

Ritenuto di dover adottare la delibera prevista dall'art. 10, comma 7-*quater*, della legge n. 287/90 al fine di individuare la misura del contributo dovuto per l'anno 2014;

Delibera:

1. Per l'anno 2014, ai sensi dell'art. 10, comma 7-*quater* della legge n. 287/90, il contributo è fissato nella misura dello 0,06 per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato, alla data della presente delibera, dalle società di capitale con ricavi totali superiori a 50 milioni di euro, fermi restando i criteri stabiliti dal comma 2 dell'art. 16 della legge n. 287/90.

2. La soglia massima di contribuzione a carico di ciascuna impresa non può essere superiore a cento volte la misura minima.

La presente delibera verrà pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, sul Bollettino e sul sito internet dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Roma, 9 maggio 2013

Il Presidente: PITRUZZELLA

Il segretario generale: CHIEPPA

13A05115

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 26 ottobre 2012.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Hub portuale di Ravenna. Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in penisola Trattaroli e utilizzo materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007: approvazione progetto preliminare della prima fase e assegnazione finanziamento di 60 milioni di euro (CUP C66C11000050000). (Delibera n. 98/2012).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» (da ora in avanti «Codice dei contratti pubblici»), così come da ultimo modificato dal decreto-legge 31 maggio 2011, n. 70, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 12 luglio 2011, n. 106, e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «Struttura tecnica di missione» alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che all'art. 32, comma 1, e successive modifiche e integrazioni, che istituisce nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il «Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico», con una dotazione di 930 milioni per l'anno 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016 e che stabilisce che le risorse del Fondo sono assegnate dal CIPE, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

Visto il decreto-legge 22 dicembre 2011, n. 211, recante «Interventi urgenti per il contrasto della tensione detentiva determinata dal sovraffollamento delle carceri», convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 17 febbraio 2012, n. 9, che all'art. 3-*ter*, comma 6, assegna risorse per disposizioni volte al definitivo superamento degli ospedali psichiatrici giudiziari, tra cui 60 milioni di euro, per l'anno 2013, mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui al sopra citato decreto-legge n. 98/2011, art. 32, comma 1;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corregge in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale



riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (*Gazzetta Ufficiale* n. 95/2011), con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sull'8 allegato infrastrutture alla decisione di finanza pubblica (DFP) per gli anni 2011-2013, che include, come «nuovo inserimento» in Tabella 1 «Programma delle infrastrutture strategiche - aggiornamento 2010», l'intervento in esame alla voce «Hub portuale di Ravenna»;

Considerato che l'intervento di cui sopra è ricompreso nella Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Emilia-Romagna, sottoscritta il 19 dicembre 2003, e nei successivi Atti Aggiuntivi, stipulati in data 17 dicembre 2007 e 1° agosto 2008;

Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 58 (*Gazzetta Ufficiale* n. 3/2012), con la quale, ai sensi dell'art. 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163/2006, come integrato dall'art. 3 del decreto legislativo 31 luglio 2007, n. 113, questo Comitato ha approvato l'aggiornamento delle linee guida predisposte dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere - istituito con decreto 14 marzo 2003, emanato ai sensi dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora il richiamato art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) - per definire i contenuti degli accordi che il soggetto aggiudicatore di una infrastruttura strategica deve stipulare con gli organi competenti in materia di sicurezza, nonché di prevenzione e repressione della criminalità

Vista la delibera 23 marzo 2012, n. 28, (*Gazzetta Ufficiale* n. 150/2012), con la quale questo Comitato ha assegnato programmaticamente al 1 e 2 stralcio dell'intervento in esame 60 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011;

Vista la delibera 26 ottobre 2012, n. 97, adottata nella presente seduta, con la quale il Comitato ha approvato la rimodulazione del citato «Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico» di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011, confermando, tra l'altro, le assegnazioni di cui alla suddetta delibera n. 28/2012 e individuandone la seguente nuova articolazione temporale:

(milioni di euro)					
2012	2013	2014	2015	2016	Totale
---	11,06	---	---	48,94	60,0

Viste le note 23 luglio 2012, n. 27432 e 27 luglio 2012, n. 28021, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la documentazione istruttoria relativa al progetto preliminare in esame;

Vista la nota 23 ottobre 2012, n. 37257, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato l'approvazione del progetto preliminare del 1 e 2 stralcio (cosiddetta I fase) del «Hub portuale di Ravenna. Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo Terminal in Penisola Trattaroli e utilizzo materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007» e l'assegnazione di un finanziamento di 60 milioni di euro;

Vista la nota 24 ottobre 2012, n. 37360, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha integrato la suddetta documentazione istruttoria;

Vista la nota 25 ottobre 2012, n. 251049, con cui il Presidente della Regione Emilia-Romagna conferma il parere favorevole alla localizzazione dell'opera in esame;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Vista la nota 25 ottobre 2012, n. 4353, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che il progetto preliminare dell'Hub Portuale di Ravenna, comprensivo dell'«Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in Penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007», del costo di 383,7 milioni di euro, è suddiviso in 2 fasi articolate in 4 stralci:

Fase I (1 e 2 stralcio): prevede la progettazione definitiva ed esecutiva, i lavori di approfondimento a -14.00 m sul livello medio del mare del canale marino e dell'avamposto, l'approfondimento a -13.50 m sul livello medio del mare del canale Candiano fino a Largo Trattaroli, l'approfondimento del canale Candiano a -12.50 m sul livello medio del mare fino alla banchina «Marcegaglia» e a -11.50 m sul livello medio del mare fino alla darsena S. Vitale, nonché i lavori di approfondimento del canale Baiona a -11.50 m sul livello medio del mare, l'adeguamento delle banchine esistenti interessate dagli interventi e la realizzazione della nuova banchina destinata al terminal container,

Fase II (3 e 4 stralcio): prevede l'approfondimento a -15.50 m sul livello medio del mare del canale marino e dell'avamposto, l'approfondimento a -14.50 m sul livello medio del mare del canale Candiano fino a Largo Trattaroli nonché del canale Baiona, l'approfondimento a -13.00 m sul livello medio del mare del canale Candiano fino alla darsena S. Vitale, l'ulteriore approfondimento a -15.50 m sul livello medio del mare nella zona della «Curva» del canale Candiano e l'adeguamento delle relative banchine;



che, con nota 17 maggio 2012, n. 4849, l'Autorità Portuale di Ravenna ha trasmesso il suddetto progetto preliminare al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, a tutte le amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni necessari alla realizzazione e all'esercizio dell'opera, nonché ai gestori di opere interferenti;

che la conferenza di servizi sull'intero progetto preliminare (Fase I e II) si è tenuta il giorno 27 giugno 2012;

che, con deliberazione Presidenziale 16 luglio 2012, n. 50, l'Autorità Portuale di Ravenna:

ha approvato in linea tecnica ed economico-finanziaria il progetto preliminare;

relativamente alla Fase I (1 e 2 stralcio), ha preso atto della copertura del fabbisogno finanziario, così come articolata successivamente nella presente presa d'atto;

relativamente alla Fase II (3 e 4 stralcio) ha confermato, in via programmatica, le fonti di finanziamento, così come indicate successivamente nella presente presa d'atto;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con nota 20 luglio 2012, n. 17681, ha confermato che le opere dell'intero progetto preliminare in esame sono incluse fra quelle oggetto di parere favorevole di compatibilità ambientale, espresso con decreto ministeriale n. 6 del 20 gennaio 2012, e ha ribadito le prescrizioni di cui al sopra citato decreto;

che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota 21 agosto 2012, n. 22698, ha espresso parere favorevole con prescrizioni sull'intero progetto preliminare in esame;

che la Regione Emilia-Romagna, tenuto conto dei pareri favorevoli con prescrizioni della Provincia di Ravenna (delibera del Consiglio Provinciale 03 luglio 2012, n. 78) e del Comune di Ravenna (delibera del Consiglio Comunale 12 luglio 2012, n. 79492), ha espresso, con delibera di Giunta 16 luglio 2012, n. 989, parere favorevole alla localizzazione dell'opera, confermato dalla citata nota 25 ottobre 2012, n. 251049 del Presidente della Regione Emilia-Romagna;

che sono stati acquisiti, nel corso della conferenza di servizi, i pareri delle altre amministrazioni interessate e degli enti gestori delle interferenze;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone a questo comitato l'approvazione, ai sensi dell'articolo n. 165, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, del progetto preliminare della sola I Fase (1 e 2 stralcio) del «Hub portuale di Ravenna. Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo Terminal in Penisola Trattaroli e utilizzo materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007»;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ha segnalato elementi di criticità legati al recepimento dei pareri espressi dagli Enti interessati, limitandosi a riformulare alcune prescrizioni ivi contenute senza alterarne la sostanza;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore, ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006, è l'Autorità portuale di Ravenna;

che il CUP assegnato all'opera è C66C11000050000;

che l'affidamento dei lavori è previsto in modalità di «Contraente generale»;

che la Fase I (1 e il 2 stralcio) sarà oggetto di un unico appalto;

che il cronoprogramma della Fase I dell'opera è articolato come di seguito:

