓ 8.3 "Casal Borsetti - Marina Romea" ✓ 9.2 "il Porto"	art. IV.1.4 c2	
Sistema paesaggistico ambientale, Perimetri e limiti Aree soggette ad ingressione marina	art. IV.1.14 c8	
Sistema paesaggistico ambientale, Paesaggio, Aree archeologiche o aree di tutela delle potenzialità archeologiche Aree di tutela delle potenzialità archeologiche - Zona 4	art.IV.1.13	
Sistema della mobilità, Nodi di scambio e di servizio, Canale portuale	Art.IV.2.7 c1	Zona marina adiacente l'area di progetto

Per quanto riguarda le zone relative alla "Città di nuovo impianto, Per attività miste" e gli "Ambiti soggetti ad attuazione Indiretta a Programmazione Unitaria, di Iniziativa Pubblica – Pb", l'art. I.1.3 delle NTA indica che tali ambiti sono disciplinati dal POC.

In merito ai "Contesti paesistici locali" le NTA (art. IV.1.4) precisano che il Paesaggio è articolato in Contesti Paesistici Locali in cui ricadono le Emergenze e Reti del Paesaggio e le Aree Archeologiche individuate nelle tavole RUE 2. Lo stesso articolo (comma 2) indica che i Contesti Paesistici Locali sono ambiti omogenei descritti nell'elaborato gestionale RUE 7 caratterizzati da elementi peculiari da assumere a riferimento per i nuovi interventi.

Gli obiettivi in termini di tutela del paesaggio per i Contesti Locali sono contenuti in apposite schede nella sezione RUE 7.3 "Guida All'inserimento Paesaggistico degli Interventi - Repertorio dei Criteri e degli Indirizzi per la Qualificazione Paesaggistica degli Interventi".

Per il Contesto Locale 8.3 "Casal Borsetti - Marina Romea" gli obiettivi previsti sono:

- ✓ mantenimento dei varchi visuali del litorale ancora presenti;
- ✓ caratterizzazione del litorale per punti ed elementi significativi, con architetture e spazi polifunzionali in grado di caratterizzare la facciata urbana, spesso troppo ripetitiva e perciò nel complesso poco riconoscibile;
- ✓ intervenire sulla qualità funzionale dello spazio, portando un mix di funzioni che possano costituire un'attrattiva anche nella bassa stagione;
- ✓ per gli interventi di completamento e ampliamento edilizio degli insediamenti residenziale e ricettivi: garantire, negli interventi di riqualificazione e ampliamento dei lidi, la riconfigurazione paesaggistica dei margini degli insediamenti tramite specifica progettazione degli spazi costruiti e delle aree di pertinenza e l'uso di vegetazione finalizzata alla qualificazione del rapporto città/natura;
- ✓ per gli interventi sugli spazi pubblici (viabilità di scorrimento, viabilità di connessione spiaggia-insediamento, spazi di relazione, verde pubblico attrezzato ecc.):
  - favorire la connessione fisica visiva e percettiva insediamento-mare riducendo l'impatto delle auto e recuperando spazio pubblico e continuità, fisica e visiva tra la spiaggia e la città;
  - riqualificazione paesaggistica degli spazi pubblici;
  - differenziazione delle funzioni stradali: scorrimento veloce e distribuzione. Gli obiettivi per il Contesto

Locale 9.2 "Il Porto" sono:

- ✓ valorizzazione dell'immagine complessiva dello Spazio portuale tramite l'inserimento e la caratterizzazione paesaggistica degli interventi ammessi, con particolare attenzione per le trasformazioni riguardanti le fasce di margine del Contesto paesistico locale;
- ✓ promozione della qualificazione architettonica diffusa dei manufatti produttivi e tecnologici e delle relative aree di pertinenza esistenti nelle diverse componenti dello Spazio portuale;
- ✓ promozione della qualificazione architettonica diffusa degli spazi pubblici esistenti nelle diverse componenti dello Spazio portuale, con particolare attenzione per il trattamento degli affacci sul Canale Candiano;
- ✓ promozione della riconoscibilità del paesaggio portuale e delle sue diverse parti e funzioni attraverso la caratterizzazione con emergenze architettonico-tecnologiche visibili anche a distanza;
- ✓ assicurare la presenza di luoghi e percorsi di percezione privilegiata del paesaggio portuale e del Canale Candiano;
- ✓ fornire riferimenti utili alla caratterizzazione e qualificazione paesaggistica delle previsioni del PSC rimandate a POC.

Nelle Aree Soggette ad Ingressione Marina, l'art. IV.1.14 (comma 8) delle NTA indica che l'edificazione è subordinata al rispetto di specifiche prescrizioni; tra queste:

- ✓ per interventi di Nuova Costruzione (NC) sono vietati locali interrati e seminterrati e sono previste specifiche quote per la realizzazione dei piani di calpestio. Le recinzioni devono essere realizzate in modo da non impedire il riflusso delle acque e limitarne l'ingressione. L'area scoperta deve essere opportunamente sistemata con idoneo sistema di smaltimento delle acque superficiali;
- ✓ sono ammessi i parcheggi interrati, mediante interventi che garantiscano adeguate misure tecniche per la loro sicurezza, al servizio di strutture ricettive alberghiere e/o in ambiti soggetti a PUA o PU;
- ✓ per le opere di urbanizzazione, il piano stradale e le relative pertinenze (marciapiedi, percorsi pedonali, parcheggi, ecc.) devono essere posti a quota specifica. La realizzazione di nuove opere infrastrutturali, reti tecnologiche ed impiantistiche sono subordinati all'adozione di misure di riduzione di rischio mediante la realizzazione di idonei accorgimenti atti a limitare o ad annullare gli effetti prodotti dagli allagamenti e/o ingressione marina. Tali accorgimenti devono risultare da apposita relazione tecnica illustrativa.
- ✓ le opere di banchina e/o portuali da realizzarsi nello Spazio portuale sono assoggettate alla disciplina del Piano regolatore del porto e relative disposizioni tecniche da applicarsi da parte dell'autorità competente (Autorità Portuale).

Lo stesso articolo IV.1.14, al comma 8 bis, segnala che per le zone di costa e per le aree denominate P1, P2 e P3 di cui alle varianti del Piano di Bacino del Reno e del Piano dei Bacini Romagnoli si rimanda ai suddetti Piani sovraordinati.

In considerazione di quanto sopra si evidenzia che le aree di progetto ricadono nel territorio tutelato dal Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico dei Bacini Romagnoli la cui disciplina di interesse è riportata all'art IV.1.14 comma 7 delle NTA del RUE.

La perimetrazione delle aree soggette alla disciplina del PAI è contenuta nella Tavola RUE No. 10.4 "Overlay Piani stralcio di bacino - Rischio idrogeologico". Tali perimetrazioni sono relative al PAI Bacini Regionali Romagnoli, approvato con DGR No. 350 del 17 Marzo 2003, come modificato dalla Variante di Coordinamento PAI-PGRA (Piano di Gestione Rischio Alluvioni) approvata con DGR 2112 del 5 Dicembre 2016. Nella seguente figura sono riportate le aree normate dal PAI per l'area di interesse.



Figura 3.5: RUE – PAI/PGRA Bacini Regionali Romagnoli (2016)

Nella seguente tabella sono riassunte le relazioni tra le aree del PAI/PGRA (2016) e il progetto in esame.

Tabella 3.4: RUE – PAI/PGRA Bacini Regionali Romagnoli, Relazioni con il Progetto

Zona	Rif. NTA	Relazioni con il Progetto
Rete Idrografica - Aree di Potenziale Allagamento	IV.1.14 c7 (Art. 6 PAI)	Zona che interessa principalmente la viabilità e i parcheggi nella zona Sud.
Costa - P1 Aree	IV.1.14	Zone direttamente interessate



Zona	Rif. NTA	Relazioni con il Progetto
Potenzialmente interessate da Alluvioni rare	(Ar 15-PAI)	dal Terminal, dalle aree servizio e dalla viabilità.
Costa - P2 Aree Potenzialmente interessate da Alluvioni poco frequenti		
Costa - P3 Aree Potenzialmente interessate da Alluvioni frequenti		Zona che interessa una parte del molo crociere e limitare porzioni di banchina prossime all'area a mare.

Nelle "Aree di Potenziale Allagamento" (art. IV.1.14 c7) valgono le seguenti prescrizioni:

- ✓ non deve essere aumentato il livello di rischio per esposizione di beni e persone ad eventi di alluvione o rispetto alla situazione esistente alla data del 15/03/2012;
- ✓ il piano terra, l'accesso ai vani e le aperture per aerazione dovranno essere posti a quota superiore al tirante idrico;
- ✓ dovranno essere assunti tutti gli accorgimenti atti a limitare o annullare gli effetti prodotti dai potenziali allagamenti alle reti tecnologiche ed impiantistiche.

Nelle Aree Interessate da Alluvioni della Costa e in particolare per le aree P2 (alluvioni poco frequenti) e P3 (alluvioni frequenti), dovranno essere adottate misure di riduzione della vulnerabilità in funzione del tipo di intervento edilizio e della destinazione d'uso prevista e in funzione dei valori dell'elevazione totale della superficie del mare e dovrà essere acquisito il nulla osta dell'Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile.

In merito alla Aree di Tutela delle Potenzialità Archeologiche, per la Zona 4 direttamente interessata dal progetto, non è prevista alcuna autorizzazione da parte della Soprintendenza (art. IV.1.13, comma 6) per attività di attività di modificazione del sottosuolo. Su tutto il territorio comunale sono comunque vigenti le disposizioni relative alle "scoperte fortuite" di cui all'art. 90 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. e si applicano le disposizioni in materia di archeologia preventiva per i lavori pubblici (art. IV.1.13, comma 11).

Nelle zone del Canale Portuale (Art.IV.2.7) si applicano gli strumenti di governo dell'ambito portuale. I profili di banchina, così come rappresentati nelle tavole RUE 2, possono essere modificati in sede esecutiva su specifica indicazione e/o prescrizione di Autorità Portuale.

Come già indicato al precedente paragrafo, il progetto in esame rappresenta un importante intervento a supporto dello sviluppo del settore crocieristico in linea con quanto previsto nelle destinazioni d'uso della pianificazione urbanistica comunale e portuale.

In fase di progettazione, il Terminal è stato oggetto di uno specifico studio architettonico volto ad armonizzare l'inserimento dell'opera con il contesto paesaggistico locale.

Per quanto riguarda il fenomeno dell'ingressione marina, come evidenziato nella "Relazione Geologica e Sismica" relativa al Progetto Definitivo delle "Opere di Urbanizzazione dell'Aera a Servizio del Terminal Crociere" l'area di progetto è stata rialzata mediante i riempimenti e il piano di riferimento si trova a circa + 2.5 m sul l.m.m. ed è protetta dall'ingressione marina dalle opere di difesa (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, 2013, Opere di Urbanizzazione dell'Area a Servizio del Terminal Crociere di Porto Corsini, Progetto Definitivo – Relazione Geologica e Sismica, Doc. No. 1813\_1\_AMB C, Rev.0 del 01/12/2013).

Il progetto sarà realizzato nel rispetto di quanto previsto dalla normativa prevista nel Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico.

### 1.2.3 Piano Operativo Comunale POC

La disciplina urbanistica generale definita dal POC ricomprende norme con valore prescrittivo o con valore di indirizzo; essa è specificata, ai fini della formazione degli strumenti della pianificazione attuativa, con apposite Schede riferite alle diverse situazioni classificate dal PSC, raccolte nei Repertori ad esse dedicati e costituenti l'elaborato POC.4. Dall'analisi dell'Elaborato POC No.4 ed in particolare della Sezione 4.c dedicata alla "Città di Nuovo impianto, Poli Funzionali e Nodi di Scambio e di Servizio" di interesse per il progetto, non risultano schede normative specifiche per l'area in esame.

Si evidenzia che nel precedente POC 2010-2015, l'area dell'Avamposto di Porto Corsini, era inquadrata nella specifica Scheda M02. Nella Scheda M02, così come adottata dal Consiglio Comunale nel 2014 (Integrazione alla Scheda M02 relativa all'Avamposto di Porto Corsini per la realizzazione di servizi alla Darsena crociere) tra le "Criticità, vincoli, prescrizioni/prestazioni" erano indicate:

- ✓ caratterizzazione delle aree utilizzate come casse di colmata e loro restituzione ai sensi di legge in relazione agli usi finali previsti nel progetto. La congruità dei suoli ai sensi del D.Lgs 152/2006, in relazione agli usi previsti, costituisce presupposto alla fattibilità dell'intervento;
- ✓ dovrà essere prodotto un cronoprogramma di interventi che articoli coerentemente l'attuazione del comparto con le opere relative alla viabilità;
- ✓ il comparto è limitrofo ad aree di pregio ambientale (Riserve, zone SIC/ZPS): occorre pertanto valutare quali procedure obbligatorie e/o volontarie devono essere attivate ad integrazione della VAS;
- ✓ il nuovo insediamento dovrà perseguire obiettivi di innovazione tecnologica e contenimento energetico, mediante sia adeguate soluzioni di impianto urbanistico sia modalità costruttive e impiantistiche.

### 1.3 PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE PTRP

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale PTRP della Regione Emilia-Romagna è stato adottato con Deliberazioni Consiliari No. 2620 in data 29 Giugno 1989 e No. 2897 in data 30 Novembre 1989 e approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale No. 1338 del 28 Gennaio 1993.