22 giorni per allestimento cantiere;

920 giorni per svuotamento casse di colmata da materiale esistente;

460 giorni per ripristino argini delle casse di colmata esistenti;

850 giorni per adeguamento banchine esistenti;

1960 giorni per dragaggio;

620 giorni per coltivazione colmata e trasporto materiale a destino;

15 giorni per smobilizzo cantiere,

per una durata complessiva dei lavori di 1460 giorni naturali consecutivi;

che tutti i lavori di dragaggio e banchinamento avvengono su aree demaniali marittime;

sotto l'aspetto finanziario:

che, con nota 23 ottobre 2012, n. 9393, il soggetto aggiudicatore ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il piano economico e finanziario relativo all'intero intervento, con la relativa relazione illustrativa, aggiornato in funzione della articolazione annuale delle risorse indicata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e coerente con quanto disposto con la citata delibera n. 97/2012;

che, in base a quanto riportato nel piano economico e finanziario, il costo del progetto preliminare in esame, comprensivo dell'aliquota forfetaria per l'attuazione delle misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa e della valorizzazione delle prescrizioni e delle opere compensative, è di 137 milioni di euro;

che le opere in esame non sono imponibili ai fini IVA, in conformità con quanto disposto dall'art. 9, comma 1, numero 6, del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 26 ottobre 1972, in quanto «attività di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione di porti già esistenti».

che la copertura del fabbisogno finanziario complessivo della Fase I (1 e 2 stralcio) del progetto preliminare è articolata come di seguito:

60 milioni di euro: assegnati in via programmatica dal Comitato con delibera n. 28/2012 a valere sulle risorse di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011;

27 milioni di euro: risorse dell'Autorità Portuale di Ravenna, derivanti in parte dalla cessione di asset (per un massimo di 20 milioni di euro), già stanziati sulla pertinente voce di entrata del Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2012, e in parte da altre risorse già nella materiale disponibilità dell'Ente (per un minimo di 7 milioni di euro);

50 milioni di euro: risorse derivanti da operazioni di indebitamento a medio lungo termine da parte dell'Autorità Portuale di Ravenna, da ripagarsi a valere sulle attuali entrate dell'Ente (c.d. «Finanziamento Corporate»), già in parte stanziati sulla pertinente voce di entrata in conto capitale del Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2012;

che, in base a quanto indicato nel piano economico e finanziario, il cronoprogramma di spesa è il seguente:



						(euro)
Attività	2013	2014	2015	2015	2017	Totale
Fase I - 1 e 2 stralcio	14.055.500	38.020.420	35.149.278	19.681.414	30.093.388	137.000.000

che l'Unità tecnica finanza di progetto (UTFP), nel parere del 25 ottobre 2012, ritiene il piano economico finanziario coerente con le previsioni della delibera n. 11/2004 e la contribuzione pubblica prevista dallo stesso congrua in ragione delle attuali condizioni di mercato e ai fini della copertura anche dei costi operativi dell'opera;

che la medesima UTFP rileva che, ai fini della approvazione del progetto definitivo, occorrerà acquisire la analisi trasportistica, che dovrà essere posta a base dell'aggiornamento del piano economico finanziario;

Delibera:

1. Approvazione progetto preliminare

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modifiche e integrazioni nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica dell'8 giugno 2001, n. 327, e successive modifiche e integrazioni, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.3, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare della Fase I (1 e 2 stralcio) dell'«Hub Portuale di Ravenna - Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo terminal in Penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007».

1.2. Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e successive modifiche e integrazioni, l'importo di euro 137.000.000, come riportato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'intervento approvato al precedente punto 1.1.

1.3. Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nella prima parte dell'allegato 1 alla presente delibera, che forma parte integrante della medesima, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto allegato. Il soggetto aggiudicatone, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo comitato, se del caso, misure alternative.

2. Disposizioni di carattere finanziario

2.1. Per l'intervento di cui al predetto punto 1.1, è assegnato definitivamente all'Autorità portuale di Ravenna, l'importo di 60 milioni di euro, a valere sulle risorse del «Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a ope-

re di interesse strategico» di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011, già assegnato programmaticamente da questo comitato con delibera n. 28/2012.

2.2. L'assegnazione di cui al precedente punto 2.1 è articolata per 11,06 milioni di euro nel 2013 e 48,94 milioni di euro nel 2016.

2.3. La copertura finanziaria dell'intervento, oltre che dalla assegnazione di cui al precedente punto 2.1, è assicurata da risorse pari a 77 milioni di euro a carico dell'Autorità Portuale di Ravenna.

2.4. Ai fini della approvazione del progetto definitivo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a trasmettere la analisi trasportistica, che dovrà essere posta a base dell'aggiornamento del piano economico finanziario.

3. Clausole finali

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

3.2. Il medesimo Ministero, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1., debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA.

3.3. Il predetto Ministero provvederà altresì a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.4. Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

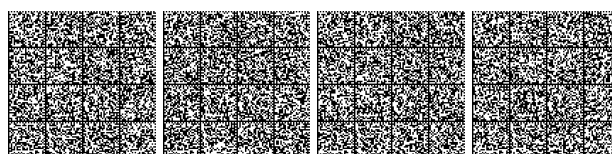
Roma, 26 ottobre 2012

Il Presidente: MONTI

Il segretario: BARCA

Registrato alla Corte dei conti il 29 maggio 2013

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, registro n. 4, Economia e finanze, foglio n. 321



HUB PORTUALE DI RAVENNA

“Approfondimento Canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine operative esistenti, nuovo Terminal in Penisola Trattaroli e riutilizzo del materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007”

CUP: C66C11000050000

Progetto preliminare Fase I



PRESCRIZIONI – PARTE PRIMA

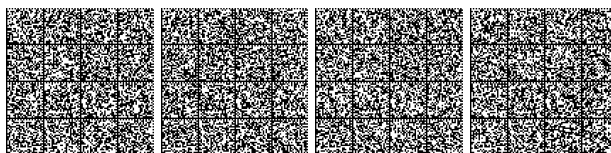
1) Prescrizioni del Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio

Tutte le prescrizioni del Decreto VIA n. 6 del 2012 riferite al quadro di riferimento progettuale o che riguardano aspetti progettuali, concernenti il progetto preliminare della Fase I devono essere recepite nel progetto definitivo.

Si riportano integralmente citate prescrizioni del Decreto VIA:

A. prescrizioni della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS:

1. in fase di cantiere, prima dell'inizio dei lavori di ciascuna delle fasi di attività dovrà essere redatto e attuato da parte dell'Autorità Portuale un piano degli interventi di emergenza per i casi di incidente con dispersione di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque, ivi inclusa la possibile diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi. Tale piano deve essere concordato con l'ARPA Emilia Romagna e deve essere tenuto a disposizione delle Autorità competenti al controllo; in ogni caso, durante le attività di dragaggio e della costruzione delle banchine deve essere previsto l'utilizzo di panne di conterminazione della zona interessata dai lavori;
2. relativamente agli sottoambiti - Progetti Unitari "Porto Corsini", "Distretto della Nautica", "Distripark" e "Aree di Ristrutturazione per Attività Industriali e Produttive Portuali", prima dell'inizio dei lavori di ciascun sottoambito, dovranno essere presentati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare i progetti attuativi;
3. il progetto di riqualificazione urbana di Porto Corsini, dovrà essere verificato previa valutazione d'incidenza rispetto alle limitrofe aree di SIC e ZPS da parte dell'Ente di gestione del Parco Regionale del Delta del Po;
4. fatta salva l'intesa con il Comune di Ravenna ai fini della realizzazione dei progetti, l'altezza degli edifici previsti nella Penisola Trattaroli, di servizio al Terminale Contenitori, non può superare quella degli edifici limitrofi;
5. allo scopo di evitare impatti sulle specie svernanti nel tratto di mare antistante il Porto di Ravenna e di Marina di Ravenna (aree portuali comprese), le operazioni di dragaggio devono essere evitate nel periodo invernale;
6. resta ferma la prescrizione c) del PRP 2001 di cui al decreto VIA n. 3420 del 06/11/2000, relativa al by-pass del canale Candiano, in merito alle previsioni che tutte "le opere fisse di viabilità, carrabili ferroviarie o ciclopeditoni, a scavalco aereo del Canale e a servizio della Darsena di città e/o dell'ambito effettivamente portuale, non costituiscano ostacolo per alcun tipo di navigazione passeggeri fino alla testa della Darsena di Città, salvaguardando quindi in ciascuna di esse un franco fisso adeguato oppure adottando dispositivi mobili; analoga disposizione dovrà garantire che l'estradosso di eventuali opere di viabilità sotterranee



salvaguardi le possibili future necessità di approfondimento del canale per lo stesso scopo. Le strade e le linee ferroviarie dell'area portuale, o comunque a servizio della stessa, che vengono a trovarsi in fregio ad aree di valenza ambientale (pinete, pialasse, fasce costiere ...) dovranno essere affiancate da una fascia verde a filtro (arborea ed arbustiva) di adeguata profondità";

7. prima dell'inizio dei lavori relativi alla banchina della darsena San Vitale, dovrà essere ottenuta l'autorizzazione da parte dell'Autorità competente nei confronti del vincolo idrogeologico (RD 30 dicembre 1923, n° 3267);
8. il progetto esecutivo della banchina che eventualmente dovrà essere prevista nell'avamposto ai fini della realizzazione dei cassoni che formano i moli esterni (fase 3) dovrà essere verificato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare; (Concernente la Fase II)

componente atmosfera

9. prima dell'avvio dei lavori, l'Autorità Portuale dovrà concordare con l'ARPA Emilia Romagna e attuare un programma di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area periportuale, interessata dal traffico portuale, mediante almeno 2 campagne periodiche annuali di durata mensile, per almeno 4 postazioni critiche, di cui 2 postazioni agli abitati di Porto Corsini e Marina di Ravenna e 2 postazioni alle Pialasse del Piombone e Baiona, con oneri a suo carico, secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti; ferme restando le competenze dell'ARPA Emilia Romagna, il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori, dovrà proseguire durante le attività di cantiere e la fase di esercizio del porto e dovrà essere orientato ai principali inquinanti da traffico veicolare, tra cui almeno ossidi di azoto, monossido di carbonio, polveri sottili e ozono; tale programma dovrà essere valutato da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e, inoltre, dovrà contenere una valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto sui recettori presi a riferimento. I risultati del monitoraggio dovranno essere presentati annualmente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Alla fine della Prima Fase delle attività di cantiere (10 anni), dovranno essere presentate al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare simulazioni modellistiche per la determinazione dei carichi inquinanti e la valutazione degli effetti indotti durante la fase di esercizio, portuale, con particolare riferimento alle adiacenti aree tutelate, anche ai fini del controllo della coerenza delle simulazioni prodotte nell'ambito del SIA con i risultati del monitoraggio;
10. relativamente agli impatti associati agli odori dei fanghi provenienti dai dragaggi, con particolare riferimento alla vasca di decantazione in funzione "NADEP - Area n.6", dovranno essere verificati da parte dell'Autorità Portuale i livelli di concentrazione di unità odorigene presso i recettori civili più vicini, al fine di adottare le opportune mitigazioni;



componente Rumore

11. prima dell'avvio dei lavori, l'Autorità Portuale dovrà concordare con ARPA Emilia Romagna e attuare un programma di monitoraggio dei livelli acustici in area portuale e periportuale, per la fase di cantiere, la fase di esercizio e per un periodo di almeno due anni di operatività del Porto nell'assetto finale, con particolare riferimento ai recettori localizzati in prossimità delle aree considerate critiche dalle simulazioni condotte, nella zona del by-pass e negli assi viari prospicienti le pialasse del Piombone e Baiona e gli abitati di Porto Corsini e Marina di Ravenna, con oneri a suo carico e secondo le tempistiche e le modalità tecniche e gestionali che verranno stabilite in base ad apposito accordo preventivo da stipularsi tra i suddetti soggetti. Dovrà essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare il progetto delle barriere acustiche fonoassorbenti previste per la zona del by-pass (zona cimiteriale) e per le schermature acustiche previste verso la Pialassa Baiona e ne dovranno essere definite la tipologia, le caratteristiche tecniche e la qualità dell'abbattimento del rumore prodotto. Sulla base dei risultati dei monitoraggi dovranno essere verificate le misure di abbattimento del rumore adottate e dovranno essere definite e realizzate eventuali ulteriori opportune misure di mitigazione, ivi compresi eventuali interventi sui singoli recettori. Dovrà inoltre essere prevista la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni e dovrà contenere una valutazione dell'incidenza delle attività portuali e del traffico indotto su singoli recettori presi a riferimento. I lavori della realizzazione del Terminale contenitori dovranno garantire valori limite assoluti di immissione - Leq in dB (A) di 50 diurno e 40 diurno presso la pialassa del Piombone, per tutto il periodo riproduttivo delle specie ornitiche, quindi nel periodo (febbraio) marzo - luglio (agosto); parte del traffico afferente all'terminal crocieristico deve essere spostato sull'arteria urbana lungo canale (via Molo Gaetano Sanfilippo) a minore densità abitativa e deve essere limitato nel periodo notturno. I risultati del monitoraggio dovranno essere presentati annualmente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Alla fine della Prima Fase delle attività di cantiere (10 anni), dovranno essere presentate al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare simulazioni modellistiche per la determinazione dell'inquinamento acustico connesso all'esercizio dell'infrastruttura portuale, con particolare riferimento alle adiacenti aree tutelate, anche ai fini del controllo della coerenza delle simulazioni prodotte nell'ambito del SIA con i risultati del monitoraggio;

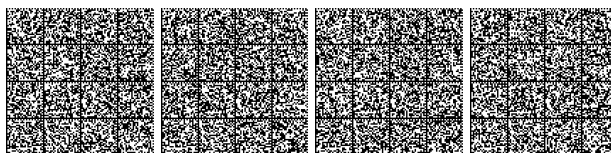
componente ambiente idrico

12. prima dell'inizio dei lavori di prolungamento delle dighe foranee (Terza Fase) l'Autorità Portuale dovrà elaborare, secondo modalità da concordare con l'ARPA Emilia Romagna, un Programma di Monitoraggio finalizzato a valutare l'eventuale impatto del cantiere sulla qualità delle acque di balneazione (D.P.R. 470/82 e s.m.i.), nonché all'individuazione delle misure di mitigazione eventualmente necessarie. Il Programma dovrà essere elaborato in conformità alle "Metodologie analitiche di riferimento — Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero triennio 2001-2003" redatte dal Ministero



dell'Ambiente e della Tutela del territorio e ICRAM (2001). L'attività di monitoraggio che potrà essere attuata mediante l'istallazione di centraline fisse di monitoraggio ovvero mediante periodiche raccolte ed analisi di campioni, dovrà essere avviata prima dell'inizio delle attività di cantiere e dovrà essere estesa, con le modalità che verranno stabilite nel suddetto Programma alla fase del primo anno di esercizio delle opere in progetto; il monitoraggio dovrà riguardare la colonna d'acqua, i sedimenti e il biota e i punti di campionamento devono comunque comprendere le spiagge a Sud e a Nord dell'area portuale;