Il PTRP individua e regola mediante le proprie Norme Tecniche di Attuazione (NTA):

- ✓ sistemi, zone ed elementi di cui è necessario tutelare i caratteri strutturanti la forma del territorio;
- ✓ zone ed elementi di specifico interesse storico o naturalistico;
- ✓ zone ed elementi caratterizzati da fenomeni di dissesto o di instabilità,
- ✓ unità di paesaggio, intese come ambiti territoriali aventi specifiche, distintive ed omogenee caratteristiche di formazione ed evoluzione.

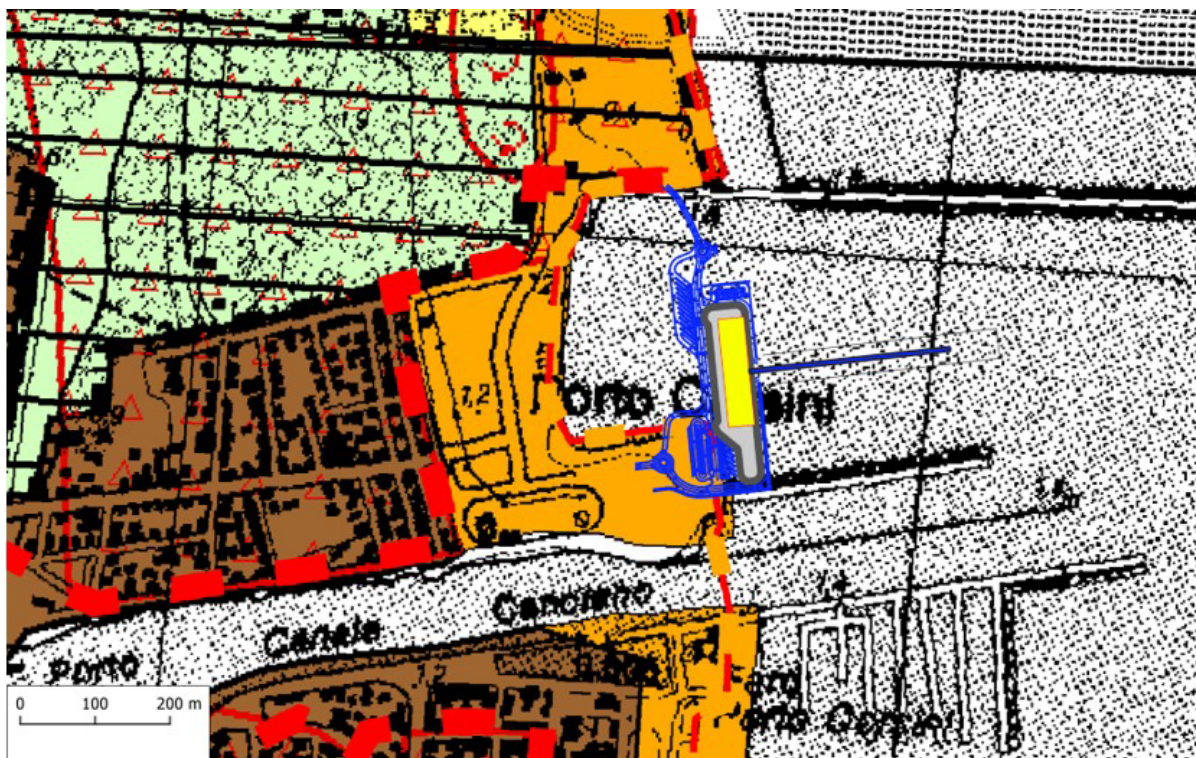
Nello sviluppo della pianificazione sotto ordinata tali aree sono state riprese, approfondite e regolate; in tal senso si rimanda pertanto al seguente paragrafo relativo al Piano Territoriale Provinciale (PTCP) di Ravenna per la regolamentazione di uso e trasformazione del territorio in esame.

### 1.4 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE PTCP DI RAVENNA

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Ravenna è stato approvato con DCP No. 9 del 28 Febbraio 2006. Il PTCP è stato successivamente oggetto di varianti, tra queste si segnala la variante specifica in attuazione al Piano Regionale dei Rifiuti (PRGR) approvata con DCP NO.10 del 27 Febbraio 2019.

Si riportano di seguito gli estratti per l'area di interesse degli elaborati grafici del PTCP relativi a:

- ✓ Tavola 2 - Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse naturali e storico-culturali;
- ✓ Tavola 3 - Carta della tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee.









			
Terminal	Passerella	Aree di Servizio	Viabilità e Parcheggi
<b>Sistemi e Zone strutturanti la forma del territorio</b>			
 SISTEMI - Perimetro del P.R. del Porto		 COSTA - Zone di Riqualificazione della Costa e dell'Arenile (Art. 3.13)	

Figura 3.6:PTCP - Tutela dei Sistemi Ambientali e delle Risorse Naturali e Storico-culturali










			
Terminal	Passerella	Aree di Servizio	Viabilità e Parcheggi
	Zone di protezione delle acque sotterranee costiere (Artt. 5.3; 5.7; 5.11)		

Figura 3.7: PTCP - Carta della Tutela delle Risorse Idriche Superficiali e Sotterranee

Nella seguente tabella sono riportate le aree del PTCP interessate dal progetto in esame.

Tabella 3.5: PTCP, Relazioni con il Progetto

Zona	Rif. NTA	Relazioni con il Progetto
Sistema Costiero (Tavola 2)	art. 3.12	Direttamente interessato
Zone di Riqualificazione della Costa e dell'Arenile (Tavola 2)	art. 3.13	Direttamente interessato/limitrofo
Zone di Protezione delle Acque Sotterranee Costiere (Tavola 3)	art. 5.3; 5.7; 5.11	Direttamente interessato/limitrofo

Oltre a quanto sopra, si evidenzia che il progetto in esame:

- ✓ ricade nell'Unità di Paesaggio UdP della "Costa Nord" (UdP identificate nella Tavola 1 del PTCP);
- ✓ interessa zone non idonee alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti (identificate nella Tavola 4 del PTCP);



✓ non interessa aree di tutela paesistica (identificate nella Tavola 2 del PTCP), aree della Rete Ecologica (identificate nella Tavola 6 del PTCP) e aree Forestali (identificate nella specifica Carta Forestale della Provincia di Ravenna allegata al PTCP).

Di seguito è riportato quanto previsto dalle Norme di Attuazione del Piano per le aree di interesse per il progetto.

Per quanto attiene al Sistema Costiero, tra le altre indicazioni il PTCP prevede che (art. 3.12):

- ✓ le strutture portuali, commerciali e/o industriali di interesse nazionale, le attrezzature e gli impianti ad esse connesse possono essere realizzate nel rispetto delle disposizioni delle leggi e dei piani vigenti in materia. Nel caso che detti interventi comportino degli scavi, il materiale di risulta, qualora possieda le caratteristiche potrà essere utilizzato a fini di ripascimento;
- ✓ la valorizzazione del sistema dei porti e degli approdi di interesse regionale e subregionale, e delle attrezzature connesse, deve avvenire prioritariamente mediante la tutela e l'adeguamento dei porti esistenti, evitando le opere suscettibili di provocare ulteriori fenomeni di erosione ed in ogni caso esclusivamente in coerenza con la pianificazione e programmazione regionale di settore;
- ✓ i nuovi manufatti edilizi ad uso residenziale, turistico-ricettivo e di servizio, eventualmente necessari in aggiunta a quelli esistenti, ove sia dimostrata l'indispensabilità della loro localizzazione all'interno degli ambiti territoriali di cui al presente articolo, devono essere localizzati prioritariamente in aree già urbanizzate.

Nelle Zone di Riqualificazione della Costa e dell'Arenile il PTCP individua (art. 3.13) le zone che riguardano l'arenile nei tratti già interessati da utilizzazioni turistico - balneari e le aree ad esso direttamente connesse prevalentemente inedificate o scarsamente edificate. Da tali zone sono escluse le aree ricadenti all'interno della perimetrazione del territorio urbanizzato nonché le aree del PRG del Porto di Ravenna soggette a piani urbanistici preventivi specifici. In tali zone gli strumenti di pianificazione definiscono le proprie indicazioni, nel rispetto di specifiche direttive tra le quali la fruizione degli elementi naturali ed il perseguimento del miglioramento dell'immagine turistica e della qualità della costa.

Le Zone di Protezione delle Acque Sotterranee Costiere (art. 5.3) sono state perimetrate in considerazione delle evidenze sperimentali di subsidenza costiera e di salinizzazione delle falde per ingressione di acque marine. In tali zone (art. 5.7) la provincia si orienta al diniego nell'esprimere il parere richiesto sul rilascio di concessione per nuove derivazioni di acque sotterranee la Provincia. La Provincia dà indirizzo di una attenta valutazione preventiva anche della perforazione a scopo di ricerca. Per le estrazioni di acque freatiche in corso di cantierizzazione, nelle escavazioni che espongono la falda freatica va limitato l'impiego di pompe well-point ad esclusione delle attività finalizzate a bonifiche e simili; lo scavo deve essere preferibilmente circondato da dispositivi idonei a limitare l'afflusso delle acque freatiche. L'allontanamento delle sole acque estratte dovrà avvenire preferibilmente per remissione diretta in falda freatica mediante pozzo a dispersione.

Sempre merito alla tematica "Acque" il PTCP (art. 5.11) prevede specifiche "Misure per il Risparmio Idrico nel Settore Civile e Acquedottistico". In particolare, il Piano sottolinea che il risparmio idrico nel settore civile è perseguito attraverso il raggiungimento del duplice obiettivo del contenimento dei consumi idrici e della riduzione degli emungimenti, mediante interventi finalizzati alla riduzione delle perdite di rete ed interventi infrastrutturali finalizzati alla progressiva sostituzione dei prelievi di acque di falda con opportune derivazioni di acque superficiali.

Le Unità di Paesaggio (art. 2.4) costituiscono ambito di concertazione per la definizione della sostenibilità delle trasformazioni determinate dalle politiche territoriali ed economiche sui paesaggi provinciali al fine di mantenere la coerenza.

La realizzazione del nuovo Terminal in esame è prevista in un'area già destinata alla funzione crocieristica. Nell'ambito di tale zona AdSP-MACS, in attuazione al PRP vigente, ha portato avanti specifici interventi mirati allo sviluppo dell'attività crocieristica (adeguamento fondali e opere di urbanizzazione come indicato precedentemente) e il progetto proposto è stato sviluppato in linea con tale progettualità.

Per quanto riguarda le terre e rocce da scavo, ove possibile sarà previsto il riutilizzo in sito previa caratterizzazione fisico-chimica, mentre la parte restante potrà essere inviata a smaltimento in discarica autorizzata e/o utilizzata fuori sito.

Per la realizzazione del progetto non è prevista la richiesta di concessione per derivazione di acque sotterranee.

Le attività di scavo saranno realizzate mediante tecniche che consentano di limitare le interferenze con le acque sotterranee.

## 1.5 NORMATIVA DI RIFERIMENTO SULL'INQUINAMENTO LUMINOSO

La Regione Emilia-Romagna presidia l'argomento sull'inquinamento luminoso con la Legge Regionale No. 19/2003 "Norme in materia di riduzione dell'inquinamento Luminoso e Risparmio energetico" e con direttive tecniche applicative che si susseguono al passo con evoluzioni tecnologiche e modifiche normative sovraordinate (Regione Emilia-Romagna, sito web: [www.regione.emilia-romagna.it/](http://www.regione.emilia-romagna.it/)).

La direttiva tecnica attualmente in vigore è contenuta nella DGR No. 1732/2015 "Terza Direttiva per l'applicazione dell'art. 2 della LR No.19 del 29 Settembre 2003 recante Norme in materia di riduzione dell'Inquinamento Luminoso e di risparmio energetico" che introduce nuovi ed importanti elementi finalizzati ad una sempre maggiore attenzione alla salvaguardia della salute e dell'ambiente.

Per inquinamento luminoso, ai sensi della normativa vigente, si intende l'alterazione dei naturali livelli di luce notturna dovuta alla luce artificiale ed in particolare, ogni forma di irradiazione di luce artificiale che presenta una o più delle seguenti caratteristiche:

- ✓ si disperde al di fuori delle aree a cui essa è funzionalmente dedicata;
- ✓ è orientata al di sopra della linea di orizzonte;
- ✓ induce effetti negativi conclamati sull'uomo o sull'ambiente;
- ✓ è emessa da sorgenti/apparecchi/impianti che non rispettano la legge e/o la seguente direttiva.

La DGR 1732/2015 (art.3, comma 1) definisce "Zone di particolare protezione dall'inquinamento luminoso" le Aree Naturali Protette, i siti della Rete Natura 2000, le Aree di collegamento ecologico di cui alla LR. 6/2005 e le aree circoscritte intorno agli Osservatori Astronomici ed Astrofisici, professionali e non professionali, che svolgono attività di ricerca o di divulgazione scientifica. All'interno di tali aree tutti i nuovi impianti di illuminazione esterna devono essere eseguiti a norma antinquinamento luminoso e a ridotto consumo energetico, in base ai requisiti specificati dall'articolo 4 del medesimo DGR 1732/2015. Non sono tenuti a rispettare tali requisiti gli impianti di illuminazione che rispondono ai requisiti definiti dall'art 7 (Deroghe).

è evidente che il Terminale e le aree di servizio non interessano le aree designate quali "Zone di particolare protezione dall'inquinamento luminoso".

Le attività di cantiere saranno di natura temporanea (nell'ordine dei due anni) e si prevede saranno condotte in periodo diurno.

Uno degli aspetti principali su cui è stato predisposto il progetto è la sostenibilità ambientale; in tal senso è stata prevista:

- ✓ ottimizzazione degli involucri edilizi;
- ✓ impiego di sistemi fotovoltaici;
- ✓ ottimizzazione degli impianti di climatizzazione e ventilazione meccanica;
- ✓ ottimizzazione dell'illuminazione interna ed esterna.

## 2 CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

L'area in esame è inclusa nell'area della cassa di colmata compresa tra la zona urbanizzata ad Ovest Porto Corsini e l'opera di difesa longitudinale realizzata nel 2005.

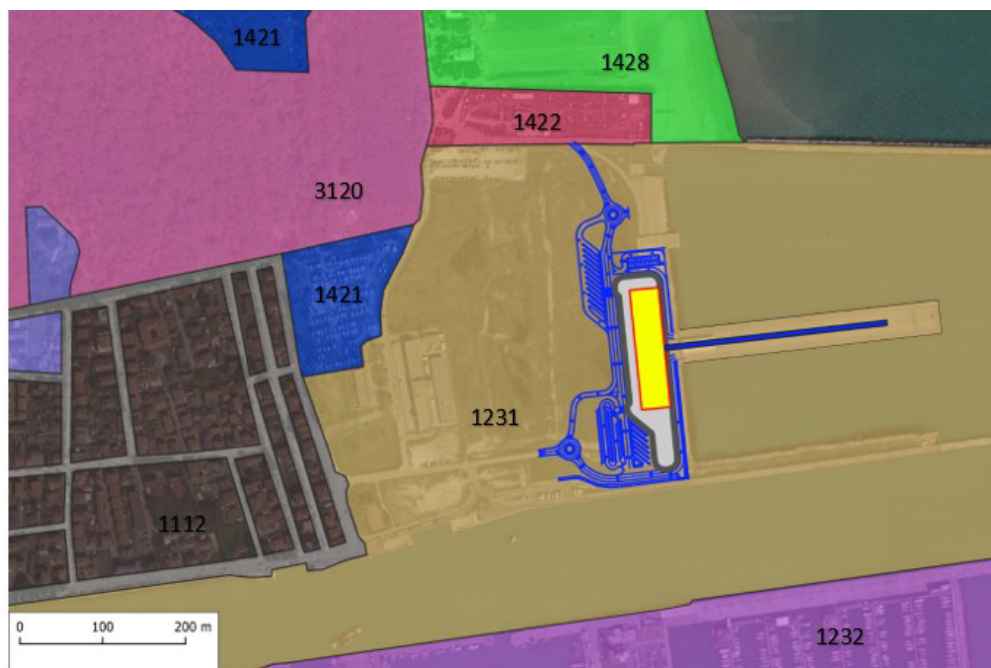
L'area oggetto di studio è stata modificata mediante riporto di terreno che ha spostato la linea di costa più ad Est, riempiendo lo spazio delimitato ad Est dall'opera di difesa longitudinale per una altezza di alcuni metri.

Si riportano di seguito le principali caratteristiche dell'area in termini di:

- ✓ uso del suolo;
- ✓ ambiente idrico;
- ✓ biodiversità,
- ✓ viabilità.

### 2.1 USO DEL SUOLO

Nella seguente figura è riportata la carta dell'uso del suolo della Regione Emilia-Romagna (Anno 2017 - Coperture vettoriali dell'uso del suolo - Edizione 2020).



Terminal	Passerella	Aree di Servizio	Viabilità e Parcheggi

Uso del Suolo			
1231	Aree Portuali Commerciali	1422	Aree Sportive
1421	Campeggi e strutture turistico-ricettive	1112	Tessuto residenziale rado
1222	Reti stradali	1428	Aree adibite alla balneazione
1232	Aree portuali per il diporto	3120	Boschi di conifere

Figura 4.1: Uso del Suolo

Dalla precedente figura è possibile osservare che l'area in esame è inclusa nell'area "Aree portuali commerciali". Nelle aree circostanti sono presenti:

- ✓ Aree Adibite alla Balneazione (a Nord), che rappresentano le aree di spiaggia;
- ✓ Aree Sportive (a Nord); l'area è adibita a servizi legati alla nautica;
- ✓ Boschi di Conifere (a Nord Ovest), che costituiscono un'importante area verde tutelata (si veda il Capitolo 6);
- ✓ Campeggi e Strutture Turistico-Ricettive (a Est e a Nord-Ovest); sono aree adibite a sosta dei camper (in prossimità di Porto Corsini) e a villaggio turistico ("Villaggio del Sole" incluso nel bosco di conifere);
- ✓ Tessuto Residenziale Rado (ad Ovest), relativo all'abitato di Porto Corsini.

## 2.2 AMBIENTE IDRICO

Per quanto riguarda l'ambiente idrico si evidenzia che il progetto è localizzato:

- ✓ nella zona di avamposto di Porto Corsini, già adibita a Terminal Crociere che si affaccia sul canale di accesso al porto;
- ✓ tra le zone costiere Marina Romea (a Nord) e Marina di Ravenna (a Sud);
- ✓ tra le foci del Fiume Lamone e dei Fiumi Uniti (corso idrico generato dalla confluenza dei Fiumi Montone e Ronco) localizzate rispettivamente a Nord a circa 3.4 km e a Sud a circa 11.5 km;
- ✓ nel territorio di competenza del Consorzio di Bonifica della Romagna che gestisce l'attività di bonifica e di irrigazione oltre a provvedere alla vigilanza e alla manutenzione delle opere connesse. Il canale di bonifica più prossimo all'area di progetto è rappresentato dal canale "Pineta e Marina Romea" che si estende parallelamente alla costa dalla foce del Fiume Lamone fino al Canale Candiano presso Porto Corsini; il canale è localizzato a circa 900 m ad Est del Terminal;
- ✓ a circa 1.3 km ad Ovest dall'area umida Piassassa della Baiona (ricadente nella categoria di classificazione delle acque di transizione); tale area umida si connette al Canale Candiano tramite il Canale della Baiona nella zona tra l'Area industriale Nord-Est di Ravenna, Porto Corsini e Marina di Ravenna;
- ✓ in prossimità del Canale Candiano nel tratto in cui lo stesso corso idrico si immette nel canale di accesso al porto.

## 2.3 BIODIVERSITÀ

In merito al tema della biodiversità, come precedentemente indicato, l'area nella quale si prevede realizzare il progetto è costituita da un'area modificata mediante riporto di terreno di basso interesse naturalistico.

Nelle zone circostanti sono invece presenti elementi di rilevante importanza da un punto di vista naturalistico sottoposti a tutela; tali elementi sono costituiti dalle lagune salmastre e ambienti di transizione, i boschi misti termofili, mesofili e xerofili planiziali come le pinete costiere ed i residui cordoni dunosi costieri.

Nello specifico, come dettagliato al Capitolo 6 al quale si rimanda, le aree naturalistiche più prossime al sito sono rappresentate dal sito Rete Natura 2000 SIC ZPS - IT4070005 "Pineta di Casalborsetti, Pineta Staggioni, Duna di Porto Corsini" e dal Parco Regionale del Delta del Po.

Tale sito Rete Natura 2000 comprende la naturale successione di ambienti costieri che, dalla riva del mare, giungono alle dune grigie consolidate dell'entroterra (complesso di dune fossili risalenti alla linea di costa del XVI secolo). Il sito comprende anche la spiaggia, il mare antistante per un tratto di circa 300 metri e la foce del fiume Lamone, rettificata ed alterata, a separare la zona di Casalborsetti a Nord da quella di Marina Romea a Sud (Comune di Ravenna, Elaborato Gestionale, 2° POC, POC.6 Relazione di VALSAT/VAS e Valutazione di Incidenza Ambientale, Modificato con DCC No. 222674/155 del 11 Dicembre 2018).

Dalla battigia si incontrano in sequenza: piccoli tratti di dune attive, ora ridotte a piccoli lembi dalla costruzione di scogliere artificiali e stabilimenti balneari, pinete di *Pinus pinaster* e *Pinus pinea* di origine antropica e, verso Casalborsetti, dune relitte consolidate coperte di boscaglia termofila, pratelli aridi di specie colonizzatrici, coltivi e incolti.



Quantitativamente prevalenti sono le foreste di conifere (pineta di origine artificiale pari al 30% della superficie complessiva), le dune e spiagge sabbiose (20%), le acque costiere marine (24%) e le colture estensive (10%).

Non mancano acque interne stagnanti e correnti, paludi, boscaglie e macchie con sclerofille, praterie aride, lembi di bosco a caducifoglie.

La pressione antropica è elevatissima, sia per la frequentazione balneare, sia per la presenza di manufatti e infrastrutture. Ciò nonostante, pur in un contesto schematicamente semplice l'area contiene un mosaico di habitat complessi, differenziati, sovrapposti e particolarmente ricchi di elementi di pregio, resi ancor più fragili da un marcato rischio di ulteriore degrado. Dieci habitat di interesse comunitario, tra i quali tre prioritari, coprono i due terzi della superficie del sito.

Nella seguente figura è riportato un estratto per l'area di interesse della Carta degli Habitat nei SIC e nelle ZPS dell'Emilia-Romagna (Aggiornamenti 2013-2014 approvati con Determinazioni regionali No.13910 del 31/10/2013 e NO. 2611 del 9/3/2015) (Cartografia in formato digitale disponibile presso il sito web della Regione Emilia Romagna, sito web: <http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it>).



Terminal	Passerella	Aree di Servizio	Viabilità e Parcheggi

Habitat	
	91F0 (50% della sup.) con compresenza di 2270* (50%) 91F0 - Foreste miste riparie di grandi fiumi a Quercus robur, Ulmus laevis e Ulmus minor, Fraxinus excelsior o Fraxinus angustifolia (Ulmion minoris) 2270* - Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster
	2270* (80% della sup.) con compresenza di 91F0 (10%) e di 9340 (10%) 2270* - Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster 91F0 - Foreste miste riparie di grandi fiumi a Quercus robur, Ulmus laevis e Ulmus minor, Fraxinus excelsior o Fraxinus angustifolia (Ulmion minoris) 9340 - Foreste di Quercus ilex e Quercus rotundifolia
	2270* (100% della sup.) 2270* - Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster
	2120 (20% della sup.) con compresenza di 2230 (20%) e di 2270* (20%) 2120 - Dune mobili del cordone litorale con presenza di Ammophila arenaria (dune bianche) 2230 - Dune con prati dei Malcolmietalia 2270* - Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster
	2110 (100% della sup.) 2110 - Dune embrionali mobili
	2270* (90% della sup.) con compresenza di 9340 (10%) 2270* - Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster 9340 - Foreste di Quercus ilex e Quercus rotundifolia

1.1.1.1 Figura 4.2: Carta degli Habitat

Dalla precedente figura è possibile evidenziare il progetto in esame non interessa direttamente alcuno degli habitat perimetrati.

Di grande interesse è l'avifauna, con 10 specie nidificanti importanti e 19 specie legate agli ambienti acquatici (Svassi, vari Caradriformi tra cui la Beccaccia di mare ed il Fratino) oppure ai boschi con radure ed agli ambienti di macchia.

Sono inoltre presenti mammiferi (recentissime segnalazioni riportano la presenza del chiroterro Barbastello, di interesse comunitario), anfibi (Raganella "Hyla italica", Rospo smeraldino e Rana verde, specie incluse nell'All. IV Direttiva Habitat e Convenzione di Berna), rettili e, nei canali e bacini con acque salmastre, sono presenti specie ittiche di interesse comunitario. Gli insetti annoverano lepidotteri e vari coleotteri.

## 2.4 VIABILITÀ

I principali collegamenti stradali del territorio del comune di Ravenna sono rappresentati da:

- ✓ verso Nord la Strada Statale Romea (No. 309) e la Statale Adriatica (No. 16);
- ✓ verso Sud la stessa Statale Adriatica (No. 16), la Superstrada Ravenna-Orte (E45) e la Statale Tosco-Romagnola (No. 67); verso ovest il raccordo autostradale con l'Autostrada A14 e la Statale di San Vitale (No. 253);
- ✓ verso Est i numerosi accessi al mare Adriatico.

A livello locale, la maglia della viabilità principale è costituita da via Baiona, che rappresenta la strada di accesso a Porto Corsini sia per i flussi veicolari provenienti da Nord sia per quelli da Sud. Nell'ambito di Porto Corsini, via Volano, via Po e via Molo Sanfilippo creano un anello di strade con disposizione Est- Ovest che servono le aree residenziali centrali, la Guardia Costiera e garantiscono la connessione con il molo e il Terminal Crociere.