13. prima dell'inizio dei lavori l'Autorità Portuale dovrà elaborare e attuare secondo modalità da concordare con l'ARPA Emilia Romagna, un Programma di Monitoraggio finalizzato alla verifica dello stato ambientale del porto nella fase di cantiere e di quella di esercizio, con prelievi semestrali delle acque del bacino e dei fanghi del fondale, nell'avamposto, nella parte interna del canale Candiano, nella darsena Baiona e nel canale del Piombone, nonché nei pressi dei lavori in corso, prevedendo analisi chimiche, fisiche e microbiologiche, tese soprattutto a conoscere le concentrazioni dei principali inquinanti (metalli pesanti, indicatori microbiologici, idrocarburi, BOD, COD) e i loro effetti (temperatura, ossigeno disciolto); sulla base dei risultati del monitoraggio l'Autorità Portuale dovrà implementare gli strumenti di previsione/programmazione e gestione già esistenti, anche con riferimento ai sistemi di depurazione delle acque industriali e delle acque di stiva;
14. prima dell'inizio dei lavori, l'Autorità Portuale dovrà elaborare e attuare secondo modalità da concordare con l'ARPA Emilia Romagna, un Programma di Monitoraggio finalizzato alla verifica dello stato di conservazione degli habitat e delle specie di interesse comunitario presenti nei due siti Natura 2000, da correlare al monitoraggio dei livelli idrici all'interno delle Pialasse e a quello della qualità delle acque in esse circolanti, al fine di essere in grado di intervenire con tempestività nel caso in cui si manifestassero modificazioni significative dei valori, con esiti verosimilmente negativi sulla qualità naturalistico-ambientale dell'area;
15. prima dell'inizio dei lavori l'Autorità Portuale dovrà elaborare e attuare un protocollo di intervento, in accordo con l'ARPA Emilia Romagna, che metta in relazione la circolazione delle acque all'interno delle Pialasse con gli eventuali livelli di inquinamento delle acque a seguito delle attività di escavazione del canale, al fine di evitare danni agli habitat ed alle componenti biologiche presenti;
16. in merito agli studi idrodinamici già eseguiti nell'area, al fine di prevenire eventuali impatti negativi delle opere esterne di prolungamento delle dighe foranee (Terza Fase), l'Autorità Portuale deve predisporre nell'ambito della progettazione esecutiva ed attuare un Piano di monitoraggio esteso a tutta l'unità fisiografica, con particolare riferimento alla spiaggia sia sommersa che emersa soprattutto in area SIC, che dovrà porre attenzione sia al comparto biotico potenzialmente interessato dagli impatti dell'opera sia al comparto morfodinamico e di trasporto solido. Lo svolgimento del monitoraggio dovrà iniziare prima dell'inizio dei lavori, e dovrà proseguire durante la fase di cantiere e fino ad almeno quattro anni dal completamento dell'opera. La predisposizione e lo svolgimento del Piano dovrà seguire modalità e tempi da concordare con la Regione Emilia Romagna. Lo



stesso Piano dovrà tener conto di tutte le componenti biotiche e abiotiche comprese nelle matrici acqua, sedimento e benthos contenute anche all'interno dell'avamposto. Il monitoraggio sarà finalizzato ad individuare eventuali alterazioni a breve e lungo termine sull'evoluzione della linea si costa e sugli ecosistemi marini costieri ed a mitigare gli stessi mediante adeguate azioni correttive da attuare in corso d'opera e in fase di esercizio; (Concernente la Fase II)

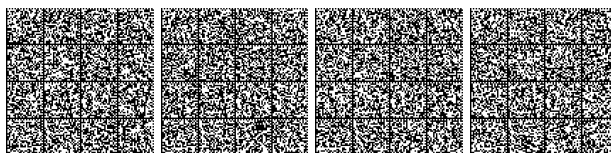
17. in merito agli studi idrodinamici e le modellazioni effettuate per lo studio degli scambi idrici tra il canale Candiano e le pialasse Baiona e del Piombone, l'Autorità Portuale deve predisporre nell'ambito della progettazione esecutiva dei dragaggi delle aree limitrofe alle due Pialasse un Piano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

componente suolo e sottosuolo

18. fatto salvo il Nulla Osta emesso dall'autorità competente sui calcoli strutturali, prima dell'inizio dei lavori dovranno essere effettuate le analisi ritenute opportune dallo studio geologico-tecnico, campi di prova e verifiche preliminari, ai fini della ricognizione dettagliata dei profili della resistenza secondo la profondità e la tipologia delle opere da realizzare, tenendo conto della sollecitazione sismica. In considerazione della qualità scadente dei fondali, deve essere previsto ed attuato un apposito monitoraggio, in accordo con il RUP dell'Autorità Portuale, mediante controlli sul comportamento delle strutture, da eseguire sia in corso di costruzione che in fase di collaudo e di esercizio, ai fini dell'accertamento della funzionalità delle opere e la corrispondenza con le previsioni del modello numerico;
19. prima delle attività di dragaggio e con riferimento al progetto esecutivo di ciascuna fase di attuazione dei dragaggi, occorre effettuare la caratterizzazione dei fondali seguendo le procedure previste dall'allegato B/1 del DM Ambiente del 24 gennaio 1996 e il Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini realizzato da APAT e ICRAM (oggi ISPRA) nel mese di agosto 2006 e utilizzare i sedimenti secondo quanto previsto dallo stesso manuale e dalla tabella 1 dell'allegato 5 della parte IV, titolo V, del D.lgs. 152/2006 e successive modificazioni; in relazione all'idoneità fisico-chimico-biologica dei sedimenti dragati, dovranno essere stabilite in accordo con l'ARPA Emilia Romagna e con la Regione Emilia Romagna, le modalità più idonee per la gestione dei sedimenti derivanti dai dragaggi;
20. i materiali di dragaggio provenienti dall'avamposto e dal canale esterno, nonché dal Canale Candiano, con caratteristiche idonee, devono essere utilizzati prevalentemente per ripascimenti, in particolare delle zone a Nord e a sud del Porto, da concordare con la Regione Emilia Romagna che deve anche effettuare l'attività di controllo sulla corretta collocazione ed esecuzione degli interventi;



21. la parte di materiale derivante dai dragaggi che non risulta idoneo per i ripascimenti o per la realizzazione delle opere portuali, dovrà essere gestito concordando con l'ARPA Emilia Romagna e con la Provincia di Ravenna le modalità per lo stoccaggio e per il trasporto presso i siti di allocazione definitiva, secondo il programma di gestione da predisporre in accordo con la Regione e gli enti locali, comprensive degli accorgimenti necessari a garantire la sicurezza delle operazioni in relazione alla dispersione dei materiali nell'ambiente previsti dalle normative vigenti; dovranno essere concordate con l'ARPA Emilia Romagna le modalità di impermeabilizzazione del fondo e dei fianchi delle vasche di colmata e le modalità e i tempi del monitoraggio e del controllo che deve essere effettuato allo scarico nel corpo ricettore delle acque in eccesso prelevate durante il dragaggio, ai fini del controllo della qualità dei sedimenti e della colonna d'acqua del corpo recettore, con analisi fisiche, chimiche, tossicologiche e biologiche, con campioni ante operam, in corso d'opera e post operam; il progetto esecutivo delle vasche di colmata deve essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai fini della verifica di ottemperanza, prima dell'inizio dei lavori di realizzazione delle vasche medesime, per ciascuna fase di attuazione dei dragaggi; parimenti deve essere presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai fini della verifica di ottemperanza, il progetto dell'eventuale riutilizzo o riallocazione definitiva all'esterno del piano portuale dei materiali di dragaggio di cui al presente punto;
22. la movimentazione dei materiali da scavi e dragaggi, fatto salvo l'eventuale materiale da conferire a discarica, deve avvenire attraverso tubazioni a pressione ovvero via mare, anche per quanto riguarda l'area relativa all'attracco crociere prospiciente l'abitato di Porto Corsini; le operazioni di dragaggio devono avvenire previa attivazione di un sistema di sorveglianza continua delle lavorazioni e della qualità dei sedimenti, secondo disposizioni impartite dall'ARPA Emilia Romagna, e devono prevedere la concentrazione temporale dei lavori di movimentazione del sedimento e tecnologie che massimizzano la compattezza dei materiali;
23. il sistema di illuminazione dell'area portuale dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, che tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;
24. la definizione degli spazi a verde e la scelta delle essenze a livello di progetto esecutivo devono essere concordate con la Regione Emilia Romagna; in particolare occorre potenziare le fasce a verde lungo il confine con la Pialassa Baiona e lungo la viabilità di progetto, nonché al piede delle scarpate arginali delle vasche di decantazione dei dragaggi portuali; gli alberi e arbusti devono appartenere alla vegetazione autoctona e/o storicizzata;
25. le prescrizioni di cui al presente parere devono essere riportate nei capitoli d'appalto dei relativi lavori.



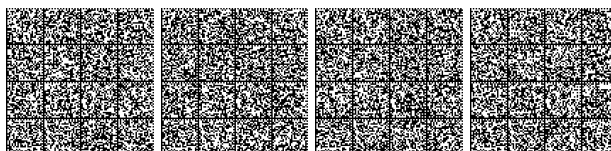
B. prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali:

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

C. prescrizioni della Regione Emilia Romagna:**1. Parere n. 239 del 19 Aprile 2010:****PRESCRIZIONI IN MERITO AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

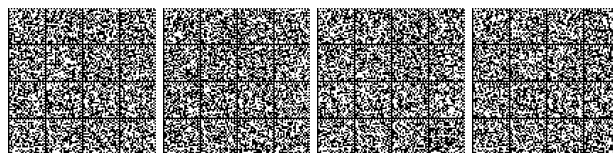
1. In attuazione del parere della Commissione per la Qualità Architettonica e il Paesaggio, e relativo Nulla Osta Ambientale dell'11 Febbraio 2008, si chiede che in fase esecutiva sia superata l'assoluta rigidità geometrica del perimetro dell'argine di confine con il futuro piazzale. Pertanto l'arginatura prevista del piazzale va arrotondata in aderenza all'area di fitodepurazione.
2. E' necessario ridurre la superficie dei dossi progettati nell'area naturalistica al fine di realizzarli il più possibile idonei alla nidificazione dell'avifauna caratteristica.
3. L'Autorità Portuale provvederà, quali elementi compensativi, entro la conclusione dei lavori, ad elaborare i seguenti documenti:
 - Piano di monitoraggio per verificare la funzionalità idraulica dell'intervento, d'intesa con il Comitato Tecnico Scientifico del Parco del Delta del Po;
 - Studio propedeutico al Piano di Gestione previsto per le zone SIC, relativamente alla parte sito di propria competenza amministrativa (parte "ambientale" dalla Pialassa del Piombone), che il Parco del Delta del Po utilizzerà per la elaborazione ed approvazione del Piano di gestione complessivo.

L'Autorità Portuale provvederà alla manutenzione delle opere realizzate al fine di garantirne il corretto funzionamento (porte vinciane, bacino di fitodepurazione, canali sublagunari, arginature).



2. Parere n. 239 del 19 Aprile 2010:**PRESCRIZIONI IN MERITO AL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

1. L'integrazione di caratterizzazione dovrà essere spinta fino ad una profondità superiore a quella alla quale si è evidenziato un superamento alle Concentrazioni delle soglie di contaminazione. I nuovi punti di indagine avranno influenza fino al punto medio della distanza dal precedente punto analizzato.
2. Dovrà esser valutata l'efficacia della rimozione del materiale al fine di non utilizzare materiale, rimasto in loco, ma non idoneo per la costruzione dei dossi/barene.
3. Le modalità delle operazioni da svolgere per l'integrazione di caratterizzazione, la valutazione dell'efficacia della rimozione del materiale non idoneo al recupero in loco, le modalità del deposito temporaneo del materiale dragato in attesa della caratterizzazione per la destinazione finale a norma di legge, dovranno essere valutate, prima di procedere con l'esecuzione dei lavori, da ARPA.
4. Al fine di ottenere la migliore gestione degli habitat e del nuovo ecosistema che si intende ricreare all'interno della laguna, occorre definire fin da ora un più articolato assetto della morfologia dei dossi di cui è prevista la realizzazione. La gestione diretta del Parco nel Life Saline di Comacchio e negli interventi eseguiti nella palude dell'Ortazzo, il monitoraggio di recenti esperienze in aziende di vallicoltura private (Valle Bertuzzi e Vene di Bellocchio), le esperienze eseguite dal Comune di Ravenna nella gestione dei dossi realizzati nella Pialassa della Baiona consigliano di adottare metodiche di esecuzione dei dossi che favoriscano la nidificazione di specie acquatiche coloniali di valore conservazionistico, mentre disincentivino la colonizzazione degli stessi da parte del gabbiano reale e dei ratti. Pertanto il progetto definitivo riguardante l'assetto morfologico dei dossi di nuova creazione dovrà disincentivare la colonizzazione degli stessi da parte del gabbiano reale e dei ratti. Pertanto il progetto esecutivo riguardante l'assetto morfologico dei dossi di nuova creazione dovrà prevedere la diminuzione delle superfici perennemente emerse. Inoltre si dovrà prevedere un frazionamento dei dossi attualmente previsti a formare un numero maggiore di dossi, ma singolarmente di minore dimensione. Tutti questi accorgimenti hanno l'obiettivo di favorire la nidificazione nonché il successo riproduttivo di molte specie acquatiche coloniali e non, già presenti e in alcuni casi nidificanti nelle pialasse ravennati ma in sensibile diminuzione.
5. Nel programma di avvio lavori dovrà essere previsto l'allestimento di un sito idoneo all'insediamento della colonia di topino (Riparia riparia), già presente in loco in periodo primaverile estivo in un'area che presumibilmente verrà disturbata e/o danneggiata dalle operazioni di urbanizzazione dell'area portuale.
6. In fase di accantieramento non invadere in nessun modo le aree con struttura di cantiere (baracche, depositi) che il P.S.C. di Ravenna destina/classifica come "Luoghi della riqualificazione ambientale, ecologica e paesaggistica" ed in particolare come ARA "Aree di riqualificazione ambientale, ecologica e paesaggistica".



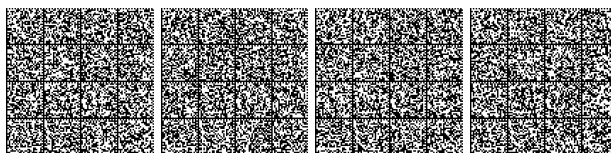
7. In base al P.S.C. l'Area di Riqualificazione Ambientale n. 6 corrisponde alla Pialassa del Piombone, per cui i mezzi d'opera dovranno necessariamente accedere, mentre l'ARA n. 7 è adiacente al Piombone ed è corretto che non venga occupata da attrezzature di cantiere quale baracche, mezzi, ecc.
8. Tutti i progetti esecutivi di piantumazione e sistemazione per la fruizione dell'area dovranno essere presentati e approvati dal Comitato Tecnico Scientifico del Parco anche al fine di valutare e favorire la colonizzazione e l'insediamento nell'area di specie vegetali e associazioni vegetazionali tipiche delle lagune salmastre.
9. Deve essere eseguito un monitoraggio idraulico tenendo in considerazione il quadro dei mutamenti climatici in essere ormai evidenti, che implicano la necessità di attuare modalità di gestione del territorio adeguate e che tengano conto della possibilità di accadimento fenomeni naturali anche estremi e sino ad ora ritenuti poco probabili. Il piano di monitoraggio per verificare la funzionalità idraulica dell'intervento sarà attuato d'intesa con il Comitato Tecnico Scientifico del Parco del Delta del Po.
10. Dovrà esser previsto un monitoraggio bicanale a partire dal termine dei lavori di esecuzione dei dossi di cui al punto 4, al fine di verificare il successo ecologico dei suddetti quali habitat, in particolare di nidificazione, delle specie target, in analogia a quanto richiesto da questo Parco ed oggi in esecuzione da parte della Provincia di Ferrara nell'area dello Scanno di Goro, nel SIC-ZPS "Sacca di Goro Po di Goro Valle Dindona Foce del Po di Volano".
11. Devono essere elaborati gli studi propedeutici al piano di gestione previsto per le zone SIC, in accordo con il Parco del Delta del Po, relativamente alla parte demaniale del sito di competenza amministrativa dell'Autorità Portuale (parte "ambientale" della Pialassa del Piombone), studi che il Parco del Delta del Po utilizzerà per la elaborazione ed approvazione del Piano di gestione complessivo.

3. parere n. 840 del 28 giugno 2011:

1. In considerazione della rilevanza delle problematiche relative alla escavazione dei fondali e alla relativa gestione dei materiali dragati ed alla indeterminatezza sulle destinazioni e delle modalità di reimpiego dei rilevanti volumi di escavo, l'Autorità Portuale di Ravenna dovrà predisporre un adeguato programma di riutilizzo dei materiali dragati, specificandone in modo dettagliato le destinazioni, le modalità e la tempistica di reimpiego, definendo preliminarmente i volumi escavati che per le loro caratteristiche qualitative devono essere gestiti come rifiuti e destinando prioritariamente i materiali con caratteristiche adeguate al ripascimento di spiagge in erosione; tale programma dovrà essere definito tramite adeguati accordi di programma con la Regione Emilia Romagna e la Provincia di Ravenna ed il Comune di Ravenna.
2. Come indicato nello studio di impatto ambientale si ritiene necessario che l'Autorità Portuale di Ravenna assicuri la sterilizzazione delle acque di stiva quale soluzione in grado di evitare la scomparsa o sostituzione di specie di interesse commerciale.