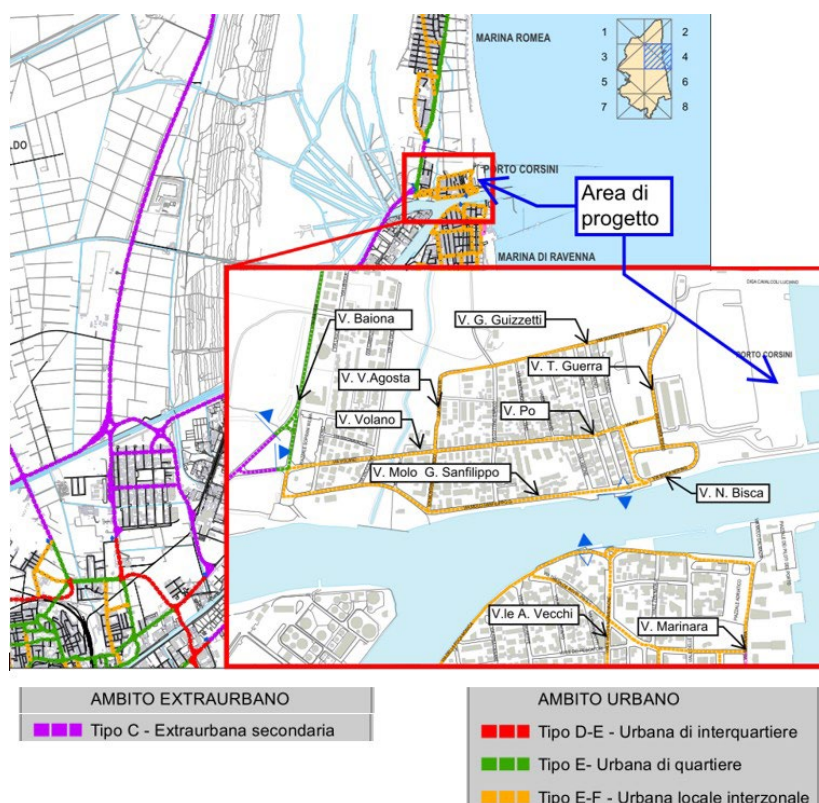


Figura 4.3: Viabilità Locale presso Porto Corsini

Il porto di Ravenna costituisce sicuramente un importante nodo di comunicazioni, prevalentemente commerciale, tra i principali dell'Adriatico. Le banchine di carico e scarico si estendono per diversi chilometri e sono attrezzate con moderne tecnologie di movimentazione di svariati generi di prodotti, che vengono stoccati in ampie aree di deposito e magazzini direttamente collegati ai mezzi di trasporto via terra e sulla rete ferroviaria.

Con l'avvio operativo nel 2011 del Terminal Crociere in località Porto Corsini, Ravenna è entrata nel circuito delle crociere nel Mediterraneo, diversificando ed ampliando l'offerta del porto ed aprendosi a tale segmento turistico.

### 3 CONTESTO PAESAGGISTICO DI RIFERIMENTO

Il territorio del Comune di Ravenna è costituito per circa il 70% da zone agricole, per circa il 18% da zone naturali e per la restante parte da aree urbanizzate e infrastrutture (Comune di Ravenna, Elaborato Gestionale, 2° POC, POC.6 Relazione di VALSAT/VAS e Valutazione di Incidenza Ambientale, Modificato con DCC No. 222674/155 del 11 Dicembre 2018).

Nonostante le grandi bonifiche e l'insediamento di una importante area produttiva intorno al porto, il territorio ravennate è ancora oggi caratterizzato dalla presenza di una straordinaria varietà di paesaggi naturali, attraverso i quali si può leggere la struttura morfologica della fascia costiera romagnola, con la caratteristica successione degli habitat: la spiaggia con dune attive e consolidate, le bassure retrodunali, i boschi planiziali e le pinete dell'entroterra. Le zone naturali rimaste sono raggruppate in due vasti comparti, rispettivamente a nord e a sud della città di Ravenna, separati dal porto canale Candiano e dalla zona industriale.

Facendo riferimento alla schematizzazione del paesaggio presentata negli strumenti di pianificazione urbanistica del Comune di Ravenna, si evidenzia che:

- ✓ l'area del Terminal si colloca nel Contesto d'Area Vasta No.8 "La Fascia Costiera Nord – San Vitale" e in particolare nel Contesto locale - 8.3 "Casal Borsetti - Marina Romea".
- ✓ Il molo crociere e lo specchio acqueo antistante il Terminal ricade nel Contesto No.9 "La Città e il Porto di Ravenna" e in particolare nel Contesto locale – 9.2 "Il Porto".

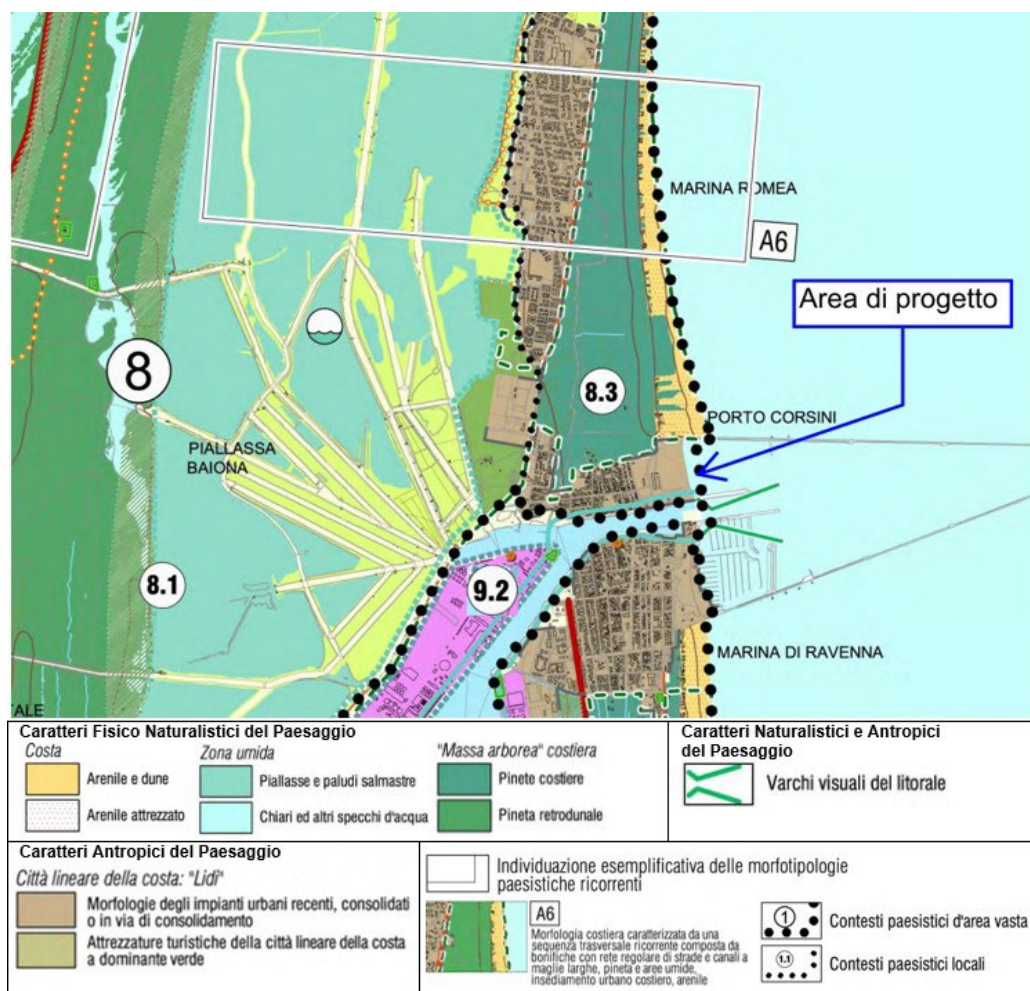


Figura 5.1: Carta dei Caratteri del Paesaggio e Contesti Paesistici Locali

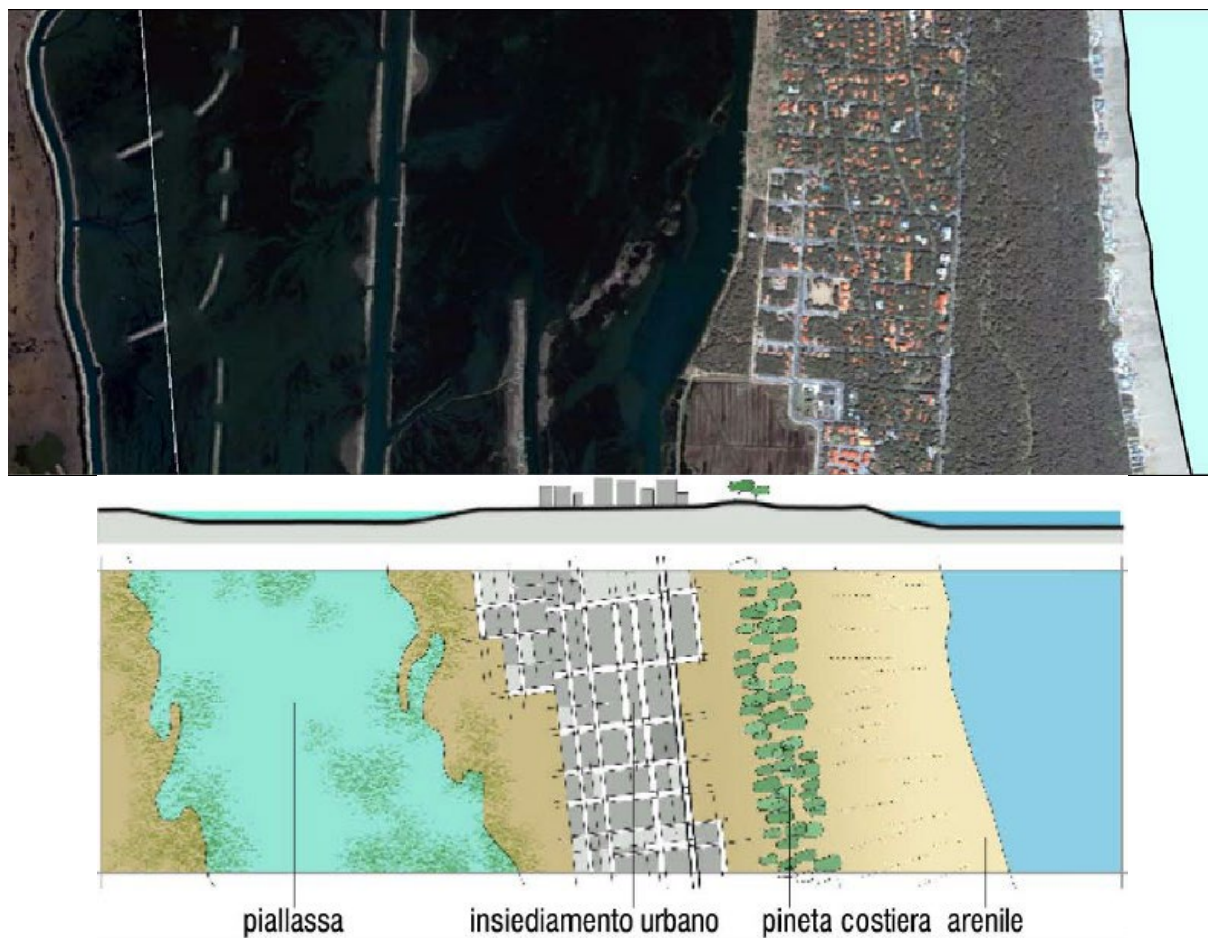


### 3.1 CONTESTO LOCALE NO. 8.3 “CASAL BORSETTI - MARINA ROMEA”

Nel Contesto Locale 8.3 “Casal Borsetti - Marina Romea” la presenza degli insediamenti costieri di origine recente, alternata all'ampia pineta costiera, ne costituiscono i caratteri strutturanti. Si tratta di un paesaggio costiero nel quale gli insediamenti lineari costituiscono degli episodi conclusi che si alternano alle estese pinete costiere ed alle foci dei corsi d'acqua tra cui il Canale Candiano.

Gli insediamenti di Porto Corsini e Marina di Romea sono immersi nella sequenza longitudinale parallela alla linea delle zone umide e delle pinete secondo lo schema di funzionamento della morfotipologia paesistica ricorrente in cui zone artificiali e zone naturali convivono senza interferenze reciproche.

Nello specifico la morfologia paesistica costiera ricorrente (individuata con la sigla A6 nella precedente Carta dei Caratteri Locali) è caratterizzata da una sequenza trasversale composta da bonifiche con rete regolare di strade e canali a maglie larghe, pineta e aree umide, insediamento urbano costiero, arenile.



1.1.1.2 [Figura 5.2: Schema Morfologia Costiera Ricorrente “A6” tra Porto Corsini e Marina di Romea](#)

Gli insediamenti costieri presenti stabiliscono rapporti differenti con il territorio dell'entroterra a seconda delle diverse situazioni nelle quali si inseriscono rispetto alla sequenza delle componenti naturalistiche:

- ✓ il margine dell'insediamento costiero di Marina Romea si contrappone con il suo fronte, allineato sulla viabilità di servizio e sulla pista ciclabile, ritmato dall'alternanza dei volumi edificati e degli spazi verdi di pertinenza alla vegetazione della Piallassa Baiona;
- ✓ il margine dell'insediamento di Porto Corsini che si affaccia sul Canale Candiano si contrappone in maniera netta e definita alla pineta. Gli elementi che caratterizzano gli insediamenti presenti sono costituiti da "fasce" parallele alla linea di costa, distinte e caratterizzate dalle diverse funzioni alle quali sono adibite: il mare con le opere di difesa sull'acqua, l'arenile con gli stabilimenti balneari, la strada con i percorsi di distribuzione delle strutture balneari e gli alberghi, il tessuto fitto delle residenze e degli alberghi. Nell'omogeneità delle caratteristiche sopra descritte la pineta costituisce un importante elemento di rarefazione.