3. Come indicato nello studio di impatto ambientale si ritiene necessario che in ordine all'impatto acustico, durante l'esercizio della nuova configurazione portuale prevista dal Piano e delle opere connesse, al fine di contenere lo sfioramento dei livelli sonori stimati e riportare la rumorosità entro i limiti di legge nel periodo notturno, prevedere l'installazione di opportune barriere antirumore fonoassorbenti nelle aree più critiche, in particolare in corrispondenza dell'attraversamento dell'area cimiteriale e del piccolo gruppo di abitazioni su via Baiona angolo via del Cimitero; inoltre appare necessario che sia realizzato quanto di seguito indicato:
- Porto Corsini: lo spostamento di almeno parte del traffico afferente al terminal crocieristico sull'arteria urbana lungo canale (via molo Gaetano San filippo) a minore densità abitativa ed una limitazione di tale traffico nel periodo notturno;
 - Area cimiteriale di Ravenna: per quest'area appare necessario prevedere la congiunta realizzazione del By-pass con opportune barriere fonoassorbenti su entrambe i lati della carreggiata ed il convogliamento del traffico, afferente all'area portuale a nord del canale, su questo nuovo collegamento e sul suo prolungamento (via delle Bassette);
 - Pialassa baiona: si ritiene necessario realizzare una schermatura acustica realizzata con terrapieni e pannelli in legno opportunamente rinverditati per una lunghezza di circa 5,5 Km.
4. Come indicato nello studio di impatto ambientale si ritiene necessario, in quanto i principali impatti sono attesi durante la fase di escavo dei fondali e quindi dovrà essere posta particolare cura nella scelta dell'ubicazione e della conduzione dei cantieri, realizzare le mitigazioni per quanto riguarda gli impatti sull'acqua di seguito ricordate:
- Utilizzo di draghe che realizzano un basso inquinamento attorno alla zona scavata; per ridurre il fenomeno della torbidità è preferibile l'utilizzo di un dragaggio per via idraulica realizzato mediante pompe di aspirazione in grado aspirare una miscela costituita da acqua e materiale sciolto del fondo;
 - Utilizzo di tecnologie di dragaggio e salpamento atte a massimizzare la conservazione della compattezza del materiale stesso e minimizzare le manipolazioni al fine di contenere il rilascio di sedimenti in mare;
 - Massimo riutilizzo del materiale dragato per i fabbisogni del cantiere;
 - attivazione di un sistema di sorveglianza continua delle lavorazioni e della qualità dei materiali;
 - Concentrazione temporale dei lavori che comportano movimentazione di sedimento e quindi delle operazioni di dragaggio per ridurre al minimo gli impatti sui fondali;



- Realizzazione di un piano di monitoraggio sia in fase di costruzione che in fase di gestione.
5. Come indicato nello studio di impatto ambientale, si ritiene necessario evitare di realizzare le opere, in particolare il terminal container, nel periodo riproduttivo delle specie ornitiche interessate e di evitare le operazioni di dragaggio nel periodo invernale al fine di non disturbare le specie svernanti nel tratto di mare antistante il Porto di Ravenna e di Marina di Ravenna (aree portuali comprese).
6. Si ritiene necessario realizzare il piano di monitoraggio previsto nello studio di impatto ambientale:
- in corrispondenza di alcuni recettori di Marina di Ravenna e Porto Corsini ritenuti più esposti alle emissioni di inquinanti in atmosfera (CO, NO₂ e PM₁₀);
 - in corrispondenza di punti individuati lungo il Canale Candiano, le Pialasse Piombione e Baiona e nella zona di avamposto a diverse profondità della colonna d'acqua;
 - Costa - Linea di riva:
 - Rilievo fisico ogni 3 anni nel periodo di stanca climatico di giugno- luglio, con la prima campagna eseguita ante operam (prolungamento opere foranee).
 - Monitoraggio "continuo" della base aereo fotogrammetrica dell'ARPA Emilia Romagna con benchmark annuale centrato sul periodo di stanca climatico di giugno - luglio;
(Concernente la Fase II)
 - Costa — Sezione trasversale:
 - 2 transetti a Nord e 2 a Sud fuori della fascia attiva (ogni tre anni) con la prima campagna eseguita ante operam (prolungamento opere foranee); i rilievi saranno eseguiti a partire dalla terraferma (dalla + 2.0 m se in presenza di corpo dunale o dalla prima opera antropica rigida) fino ad una profondità fuori della fascia attiva (- 10 m s.l.m.m.);
(Concernente la Fase II)
 - all'interno delle Pialasse, avendo individuato, a seguito della valutazione di incidenza, gli eventuali habitat prioritari nell'ambito dei SIC;
 - in corrispondenza dei ricettori abitativi e delle aree di tutela naturalistica più esposti alle emissioni sonore provenienti durante la fase di esercizio, in particolare dal traffico veicolare sulle arterie stradali principali:
 - presso l'area cimiteriale e del previsto collegamento By pass, presso l'abitato di Porto Corsini;
 - presso via Baiona, nel tratto stradale adiacente l'omonima Pialassa;



- nei punti maggiormente interessati dalla rumorosità proveniente dal traffico dei mezzi d'opera e dalle lavorazioni puntuali nelle aree di cantiere, durante la fase di realizzazione degli interventi previsti dal Piano regolatore Portuale:
 - presso gli edifici abitativi di Marina di Ravenna frontaliere l'imbocco del canale Candiano;
 - presso il bacino d'acqua della Pialassa del Piombone fronti stante la Penisola Trattaroli.

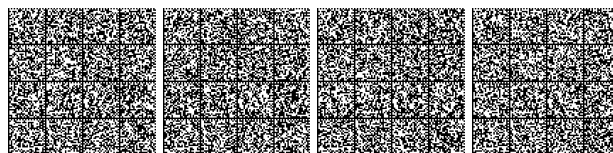
Alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni sopra riportate si provvederà come indicato di seguito:

- le prescrizioni di cui alla lettera A) nn. 2, 6, 8, 9, 11 e 12 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- le prescrizioni di cui alla lettera A) nn. 1, 10, 12, 13, 14, 15, 22 dovranno essere verificate dall'ARPA Emilia Romagna, i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.
- la prescrizione di cui alla lettera A) n 18 dovrà essere verificata dal RUP dell'Autorità Portuale di Ravenna, i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.
- il Ministero per i beni e le attività culturali provvederà alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni di cui alla lettera B), i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- La Regione Emilia Romagna provvederà alla verifica di ottemperanza di tutte le prescrizioni di cui alla lettera C) e di quelle di cui alla lettera A) nn. 3, 5, 16, 11, 19, 20, 23 e 24, i cui risultati saranno comunicati al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare.

La verifica di ottemperanza definitiva è a cura del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

2) Prescrizioni del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna:

- a) Comunicare, con un congruo anticipo alla Soprintendenza Archeologica dell'Emilia Romagna - Bologna, la data di inizio dei lavori, al fine di poter controllare i medesimi in corso d'opera;
- b) Concordare con la Soprintendenza Archeologica di Bologna, al fine di un'esauritiva conoscenza e documentazione dei fondali rientranti nella linea di batimetria di -15, che potrebbero conservare resti archeologici sommersi, tempi e modi per un intervento archeologico subacqueo preventivo. In particolare tale intervento, che dovrà riguardare i tratti interessati dall'abbassamento delle quote, specificatamente l'area di Curva Marina e quella della canaletta esterna



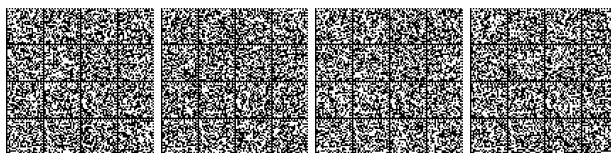
illustrate nella Tav. 13 D, dovrà essere realizzato da personale subacqueo con competenze specifiche di tipo archeologico, sotto la Direzione Scientifica della stessa Soprintendenza;

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

La verifica di ottemperanza è a cura del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

3) Prescrizioni della Regione Emilia Romagna:

- a) deve essere garantito il completo rispetto, prima dell'approvazione del progetto definitivo, delle condizioni e prescrizioni contenute nel Decreto del Ministro dell'Ambiente DEC - 2012 - 0000006 del 20 gennaio 2012, ed in particolare delle prescrizioni assoggettate a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare (prescrizioni di cui alla lettera A, nn. 2, 6, 8, 9, 11 e 12 del Decreto), della Regione Emilia-Romagna (prescrizioni di cui alla lettera A nn. 3, 5, 16, 17, 19, 20, 23 e 24, nonché di tutte le prescrizioni di cui alla lettera A, nn. 1, 10, 12, 13, 14, 15 e 22 del Decreto);
- b) devono essere osservate tutte le condizioni e le disposizioni contenute nella delibera di Consiglio provinciale della Provincia di Ravenna n. 78 del 3 luglio 2012;
- c) devono essere osservate le condizioni e le disposizioni contenute nella delibera di Consiglio comunale n. PG.79492/87 del 12 luglio 2012;
- d) devono essere osservate le disposizioni contenute nei pareri del Servizio Tecnico di Bacino Romagna e del Servizio Tecnico di Bacino Po di Volano e della Costa e, cioè, che prima di avviare le operazioni di dragaggio, vengano effettuate approfondite caratterizzazioni chimico-fisiche e granulometriche del materiale, secondo la normativa vigente e in accordo con le modalità suggerite dalla competente sezione provinciale dell'ARPA, che considerino tutti i materiali in gioco, nell'ambito di un piano di utilizzo organico e funzionale. Tale piano dovrebbe valutare, ai fini della scelta della destinazione finale, prioritariamente la compatibilità con l'impiego ai fini di ripascimento della spiaggia emersa (qualora possibile) e sommersa, a profondità idonee e lungo paraggi in erosione, considerando, al contempo, le esigenze e le possibilità tecniche-realizzative.