La foce dei fiumi e i corsi d'acqua, la pineta costiera, le aree di vegetazione arbustiva, la rete dei canali nella pineta, la fascia dell'arenile costituiscono la consistente presenza di valori naturalistico ambientali che caratterizzano il contesto.

Per quanto riguarda gli obiettivi pervisti per tale contesto locale, si rimanda all'analisi del RUE al precedente Paragrafo 3.2.2.

### 3.2 CONTESTO LOCALE NO. 9.2 "IL PORTO"

Il Contesto locale "9.2 – Il porto" si caratterizza per essere il paesaggio "tecnologico" per eccellenza di Ravenna costituito dall'insieme di componenti e segni (impianti produttivi, impianti tecnologici, attrezzature portuali, ecc.) che formano lo Spazio portuale, al centro del quale si trova l'asta del Canale Candiano fino alla Darsena di città. Costituisce una significativa emergenza naturalistica l'invaso della Piallassa Piomboni, di fatto inglobata nel porto.

Lo "scenario portuale" è connotato dalla estensione e consistenza delle vaste aree produttive e tecnologiche che contengono al loro interno una varietà di manufatti in termini morfotipologici, dimensionali, di materiali, forme, colori e funzioni, di strutture e infrastrutture differenti legate alle attività produttive, logistiche, portuali di trasporto merci e passeggeri.

La caratterizzazione paesaggistica di questo singolare Contesto è legata all'insieme dei segni presenti in ciascuna parte dello stesso alla loro attuale consistenza e qualità, ma anche alle dinamiche di riqualificazione e trasformazione promosse dalla pianificazione urbanistica che hanno in questo contesto una alta concentrazione.

Per quanto riguarda gli obiettivi pervisti per tale contesto locale, si rimanda all'analisi del RUE al precedente Peragrafo 3.2.2.

### 3.3 INQUADRAMENTO PAESAGGISTICO DI DETTAGLIO

L'area in esame è inclusa tra la cassa di colmata compresa tra la zona urbanizzata ad Ovest Porto Corsini e l'opera di difesa longitudinale realizzata nel 2005 in pietrame calcareo, che costituisce il limite a mare della zona di progetto e l'esistente molo crociere.

I principali elementi antropici presenti sono rappresentati da:

- ✓ edificio isolato che ospita la sede della Capitaneria di Porto (immediatamente ad Est di Porto Corsini) a circa 220 m dal Terminal
- ✓ l'area di sosta camper adiacente alla sede della Capitaneria e l'area a servizio della nautica localizzate rispettivamente a circa 280 m ad Est e a circa 180 m a Nord del Terminal;
- ✓ il complesso turistico "Villaggio del Sole" ricadente all'interno delle aree naturali tutelate e localizzato a circa 500 m a Nord-Ovest del Terminal;
- ✓ infrastrutture e servizi turistici localizzati nelle aree di spiaggia a circa 340 m a Nord-Ovest del Terminal;
- ✓ il centro abitato di Marina di Ravenna con il suo porto turistico localizzati oltre il canale Candiano in direzione Sud tra i 350 e i 250 m.

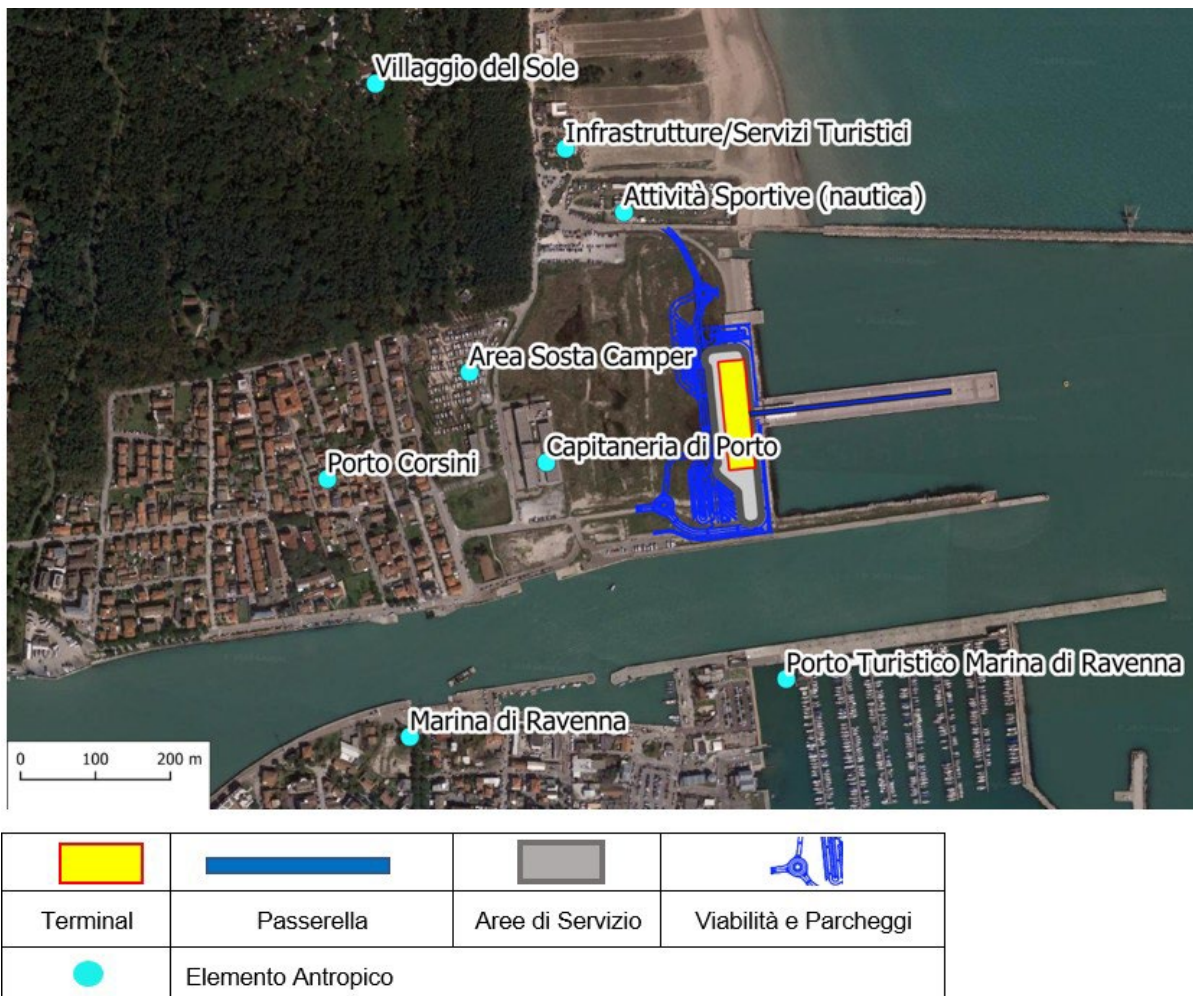


Figura 5.3: Elementi Antropici

Il contesto paesaggistico direttamente interessato dal progetto è tipicamente portuale; nella parte iniziale del molo crociere è presente una struttura a servizio dell'attività crocieristica e l'area è caratterizzata dalla presenza:

- ✓ verso Est, dello specchio acqueo del canale di accesso al porto in cui si inseriscono:
  - il molo guardiano che delimita il confine con il Canale Candiano,
  - il molo crociere di larghezza circa 40 m e lunghezza circa 300 m,
  - la diga foranea Nord a protezione del porto di lunghezza pari a circa 2.3 km;
- ✓ del Canale Candiano a Sud.



Figura 5.4: Vista Aerea da Ovest verso Est dell'Area Portuale Antistante l'Area di Progetto

Si evidenzia che la struttura bianca lungo l'opera di difesa presente in basso nella foto precedente è stata rimossa.

Le aree lungo il Canale Candiano ad Ovest del Terminal sono caratterizzate dalla presenza dell'abitato di Porto Corsini.

A Nord di Porto Corsini il paesaggio è fortemente caratterizzato dalla presenza di un'ampia area boscata (area naturale sottoposta a tutela di differente natura) che si estende parallelamente alla costa per circa 3.3 km fino alla foce del Fiume Lamone.





[Figura 5.5: Vista Aerea da Est verso Ovest dell'Area di Progetto](#)

La zona a Nord del Terminal tra l'area verde e il mare è contraddistinta dalla presenza di un litorale sabbioso lungo il quale sono presenti numerosi strutture/servizi ad uso turistico.



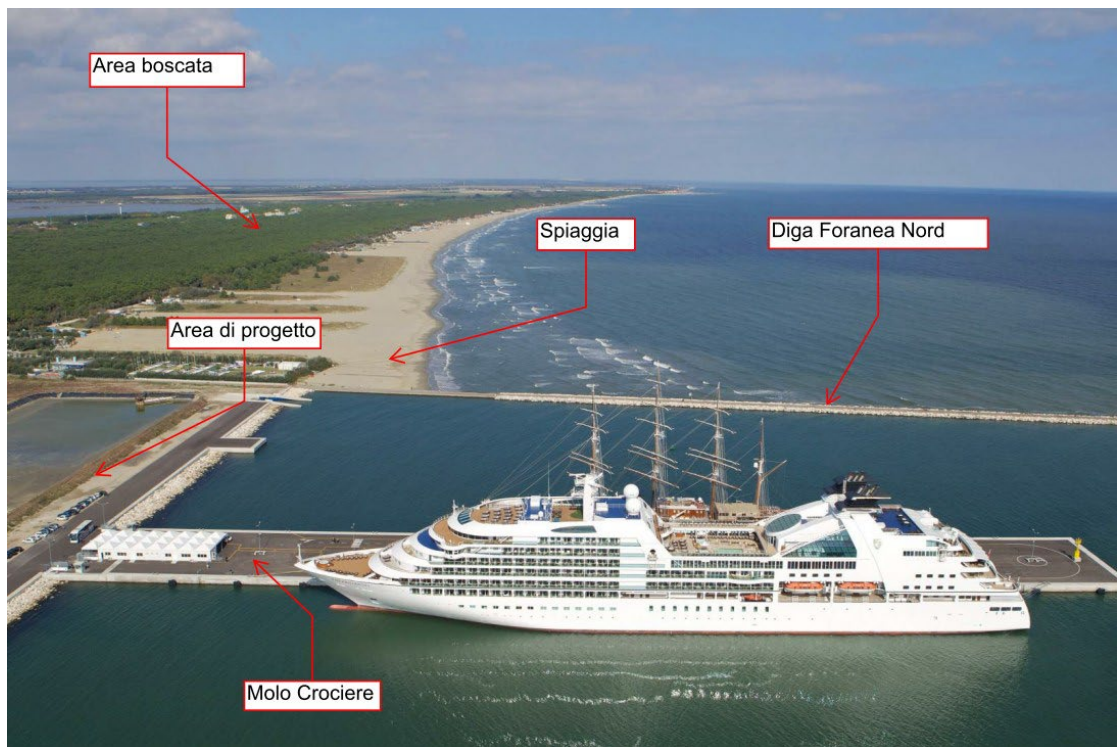


Figura 5.6: Vista Aere da Sud verso Nord della Zona Costiera a Nord dell'Area di Progetto

Oltre il canale Candiano in direzione Sud è presente il centro abitato di Marina di Ravenna con il suo Porto Turistico e, più ad Ovest, l'area settentrionale della zona industriale di Ravenna.



[Figura 5.7: Vista Aere da Nord Est verso Sud Ovest dell'Area di Progetto](#)

Dalla precedente Figura 5.1 è possibile inoltre osservare che l'area in esame non è inclusa dell'ambito dei "Varchi di Visuale del Litorale".

Oltre a quanto sopra si evidenzia che nell'ambito del PTCP la strada che collega Porto Corsini a Marina Romea (Via Baiona nel tratto ad Ovest di Porto Corsini) è classificata come Strada Panoramica.

In merito al tema della "visibilità" si può preliminarmente indicare che l'area di interesse:

- ✓ è osservabile da punti di osservazione senza ostacoli visivi:
  - dalle zone più prossime al progetto in esame sia da terra (aree ad Ovest del Terminale, dalla diga foranea e dal molo guardiano) sia da mare (aree portuali),
  - dai moli che delimitano la zona Nord di Marina di Ravenna e l'adiacente porto turistico (sponda Sud del Canale Candiano);
- ✓ dalle aree di spiaggia a Nord del progetto, la presenza della diga foranea Nord e la fascia alberata che delimita le strutture dell'area di servizio alla nautica, ne limitano la visibilità; la visibilità andrà sempre più a ridursi con l'aumentare della distanza;
- ✓ non sarà visibile dalla strada panoramica ad Ovest del progetto (via Baiona) per la presenza di barriere visive rappresentate dall'abitato di Porto Corsini e, proseguendo in direzione Nord rispetto a quest'ultimo delle aree boscate.

Si evidenzia inoltre che la realizzazione del sistema dunoso e la messa a dimora delle specie vegetali previsti nell'ambito del progetto del "Parco delle Dune" (che si prevede realizzare nelle aree immediatamente a Ovest del Terminal) potrà costituire un "cuscinetto verde" di mascheramento della zona di interesse ed al contempo di integrazione con il sistema boschivo delle aree naturali limitrofe.

In riferimento alle tutele paesaggistiche previste dal D.Lgs 42/04 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio), come già segnalato dettagliato al successivo Capitolo 7 al quale si rimanda per maggiori dettagli, il progetto non interessa sostanzialmente aree sottoposte a tutela dal D.Lgs 42/04. Si evidenzia che il tratto terminale Nord della nuova

viabilità (in raccordo alla viabilità esistente) è localizzato in corrispondenza del perimetro delle aree sottoposte a vincolo. Sulla base di quanto indicato negli strumenti di Pianificazione Urbanistica Comunale, il progetto ricade nella Zona 4 di Tutela delle Potenzialità Archeologiche per la quale non è prevista alcuna autorizzazione da parte della Soprintendenza per attività di attività di modificazione del sottosuolo.

Si evidenzia infine che l'area in cui si prevede realizzare il progetto non è inclusa nelle "Zone di particolare protezione dall'inquinamento luminoso".



## 4 AREE NATURALI SOGGETTE A TUTELA

Nel presente paragrafo sono individuate ed analizzate le interazioni delle opere a progetto con:

- ✓ Siti Rete Natura 2000;
- ✓ Aree Naturali Protette.

### 4.1 RETE NATURA 2000

Nella seguente figura è riportata la perimetrazione dei siti Natura 2000 presenti nell'area in esame (cartografia relativa alla banca dati Natura 2000 ufficiale inviata alla Commissione Europea a Dicembre 2019, disponibile sul sito del MATTM al link: [ftp://ftp.minambiente.it/PNM/Natura2000/TrasmissioneCE\\_2019/](ftp://ftp.minambiente.it/PNM/Natura2000/TrasmissioneCE_2019/)).

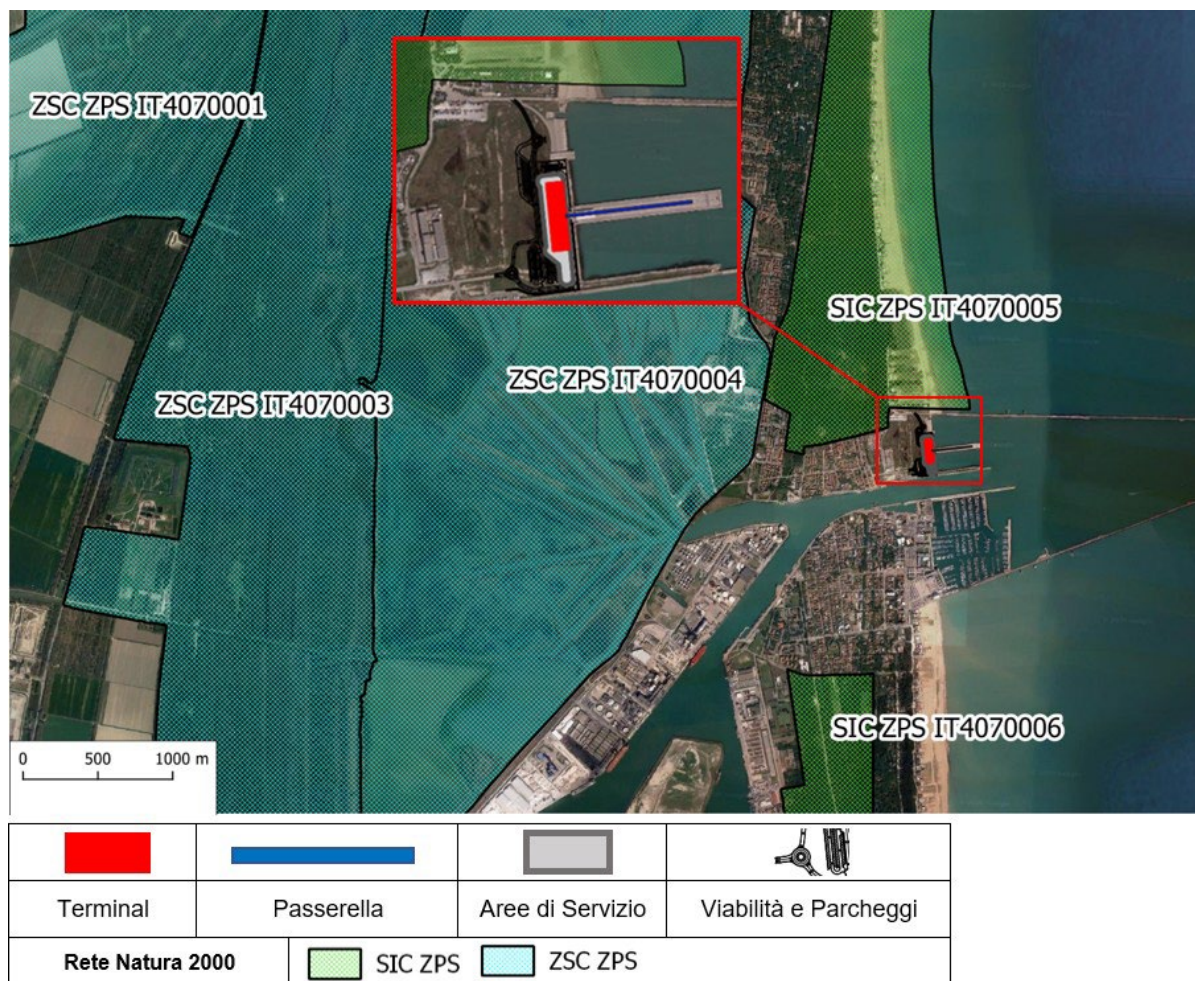


Figura 6.1: Rete Natura 2000

Dalla precedente figura si evince che il progetto in esame non interferisce direttamente con i siti della Rete Natura 2000. I siti della Rete Natura 2000 più prossimi al progetto sono riportati nella seguente tabella.

Tabella 6.1: Rete Natura 2000, Relazioni con il Progetto



Siti Rete Natura 2000	Relazioni con il progetto
SIC ZPS - IT4070005 Pineta di Casalborsetti, Pineta Staggioni, Duna di Porto Corsini	a circa 200 m a Nord dell'Area Terminal a circa 40 m dalla nuova viabilità nel tratto di raccordo a quella esistente (Nord)
ZSC ZPS - IT4070004 - Piallasse Baiona, Risega e Pontazzo	a circa 1.1k m a Ovest dell'Area Terminal
ZSC ZPS - IT4070006 Pialassa dei Piomboni, Pineta di Punta Marina	a circa 1.4 k m a Sud dell'Area Terminal
ZSC ZPS - IT4070003 Pineta di San Vitale, Bassa del Pirottolo	a circa 3.6 km a Ovest
ZSC ZPS - IT4070001 Punte Alberete, Valle Mandriole	a circa 5 km a Ovest

In considerazione della presenza di Siti Natura 2000 nelle aree prossime al progetto (si veda la precedente tabella), si ritiene verosimile che il progetto dovrà essere sottoposto alla procedura di Valutazione di Incidenza (VINCA) sui Siti Natura 2000.

## 4.2 AREE NATURALI PROTETTE

Nella seguente figura è riportata la perimetrazione delle Aree Naturali Protette presenti nell'area in esame (cartografia relativa a: Parchi disponibile sul sito della Regione Emilia Romagna al link: <http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/parchi-natura2000/consultazione/dati>; Aree Ramsar disponibile sul Portale Cartografico Nazionale PCN del MATTM al sito: <http://www.pcn.minambiente.it/mattm/>)

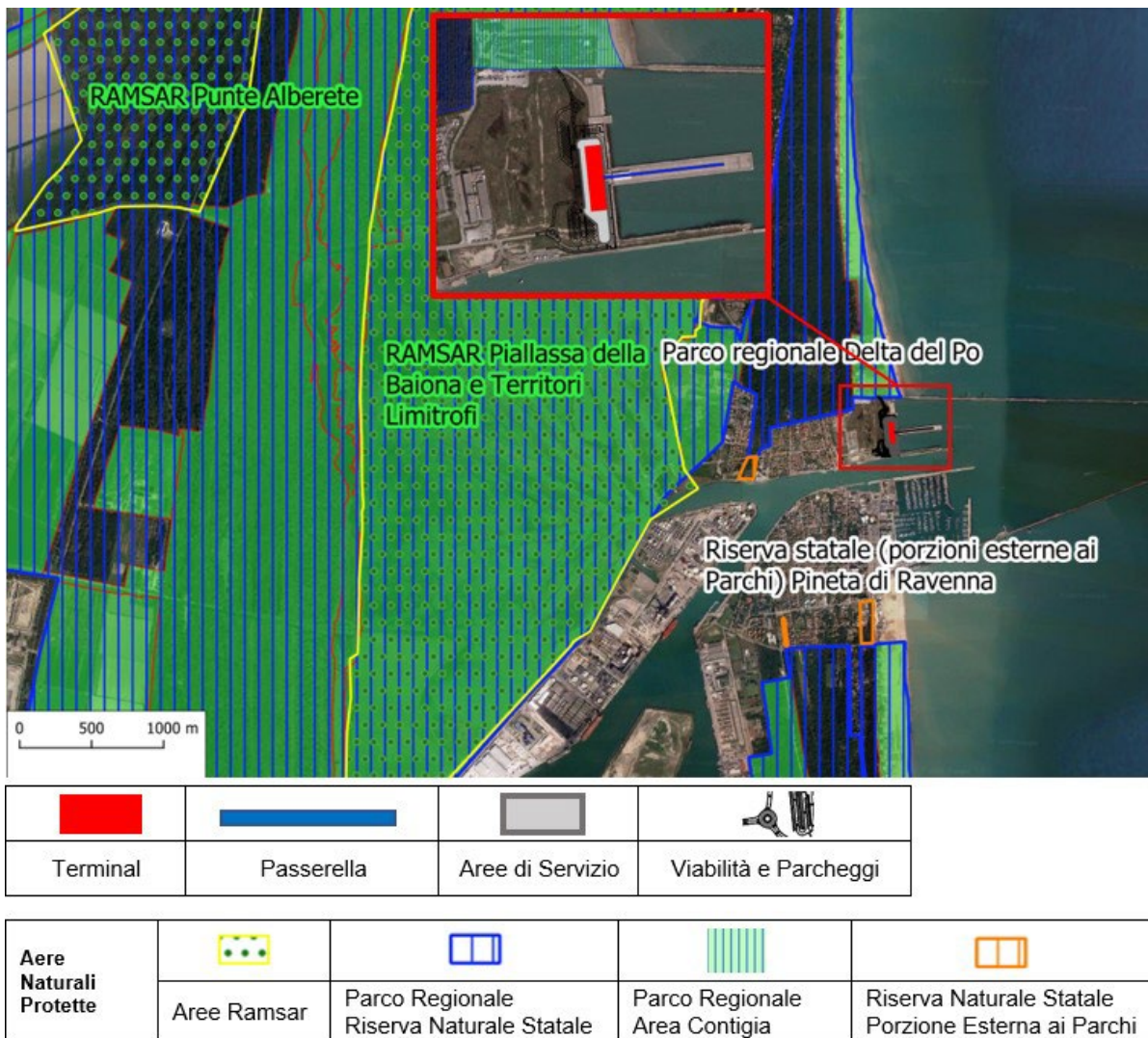


Figura 6.2: Aree Naturali Protette

Dalla precedente figura si evince che il progetto non interessa sostanzialmente Aree Naturali Protette. Si evidenzia che il tratto terminale Nord della nuova viabilità (in raccordo alla viabilità esistente) è localizzato in corrispondenza del perimetro dell'Area Contigua del Parco Regionale.

Nella seguente tabella sono riportate le relazioni tra le aree naturali protette e il progetto in esame.

Tabella 6.2: Aree Naturali Protette, Relazioni con il Progetto

Aree Naturali Protette	Relazioni con il progetto
Parco Regionale del Delta del Po - Area Contigua	a circa 150 m a Nord dell'Area Terminal  Progetto sostanzialmente esterno alle aree del Parco. Il tratto terminale Nord della nuova viabilità (in raccordo alla viabilità esistente) localizzato in corrispondenza del

Aree Naturali Protette	Relazioni con il progetto
	perimetro del Parco (area contigua).
Parco Regionale del Delta del Po - Riserva Naturale Statale "Pineta di Ravenna"	a circa 250 m a Nord Ovest dall'Area Terminal
Riserva Naturale Statale "Pineta di Ravenna" (esterna al Parco)	a circa 920 m ad Ovest dall'Area Terminal
Area Ramsar "Piallassa della Baiona e Territori Limitrofi"	a circa 1.3 km a Ovest dall'Area Terminal
Area Ramsar "Punte Alberete"	a circa 5 km a Nord-NO dall'Area Terminal

Si evidenzia che la Riserva Naturale Statale "Pineta di Ravenna" si estende all'interno dell'area del Parco e che lo stesso Parco include anche la Riserva Naturale Orientata "Duna Costiera di Porto Corsini" localizzata a circa 650 m a Nord del Terminal.