- e) prima dell'approvazione del progetto definitivo deve essere acquisita l'autorizzazione paesaggistica ambientale relativa alle interferenze con beni tutelati ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004;
- f) il progetto definitivo deve essere redatto in conformità alle specifiche norme tecniche per le costruzioni in zona sismica e in ogni caso i lavori non potranno essere iniziati fino a quando, ai sensi dell'art. 10 della LR n. 19/2008, non sia stata rilasciata l'autorizzazione sismica o effettuato il deposito del progetto esecutivo riguardante le strutture, nei casi previsti rispettivamente dagli articoli 11 e 13 della medesima legge regionale;
- g) per quanto riguarda il vincolo idrogeologico, prima dell'esecuzione dei lavori delle opere in oggetto, deve essere acquisita l'autorizzazione dell'Ente competente di cui al R.D. 3267/1923 e alla L.R. 3/1999;
- h) si devono osservare le normative di settore vigenti aventi incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia, provvedendo, ove necessario, ad acquisire ogni altra autorizzazione, concessione, nulla osta, o atto di assenso comunque denominato, previsti da norme vigenti.

La verifica di ottemperanza è a cura della Regione Emilia Romagna.

4) Prescrizioni del Comune di Ravenna:

- a) per l'ambito CoS14 Lido Adriano nord-sud, limitare il sito al sub-comparto 12/b;
- b) introdurre fra i siti di possibile conferimento dei futuri dragaggi anche la cava Stazzona, ai sensi di quanto previsto dal PIAE e dal PAE;
- c) introdurre fra i siti di possibile conferimento dei materiali provenienti dalle casse di colmata l'intero POC tematico Logistica, compreso il comparto 4 e l'ambito art. 18 CoS3 Logistica-Romea-Bassette (Bassette sud sud) limitatamente alle aree a destinazione prevalentemente produttiva/logistica;
- d) destinare prioritariamente qualsiasi granulometria riutilizzabile ai fini del ripascimento della costa ravennate, mediante la realizzazione di barre sommerse, rifluimenti al largo o ripascimenti delle spiagge emerse, venga prioritariamente destinato a tale emergenza ambientale, mediante interventi coordinati e condivisi fra Regione e Comune;
- e) predisporre nei successivi livelli di progettazione uno specifico e dettagliato "studio di impatto da traffico" in relazione al transito dei mezzi (percorsi individuati, quantificazione numerica, frequenza giornaliera e media, tipologia, ecc.) previsti per la movimentazione dei materiali di cui trattasi e analisi delle caratteristiche delle infrastrutture stradali oggetto dei percorsi individuati sotto il profilo geometrico, strutturale, funzionale, amministrativo ed ambientale, nonché prevedere ogni e qualsiasi intervento necessario al fine di garantire:

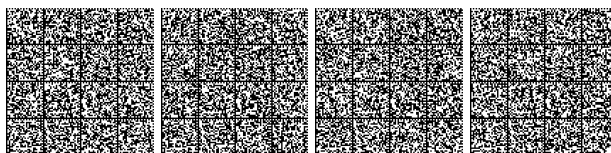


l'idoneità dei percorsi, l'efficace mitigazione degli impatti e la sicurezza della circolazione stradale.

La verifica di ottemperanza è a cura del Comune di Ravenna:

5) Prescrizioni della Provincia di Ravenna:

- a) prevedendo il progetto preliminare l'utilizzo di fanghi di dragaggio attualmente stoccati (operazione R13 di cui all'Allegato C della Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.) per il riempimento di zone depresse (attività che si configurano come operazioni di recupero di rifiuti non pericolosi — operazione R5 di cui all'Allegato C della Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.), dovrà essere acquisita autorizzazione ai sensi dell'art. 208 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., di competenza della Provincia;
- b) in relazione al riempimento delle Aree denominate LOGISTICA 1 e LOGISTICA 2 nel progetto definitivo occorre fornire elementi circa l'effettiva possibilità di ulteriore riempimento delle stesse ed è ammissibile collocare attività di gestione rifiuti, ma al di fuori della porzione non idonea (porzione a ridosso della via Canale Molinetto che il PTCP individua come paleodossi fluviali particolarmente pronunciati, art. 3.20, c. 2 lettera a);
- c) per il riempimento dell'Area denominata BASSETTE SUD SUD è possibile collocare attività di gestione rifiuti a condizione che l'intervento sia inserito nell'accordo ai sensi dell'art. 18 della L.R. 20/2000 e previsto da Piano Attuativo, accompagnato da Valsat, in variante al POC vigente;
- d) al fine di avvalersi della nozione di sottoprodotto per i materiali ancora da dragare, ai sensi dell'art. 184-bis, comma 1 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., in sede di progettazione definitiva dovranno essere fornite prove oggettive circa la sussistenza dei requisiti previsti, con particolare riguardo alle caratteristiche qualitative dei materiali e alla compatibilità degli stessi con i siti di destinazione individuati, avendo a riferimento i limiti di cui alla Tabella 1 dell'Allegato 5 al Titolo V della Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. per i siti contaminati (secondo le modalità di caratterizzazione dei sedimenti da dragare indicate da ARPA, oltre alle verifiche analitiche da prevedere prima dell'utilizzo finale); la trattazione dovrà contenere anche specifiche valutazioni di compatibilità relative al contenuto di cloruri;
- e) dovrà essere data priorità al tombamento dei siti cava Bosca e cava Stazzona con il conferimento dei materiali provenienti dal dragaggio del Canale Candiano; qualora in sede di progettazione definitiva, in relazione ai volumi di riempimento previsti e a seguito della verifica della disponibilità con le proprietà, risultasse inadeguata la capacità dei due siti (Stazzona e Bosca), si potrà procedere all'utilizzo del sito cava Morina;
- f) l'intervento di riempimento di depressioni sommerse preesistenti (Pontazzo) non può essere condotto mediante operazioni di refluento diretto al fine di evitare impatti negativi sull'area naturalistica, che rientra all'interno del perimetro del Parco del Delta del Po e in un'area SIC/ZPS; in fase di progettazione definitiva



dovranno essere valutate soluzioni alternative per le modalità di conferimento dei materiali da destinare all'area Pontazzo;

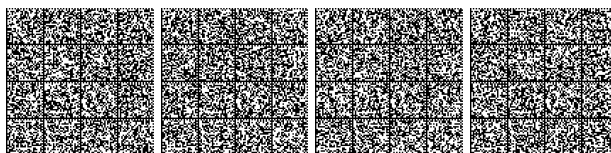
- g) per tutte le localizzazioni indicate, il progetto definitivo dovrà dimostrare l'effettiva disponibilità delle aree da parte dell'Autorità Portuale per lo svolgimento delle attività di riempimento previste;
- h) in sede di progettazione definitiva, dovrà essere fornita idonea documentazione attestante la qualità dei materiali e la loro effettiva idoneità per l'utilizzo specifico previsto nel progetto preliminare.

La verifica di ottemperanza è a cura della Provincia di Ravenna

6) Prescrizioni del Ministero Infrastrutture e Trasporti:

- a) Il soggetto aggiudicatore dovrà ottenere il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici sul Progetto definitivo, prima della sua approvazione.