Il territorio del Parco del Delta del Po è costituito da specifiche aree definite Stazioni (Legge Regionale n. 06/2005) ciascuna con caratteristiche ambientali. Le aree del Parco del Delta del Po in prossimità del progetto in esame fanno riferimento alla Stazione S. Vitale e Pialasse di Ravenna.

## 5 BENI VINCOLATI AI SENSI DEL CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO (D.LGS 42/2004)

Il patrimonio nazionale dei "beni culturali" è riconosciuto e tutelato dal Decreto Legislativo No. 42 del 22 Gennaio 2004, "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, ai sensi dell'Art. 10 della Legge 6 Luglio 2002, No. 137" e s.m.i.. Il decreto costituisce il codice unico dei beni culturali e del paesaggio che recepisce la Convenzione Europea del Paesaggio e rappresenta il punto di confluenza delle principali leggi relative alla tutela del paesaggio, del patrimonio storico ed artistico (Legge 1 Giugno 1939, No. 1089, Legge 29 Giugno 1939, No. 1497, Legge 8 Agosto 1985, No. 431) e disciplina le attività concernenti la conservazione, la fruizione e la valorizzazione del patrimonio culturale ed in particolare fissa le regole per:

- ✓ Tutela, Fruizione e Valorizzazione dei Beni Culturali (Parte Seconda, Titoli I, II e III, Articoli da 10 a 130);
- ✓ Tutela e Valorizzazione dei beni paesaggistici (Parte Terza, Articoli da 131 a 159).

Di seguito si riportano contenuti e gli obiettivi del Decreto e le principali indicazioni per l'area interessata dalle opere in progetto.

### 5.1 CONTENUTI ED OBIETTIVI DEL D.LGS 42/04 E S.M.I.

Per quello che riguarda i Beni Culturali in base a quanto disposto dall'Articolo 10 del D.Lgs 42/04 sono tutelati:

- ✓ gli archivi e i singoli documenti, appartenenti ai privati, che rivestono interesse storico particolarmente importante;
- ✓ le cose immobili e mobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico, o demo – etno – antropologico;
- ✓ le raccolte di musei, pinacoteche, gallerie e altri luoghi espositivi dello Stato, delle regioni, degli altri enti pubblici territoriali, nonché di ogni altro ente ed istituto pubblico;
- ✓ le raccolte librerie delle biblioteche dello Stato, delle regioni, degli altri enti pubblici territoriali nonché di ogni altro ente ed istituto pubblico;
- ✓ le cose immobili che, a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, della letteratura, dell'arte e della cultura in genere, rivestono un interesse particolarmente importante.

Alcuni beni, inoltre, vengono riconosciuti oggetto di tutela ai sensi dell'Articolo 10 del D.Lgs 42/04 solo in seguito ad un'apposita dichiarazione da parte del soprintendente; tali beni sono:

- ✓ le cose immobili e mobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico particolarmente importante, appartenenti a soggetti diversi da quelli indicati al Comma 1;
- ✓ gli archivi e i singoli documenti, appartenenti a privati, che rivestono interesse storico particolarmente importante;
- ✓ le raccolte librerie, appartenenti a privati, di eccezionale interesse culturale;
- ✓ le cose immobili e mobili, a chiunque appartenenti, che rivestono un interesse particolarmente importante a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, della letteratura, dell'arte e della cultura in genere, ovvero quali testimonianze dell'identità e della storia delle istituzioni pubbliche, collettive o religiose;
- ✓ le collezioni o serie di oggetti, a chiunque appartenenti, che, per tradizione, fama e particolari caratteristiche ambientali, rivestono come complesso un eccezionale interesse artistico o storico;
- ✓ le collezioni o serie di oggetti che, per tradizione, fama e particolari caratteristiche ambientali, rivestono come complesso un eccezionale interesse artistico o storico;
- ✓ i beni archivistici;
- ✓ i beni librari.

Il Decreto fissa precise norme in merito all'individuazione dei beni, al procedimento di notifica, alla loro conservazione, sia diretta che indiretta, alla loro fruizione ed alla circolazione sia in ambito nazionale che in ambito internazionale.

Con riferimento ai Beni Paesaggistici ed Ambientali, in base a quanto disposto dall'Articolo 136 del D.Lgs 42/04 sono sottoposti a tutela (ex Legge 1497/39):

- ✓ le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica;



- ✓ le ville, i giardini e i parchi, non tutelati a norma delle disposizioni della Parte Seconda (beni culturali), che si distinguono per la loro non comune bellezza;
- ✓ i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale;
- ✓ le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

In virtù del loro interesse paesaggistico sono comunque sottoposti a tutela dall'Articolo 142 del D.Lgs 42/04 (ex Legge 431/85):

- ✓ i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- ✓ i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- ✓ i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio Decreto 11 Dicembre 1933, No. 1775, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- ✓ le montagne per la parte eccedente 1,600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1,200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
- ✓ i ghiacciai e i circhi glaciali;
- ✓ i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- ✓ i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento;
- ✓ le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- ✓ le zone umide incluse nell'elenco previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 13 Marzo 1976, No. 448;
- ✓ i vulcani;
- ✓ le zone di interesse archeologico.

Secondo l'Art. 143 del D.Lgs 42/04, in base alle caratteristiche naturali e storiche ed in relazione al livello di rilevanza e integrità dei valori paesaggistici, i Piani Paesaggistici ripartiscono il territorio in ambiti omogenei, da quelli di elevato pregio paesaggistico fino a quelli significativamente compromessi o degradati.

Infine, si evidenzia che l'Art. 146 riporta indicazioni per l'avvio e lo svolgimento delle istanze per l'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica.

## 5.2 BENI VINCOLATI NELL'AREA DI STUDIO

Al fine di verificare la presenza di aree sottoposte a tutela dal D.Lgs 42/04 si è fatto riferimento alla documentazione predisposta nell'ambito della pianificazione territoriale del Comune di Ravenna. In tal senso, nella seguente figura è riportato un estratto per l'area di interesse della Tavola 10.1 RUE "Overlay Vincoli Paesaggistici Vigenti ai Sensi del Codice Dei Beni Culturali E Del Paesaggio Art.136 E Art.142 e Beni Archeologici art. 10-16 ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" estratta dall'applicazione "Ravenna Urban Planning RUP " per la consultazione e interrogazione on line degli strumenti urbanistici del Comune di Ravenna (Comune di Ravenna, sito web: <http://rup.comune.ra.it/>).



Terminal	Passerella	Aree di Servizio	Viabilità e Parcheggi

Aree Vincolate dal D.Lgs 42/04					
	Aree di notevole interesse pubblico (art. 136)		Territorio costiero (art.142 a)		Parco del Delta del Po (art.142 f)
	Riserve Naturali dello Stato (art.142 f)		Territori coperti da boschi e foreste (art.142 g)		

Figura 7.1: Beni Tutelati dal D.Lgs 42/04

Dalla precedente figura si evince che il progetto non interessa sostanzialmente aree sottoposte a tutela dal D.Lgs 42/04. Si evidenzia che il tratto terminale Nord della nuova viabilità (in raccordo alla viabilità esistente) è localizzato in corrispondenza del perimetro delle aree sottoposte a vincolo relativamente al Territorio Costiero ed al Parco del Delta del Po.

Le aree vincolate più prossime rispetto al Terminal sono rappresentate

- ✓ territorio costiero (art.142 a) a circa 150 m a Nord;
- ✓ territori coperti da boschi e foreste (art. 142 g) a circa 250 m a Nord-Ovest;
- ✓ parchi e riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (art. 142 f) a circa 150 m a Nord;
- ✓ Area di notevole interesse pubblico (art. 136) localizzata a circa 250 m a Nord-Ovest. Tale area è relativa alla Zona della Pineta di Marina di Romea dalla Notevole Vegetazione Arborea Composta da Pini Marittimi e con il Fitto Sottobosco (Istituzione con Decreto del 01/05/1960).

## 6 ANALISI DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

L'obiettivo primario della valutazione dell'impatto paesaggistico di un'opera è quello di accertare gli effetti sull'ambiente indotti da un intervento, al fine di dimostrarne la compatibilità con il contesto paesistico-ambientale circostante. Le possibili interferenze riguardano:

- ✓ interferenza dovuta all'intervento nei confronti del paesaggio inteso come sedimentazione di segni e tracce dell'evoluzione storica del territorio;
- ✓ effetti dell'intervento in relazione alla percezione che ne hanno i "fruitori", siano essi permanenti (residenti nell'intorno) o occasionali, quindi in relazione al modo nel quale i nuovi manufatti si inseriscono nel contesto, inteso come ambiente percepito (impatto paesaggistico percettivo).

### 6.1 IMPATTO NEI CONFRONTI DELLA PRESENZA DI SEGNI DELL'EVOLUZIONE STORICA DEL TERRITORIO

Come già evidenziato precedentemente l'area di progetto:

- ✓ non interessa aree soggette a vincoli archeologici;
- ✓ risulta localizzata in una zona di tutela della Potenzialità Archeologiche per la quale non è prevista alcuna autorizzazione da parte della Soprintendenza per attività di movimentazione di terreno.

Si sottolinea inoltre che l'area oggetto di studio è stata realizzata artificialmente mediante riporto di terreno che ha spostato la linea di costa più ad Est, riempiendo lo spazio delimitato ad Est dall'opera di difesa longitudinale per una altezza di alcuni metri.

Sulla base di quanto sopra, è possibile preliminarmente considerare poco probabile l'interferenza del progetto con elementi di valore storico culturale.

Ad ogni modo, a livello generale, nel caso si dovessero accertare situazioni di interferenza con beni archeologici nelle fasi di progettazione esecutiva, potranno essere individuate con la Soprintendenza competente misure di mitigazione finalizzate tutela degli stessi beni.

### 6.2 IMPATTO PAESAGGISTICO

#### 6.2.1 Impatto Paesaggistico in Fase di Cantiere

In fase di cantiere gli impatti attesi saranno poco significativi in quanto sostanzialmente limitati alla presenza di mezzi di cantiere, depositi e baraccamenti, avranno natura temporanea e, anche in considerazione delle attività di controllo e mitigazione che verranno applicate, si annulleranno una volta completate le attività di ripristino. In particolare, le misure di mitigazione sono costituite da:

- ✓ mantenimento delle aree di cantiere in condizioni di ordine e pulizia e opportuno sistema di segnalazione e di recinzione;
- ✓ ripristino a fine lavori dei luoghi e delle aree alterate attraverso lo smantellamento delle strutture di cantiere, la rimozione dei materiali stoccati nell'area e la pulizia di tutta la zona.

#### 6.2.2 Impatto Paesaggistico in Fase di Esercizio

L'impatto del progetto sul paesaggio sarà connesso alla presenza nuovo Terminal e delle relative aree di servizio, rappresentate principalmente da:

- ✓ edificio del Terminale (di altezza nell'ordine 13.20 m su di una superficie di circa 5.573 m<sup>2</sup>)
- ✓ aree di servizio (nell'ordine dei 10,000 m<sup>2</sup> compresa l'area del terminal) in cui saranno realizzati piccoli edifici (info point, servizi igienici, etc.)
- ✓ passerella sopraelevata in carpenteria metallica (larga circa 6 m e altezza circa 7.5 m), che correrà per circa 270 m lungo il molo crociere, in posizione baricentrica rispetto ad esso. Da tale passerella si dipartiranno i finger che la collegheranno ai portelloni della nave, sempre attraverso un percorso in quota;
- ✓ viabilità e parcheggi.

Oltre quanto sopra il progetto può interferire sul paesaggio notturno in termini di emissione luminose delle sorgenti emmissive proprie del Terminal e di quelle necessarie all'illuminazione delle aree servizio dello stesso Terminal.

Il progetto si inserisce in un'area già a servizio dell'attività crocieristica pertanto già caratterizzata dalla presenza di strutture ricettive e navi da crociera.

In fase di progettazione, il Terminal è stato oggetto di uno specifico studio architettonico (si veda quanto riportato nella Relazione Tecnica di progetto, Doc. No. Doc. No. P0020304-H3) volto ad armonizzare l'inserimento dell'opera con il contesto paesaggistico locale e con quanto già previsto nell'ambito del progetto del Parco delle Dune (parco incluso nel progetto delle "Opere di Urbanizzazione dell'Area a Servizio del Terminal Crociere di Porto Corsini" predisposto da AdSP-MACS).

In riferimento al Parco delle Dune, questo prevede un sistema "dunoso" caratterizzante la zona di tramite tra il nuovo Terminal Crociere, il paese e le aree naturali adiacenti, estendendosi lungo tutto il fronte ovest verso l'abitato di Porto Corsini qualificando l'immagine paesaggistica dell'approdo oltre che compensare la naturalità dei luoghi attraverso l'estensione dei caratteri ambientali. La morfologia combinata all'introduzione di vegetazione arbustiva ed erbacea tipica del luogo ha lo scopo di creare un vero e proprio "cuscinetto verde" di filtro a supporto delle aree protette, potenziandone la valenza naturalistica e creando dei nuovi corridoi ecologici. Il sistema del verde, così strutturato contribuirà ad attenuare considerevolmente gli effetti della infrastrutturazione dell'area.

Come evidenziato precedentemente il terminal e la relativa area di servizio, saranno inseriti in un'area non vincolata ai sensi del D.Lgs. 42/04 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio), in un contesto portuale peraltro già a servizio dell'attività crocieristica e all'esterno delle "Zone di particolare protezione dall'inquinamento luminoso" individuate dalla normativa regionale in materia di inquinamento luminoso (LR No. 19/2003; Direttiva Tecnica nella DGR No. 1732/2015).

In merito all'inquinamento luminoso, la progettazione dell'opera in esame, tra gli obiettivi sostenibilità ambientale perseguiti, è stata realizzata anche con quello di ottimizzare l'illuminazione interna ed esterna.

Per la stima del livello di impatto paesaggistico si è fatto riferimento alle "Linee Guida per l'Esame Paesistico dei Progetti", approvate dalla Giunta Regionale della Lombardia con DGR No. 7/11045 dell'8 Novembre 2002, come previsto dall'Art. 38 delle Norme di Attuazione del Piano Paesaggistico della Lombardia, già diffusamente utilizzate come traccia per la valutazione dell'inserimento paesaggistico di impianti e strutture, anche di dimensioni importanti.

Tali linee guida stimano il **livello di impatto paesaggistico** (punteggio è da 1 a 5 al crescere dell'impatto) come il prodotto di un parametro legato alla "**sensibilità paesistica del sito**" (punteggio è da 1 a 5 al crescere della sensibilità) e di un parametro legato all'"**incidenza del progetto**" (punteggio è da 1 a 5 al crescere dell'incidenza).

Le "Linee Guida per l'Esame Paesistico dei Progetti" forniscono la seguente scala di valori per la determinazione dell'impatto paesaggistico:

- ✓ livello di impatto inferiore a 5: il progetto è considerato ad impatto paesistico inferiore alla soglia di rilevanza ed è, quindi, automaticamente giudicato accettabile sotto il profilo paesistico;
- ✓ livello di impatto è compreso tra 5 e 15: il progetto è considerato ad impatto rilevante ma tollerabile e deve essere esaminato al fine di determinarne il "giudizio di impatto paesistico";
- ✓ livello di impatto è superiore a 15: l'impatto paesistico risulta oltre la soglia di tolleranza, pertanto il progetto è soggetto a valutazione di merito come tutti quelli oltre la soglia di rilevanza. Nel caso però che il "giudizio di impatto paesistico" sia negativo può esser respinto per motivi paesistici, fornendo indicazioni per la completa riprogettazione dell'intervento.

### 6.2.2.1 Valutazione della Classe di Sensibilità Paesistica del Sito

Sulla base della caratterizzazione paesaggistica effettuata nei paragrafi precedenti e dei vincoli paesaggistici ubicati in prossimità delle opere a progetto, di seguito viene fornita la valutazione della classe di sensibilità paesistica del sito di interesse per il progetto. La scala del punteggio è da 1 a 5 al crescere della sensibilità.



Tabella 8.1: Sensibilità Paesistica del Sito

Modo di Valutazione	Chiavi di Lettura a Livello Locale	Valutazione	Note
<b>Sistemico</b>	Appartenenza a sistemi paesaggistici di livello locale di interesse geo-morfologico	3	L'area in esame si inserisce in una zona antropizzata a vocazione portuale e non interessa sistemi paesaggistici di interesse geo morfologico. La zona costiera a Nord dell'area in esame è sottoposta a vincolo paesaggistico (in qualità di Territorio Costiero e Parco) dal D.Lgs 42/04. Il progetto risulta sostanzialmente esterno alle aree vincolate; il tratto terminale Nord della nuova viabilità (in raccordo alla viabilità esistente) è localizzato in corrispondenza del perimetro delle aree vincolate.
	Appartenenza a sistemi paesaggistici di livello locale di interesse naturalistico	3	L'area in esame si inserisce in una zona antropizzata a vocazione portuale. Sono presenti aree naturali soggette a tutela (Rete Natura 2000 e Aree Naturali Protette) in prossimità del progetto. Tali aree oltre che da un punto di vista naturalistico sono tutelate anche da un punto di vista paesaggistico (D.Lgs. 42/04). Il progetto risulta sostanzialmente esterno alle aree vincolate; il tratto terminale Nord della nuova viabilità (in raccordo alla viabilità esistente) è localizzato in corrispondenza del perimetro delle aree vincolate.
	Appartenenza a sistemi paesaggistici di livello locale di interesse agrario	1	L'area in esame si inserisce in un'area antropizzata a vocazione portuale e non interessa paesaggi agrari.
	Appartenenza a sistemi paesaggistici di livello locale di interesse storico-artistico	2	L'area in esame si inserisce in un'area antropizzata a vocazione portuale e non interessa sistemi di valenza storico-artistica. L'area non interessa aree/beni di interesse storico/artistico sottoposti a tutela dal D.Lgs 42/04 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio).
	Appartenenza/contiguità ad un luogo contraddistinto da un elevato livello di coerenza sotto il profilo tipologico, linguistico e dei valori di immagine.	1	L'area in esame si inserisce in un'area antropizzata a vocazione portuale e non interessa ambiti di particolare di coerenza sotto il profilo tipologico, linguistico e dei valori di immagine. L'area non rientra nello "Schema della Morfologia Costiera Ricorrente" (come individuato dalla pianificazione urbanistica comunale) del contesto paesaggistico locale.
<b>Vedutistico</b>	Interferenza con punti di vista panoramici	3	L'area in esame non risulta visibile da Via Baiona indicata come viabilità panoramica nell'ambito del PTCP.

Modo di Valutazione	Parametri di Lettura a Livello Locale	Valutazione	Note
			L'area potrà essere osservata dalle zone a terra e a mare più prossime e dai moli che delimitano la zona Nord di Marina di Ravenna. L'area non è inclusa dell'ambito dei "Varchi di Visuale del Litorale" individuati dalla pianificazione urbanistica comunale.
	Interferenza/contiguità con percorsi di fruizione paesistico-ambientale	3	L'area in esame non interferisce direttamente con percorsi di fruizione paesistico-ambientale. In prossimità all'area in esame (Nord) sono presenti aree naturali soggette a tutela (Rete Natura 2000 e Aree Naturali Protette) e aree di spiaggia di fruizione turistica.
	Interferenza con relazioni percettive significative tra elementi locali	3	L'area in esame non è inclusa dell'ambito dei "Varchi di Visuale del Litorale" individuati dalla pianificazione urbanistica comunale. L'area risulta localizzata tra i possibili punti di osservazione a Nord di Marina di Ravenna (moli lungo la sponda Sud del Canale Candiano) e le aree naturali che caratterizzano il paesaggio verso Nord-NO.
<b>Simbolico</b>	Interferenza/contiguità con luoghi contraddistinti da uno status di rappresentatività nella cultura locale (luoghi celebrativi o simbolici della cultura/tradizione locale).	1	L'area in esame si inserisce in un'area antropizzata a vocazione portuale, non interessa sistemi di valenza storico-artistica e non interferisce elementi rappresentativi della cultura/tradizione locale.
<b>MEDIA</b>		<b>2.2</b>	

6.2.2.2 Valutazione del Grado di Incidenza Paesistica del Progetto

Nella seguente tabella sono schematicamente riportati i parametri per la valutazione alla scala di valutazione locale (da 1 a 5 al crescere dell'incidenza); i punteggi sono stati assegnati tenendo conto delle caratteristiche progettuali delle opere e della valenza paesaggistica del loro contesto.

Tabella 8.2: Grado di Incidenza Paesistica del Progetto

Modo di Valutazione	Parametri di Valutazione a Livello Locale	Valutazione	Note
<b>Incidenza Morfologica e Tipologica</b>	Coerenza, contrasto o indifferenza del progetto rispetto alle forme naturali del suolo	1	Il progetto è coerente con destinazione dell'area: zona antropizzata già a vocazione portuale/crocieristica.
	Coerenza, contrasto o indifferenza del progetto rispetto alla presenza di	3	Il progetto si inserisce in una zona antropizzata a vocazione portuale. Sono presenti aree naturali soggette a

Modo di Valutazione	Indicetri di Valutazione a Livello Locale	Valutazione	Note
	sistemi/aree di interesse naturalistico		tutela (Rete Natura 2000 e Aree Naturali Protette) in prossimità del progetto. Il progetto risulta sostanzialmente esterno alle aree vincolate; il tratto terminale Nord della nuova viabilità (in raccordo alla viabilità esistente) è localizzato in corrispondenza del perimetro del Parco Naturale del Delta del Po (area contigua).
	Coerenza, contrasto o indifferenza del progetto rispetto alle regole morfologiche e compositive riscontrate nell'organizzazione degli insediamenti e del paesaggio rurale	1	Il progetto si inserisce in una zona antropizzata a vocazione portuale e non interessa l'organizzazione del paesaggio rurale.
<b>Incidenza Linguistica</b>	Coerenza, contrasto o indifferenza del progetto rispetto ai modi linguistici tipici del contesto inteso come ambito di riferimento storico- culturale	1	Il progetto si inserisce in un'area antropizzata a vocazione portuale e non interessa sistemi di valenza storico- artistica. L'area di progetto non interessa aree/beni di interesse storico-culturale sottoposti a tutela dal D.Lgs 42/04 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio).
<b>Incidenza Visiva</b>	Ingombro visivo	3	Il progetto prevede la realizzazione di: Terminal: altezza circa 13.2 m su di una superficie di circa 5,573 m <sup>2</sup> Area di Servizio circa 10,000 m <sup>2</sup> in cui saranno realizzati piccoli edifici Passerella: altezza circa 7.5 m, larghezza circa 6 m e lunghezza circa 270 m
	Contrasto cromatico	2	In fase di progettazione, il Terminal è stato oggetto di uno specifico studio architettonico volto ad armonizzare l'inserimento dell'opera con il contesto paesaggistico locale.
	Alterazione dei profili e dello skyline	2	Progetto prevede la realizzazione di strutture di dimensioni non trascurabili: Terminal: altezza circa 13.2 m su di una superficie di circa 5,573 m <sup>2</sup> ; Area di Servizio circa 10,000 m <sup>2</sup> in cui saranno realizzati piccoli edifici; Passerella: altezza circa 8 m, larghezza circa 6 m e lunghezza circa 270 m.  Il progetto non andrà a modificare in maniera sostanziale il profilo dello skyline dell'area nella quale sarà inserito: la localizzazione in un'area già antropizzata consente il suo inserimento in maniera

Modo di Valutazione	Parametri di Valutazione a Livello Locale	Valutazione	Note
			coerente con il contesto locale.
<b>Incidenza Ambientale</b>	Alterazione delle possibilità di fruizione sensoriale complessiva (uditiva, olfattiva) del contesto paesistico-ambientale	2	Per le emissioni acustiche e le emissioni in atmosfera potranno adottarsi specifiche misure di mitigazione.
<b>Incidenza Simbolica</b>	Adeguatezza del progetto rispetto ai valori simbolici e di immagine celebrativi del luogo	1	Il progetto in esame si inserisce in un'area antropizzata a vocazione portuale, non interessa sistemi di valore simbolico /celebrativo del luogo.
<b>Media</b>		<b>1.8</b>	-

6.2.2.2.1 Stima dell'Impatto Paesistico

Il Livello di Impatto Paesistico deriva dal prodotto dei due valori assegnati come “giudizi complessivi” relativi alla Classe di Sensibilità Paesistica del Sito e al Grado di Incidenza Paesistica del Progetto derivanti dai processi valutativi descritti ai paragrafi precedenti.

In considerazione delle valutazioni espresse, si può assegnare un giudizio complessivo medio di impatto percettivo relativo alle opere in esame come indicato nella successiva tabella.

**Tabella 8.3: Stima dell'Impatto Paesistico**

Parametri di Valutazione	Valutazione
Sensibilità Paesistica dei Siti	2.2
Grado di Incidenza Paesistica del Progetto	1.8
<b>Stima dell'Impatto Paesistico</b>	<b>4</b>
Giudizio	<u>Livello di impatto inferiore a 5</u> : il progetto è considerato ad <b>impatto paesistico inferiore alla soglia di rilevanza</b> ed è, quindi, automaticamente giudicato accettabile sotto il profilo paesistico.



## 7 REFERENZE

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, 2018, Opere di Urbanizzazione dell'Area a Servizio del Terminal Crociere a Porto Corsini, Progetto Definitivo – Relazione Generale, Doc. No. 1813\_1\_ARC A, Rev. 0 del 18/10/2018

Comune di Ravenna, Piano Strutturale Comunale PSC, approvato dal Consiglio Comunale con DCC No. 25/2007 del 27 Febbraio 2007 e oggetto di successive varianti

Comune di Ravenna, Regolamento Urbanistico Edilizio "RUE", approvato con DCC No.77035/133 del 28 Luglio 2009 oggetto di successive varianti

Piano Regolatore Portuale PRP del Porto di Ravenna, adottato con Delibera del Comitato Portuale No. 9 del 9 Marzo 2007 e approvato con DGP No. 20 del 3 Febbraio 2010

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale PTCP di Ravenna, approvato con DCP No. 9 del 28 Febbraio 2006

Piano Territoriale Paesistico Regionale PTPR della Regione Emilia-Romagna, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale No. 1338 del 28 Gennaio 1993

## Committente



## Progettista Definitivo ed Esecutivo



Tutti i diritti, traduzione inclusa, sono riservati. Nessuna parte di questo documento può essere divulgata a terzi, per scopi diversi da quelli originali, senza il permesso scritto dei Proponenti.