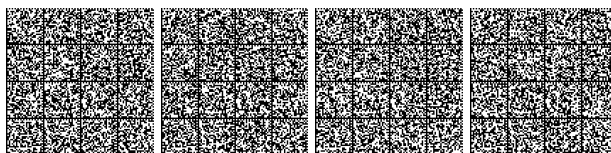
La verifica di ottemperanza è a cura del Ministero Infrastrutture e Trasporti.



RACCOMANDAZIONI – PARTE SECONDA

1) Raccomandazioni di AR.P.A. Emilia Romagna, Sez. Prov.le di Ravenna:

- a) prima dell'approvazione del progetto definitivo si raccomanda che il proponente sviluppi una integrazione della caratterizzazione dei sedimenti da dragare per verificare l'assoggettabilità dei materiali a quanto previsto dall'art 184 bis comma 1) del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. in funzione delle destinazioni di massima previste; per avallare l'istanza di assoggettabilità dei materiali ancora da dragare a quanto previsto dall'art. 184 bis comma 1) del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., l'Autorità competente, con l'eventuale supporto di ARPA, dovrà individuare delle misure o stabilire criteri qualitativi e quantitativi da soddisfare per ogni opzione individuata; i criteri che verranno indicati si baseranno (per la loro formulazione) sull'utilizzo specifico dei materiali in relazione alle relative specifiche destinazioni d'uso indicate dal proponente nel progetto e nella successiva integrazione ed alla compatibilità ambientale e pianificatoria specifica per cui i criteri potrebbero differire tra loro in funzione delle destinazioni d'uso e delle modalità di gestione proposte per ogni sito di destinazione individuato;
- b) vista l'ingente quantità di materiale che si produrrà con l'inizio delle operazioni di dragaggio potrebbe essere opportuno che il proponente presenti nel progetto definitivo delle opzioni alternative rispetto a quelle già avanzate nel preliminare in esame e nelle integrazioni di cui al prot. n. 6041 del 22/06/2012; opzioni alternative potrebbero essere individuate anche per le operazioni di ripascimento al fine di poter individuare altre zone dei canali che possano presentare sedimenti idonei al ripascimento (sia per la loro qualità chimico fisica, sia per il contenuto di pelite) ovvero definire in maniera univoca le zone in erosione della costa che necessitano di apporto di materiale;
- c) Si raccomanda che il materiale che è previsto possa essere utilizzato per operazioni di ripascimento sia caratterizzato seguendo quanto previsto dalla norma (art. 109 del DLgs 152/06 - DM 24/01/96 "Direttive inerenti le attività istruttorie per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 11 della L. 319/76 e successive modificazioni ed integrazioni, relative allo scarico nelle acque del mare o in ambienti ad esso contigui, di materiali provenienti da escavo di fondali di ambienti marini o salmastri o di terreni litoranei emersi, nonché da ogni altra movimentazione di sedimenti in ambiente marino") o dalla pubblicazione di APAT - ICRAM (ora ISPRA), "Manuale per la movimentazione di sedimenti marini", prima della sua movimentazione;
- d) Si raccomanda che le operazioni proposte di riempimento della depressione evidente nel Chiaro del Pontazzo, vista la qualità particolare dei fondali presenti nel Chiaro, non siano condotte mediante operazioni di refluento diretto, come proposto al punto b) dell'integrazione al progetto, al fine di evitare una forte risospensione della stratificazione storica dei sedimenti ora



presenti, con impatto negativo sull'area a vocazione naturalistica; si raccomanda che la Regione, quale Autorità Competente, individui quindi anche il livello di pelite che ritiene non possa portare impatti complessivi negativi sull'ambiente e sull'ecologia delle varie aree che verranno indicate quali zone di ripascimento.

2) Raccomandazioni della Regione Emilia Romagna:

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

3) Raccomandazioni della Provincia di Ravenna:

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

4) Raccomandazioni della Direzione marittima di Ravenna:

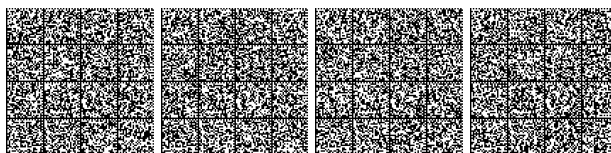
- a) Si raccomanda, una volta terminati i lavori di dragaggio, un'ordinaria manutenzione di fondali nel Porto di Ravenna al fine di assicurare la costante tenuta degli stessi per scongiurare il progressivo interrimento nel tempo.

5) Raccomandazioni dell'Agenzia delle Dogane, Ufficio delle Dogane di Ravenna:

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

6) Raccomandazioni del Parco del Delta del Po:

- a) Si raccomanda che i successivi progetti definitivi definiscano, oltre all'utilizzo finale dei materiali stessi, quanto previsto dal vigente D.Lgs 152/2006, opportunamente integrato dal Documento ISPRA (ex APAT- ICRAM) "Manuale per la movimentazione di sedimento marini", le caratteristiche granulometrico - tessiturali, fisico - chimiche, ecc, dei sedimenti interessati.
- b) Si raccomanda di tenere conto nei progetti definitivi che insieme ai materiali da smaltire, sia per nuovi escavi sia per redistribuzione dei sedimenti oggi in



cassa di colmata, si dovranno smaltire quantità di materiale risultante dalle demolizioni di opere preesistenti.

- c) per le casse di colmata si raccomanda il pieno rispetto durante le operazioni dei previsti lavori, controlli e monitoraggi.
- d) per quanto riguarda la Cava Bosca, a livello di progetto definitivo si raccomanda di valutare un suo eventuale inserimento tra le iniziative del circuito ambientale previsto dal Parco per l'area di Foce Bevano e del recente Centro Visite della Bevanella; in tal senso si raccomanda di verificare anche la possibilità, a suo tempo espressa dall'accordo territoriale tra la Provincia di Ravenna, il Comune di Ravenna e l'Autorità Portuale di Ravenna (sottoscritto il 25/5/2006 e successivamente decaduto) di ... prevedere quale sistemazione finale oltre al tombamento, o la creazione di aree rimboschite ... il permanere all'interno dell'area ... di un bacino o prato allagato gestito sulla base di fini naturalistici le cui dimensioni e caratteristiche dovranno essere dettate dal Comune stesso.
- e) Si raccomanda per il sito di destino del "Pontazzo" la futura progettazione esecutiva preveda uno specifico piano di recupero ambientale come suggerito anche da Comune ed ARPA; a tal fine si chiede di prendere in considerazione la seguente proposta da verificare in fase di progetto definitivo/esecutivo sotto il profilo della sostenibilità ambientale ed economica:
"L'area del Pontazzo rientra in zona di Parco SIC/ZPS e riveste una notevole importanza naturalistica, ma presenta attualmente uno squilibrio rispetto alle originali condizioni ambientali, dovuto ad un'anomala profondità dei fondali, molto più elevata rispetto alle condizioni originarie. Pertanto, l'operazione prevista, se opportunamente dimensionata, rappresenta una promettente opportunità di ripristino della biodiversità ittica e di incremento del reclutamento di novellarne, sia di specie di elevato valore conservazionistico che di specie pregiate per la pesca professionale marittima.
L'ipotesi di seguito proposta prevede il mantenimento di un battente idrico in tutta l'area del Pontazzo, tale da favorire la diversificazione ambientale e di conseguenza la creazione di nicchie riproduttive per le specie ittiche e idonee alla crescita del novellarne. Tale intervento, contempla anche la realizzazione di un numero adeguato di barene orientate in modo da favorire e mantenere un opportuno idrodinamismo. Sebbene la creazione di tali microaree favorisca in senso generale l'aumento di tutte le specie caratteristiche degli ambienti di transizione del nord adriatico riportate nella tabella inserita nel parere dell'Ente, può tuttavia essere opportunamente dimensionata tramite modelli di idoneità dell'habitat, calibrati in modo specie-specifico."
Si raccomanda di non applicare qui assolutamente un conferimento diretto del materiale dragato ma solo un loro conferimento come sottoprodotti, dopo un naturale essiccamento, analisi specifiche ed una valutazione di idonee soluzioni tecniche; si consiglia inoltre di prevedere dettagliati piani di monitoraggio ambientale degli interventi sopra citati, da attuarsi nei luoghi di destino dei sedimenti e da prolungarsi nel medio periodo, in modo da verificarne i reali effetti sull'ambiente e comprendere le relazioni con gli ecosistemi delle aree naturali interessate.
- f) Si raccomanda che il Parco del Delta del Po effettui la valutazione di incidenza sui progetti esecutivi, in particolare sull'area del Pontazzo, sia per le attività di cantiere che per le attività di funzionamento del porto.

