

Elaborato descrittivo

POC TEMATICO
LOGISTICA 2010

POC
Piano Operativo Comunale

PRG 2003
PSC
POC
RUE

POC Tematico - LOGISTICA Relazione

Area di nuovo impianto per la logistica portuale

ADOTTATO	Delibera di C.C.	N. 66298/103	del 21/06/2010
PUBBLICATO	B.U.R	N. 86	del 07/07/2010
APPROVATO	Delibera di C.C.	N. 17364/24	del 21/02/2011
PUBBLICATO	B.U.R	N. 41	del 16/03/2011 (con rettifica sul B.U.R. N.48 del 30/03/2011)

Sindaco	Fabrizio Matteucci				
Assessore Urbanistica	Gabrio Maraldi				
Segretario Generale	Dott. Paolo Neri				
RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO	Arch. Alberto Mutti	Responsabile attività	Arch. Raffaella Bendazzi	Segreteria	Giovanna Galassi Minguzzi
Responsabile	Arch. Alberto Mutti	Collaboratori	Dott. Paolo Minguzzi		
Progettisti: VALSAT/VAS Mobilità	Arch. Alberto Mutti Dott.ssa Angela Vistoli Ing. Ennio Milia				

Legenda

- 1. Le scelte di pianificazione: il PSC**
- 2. Il dimensionamento dell'area per logistica portuale**
- 3. Il nuovo assetto del sistema della viabilità**
- 4. La scelta del POC tematico**
- 5. Obiettivi del POC tematico**
- 6. Il progetto**
- 7. Gli indici edilizi**
- 8.1 Le funzioni – compatibilità**
- 8.2 Le funzioni – esclusioni**
- 9. L'attuazione**
- 10. INTEGRAZIONE - Relazione di controdeduzione**

1. Le scelte di pianificazione: il PSC

Il Piano Strutturale Comunale, ampliando l'offerta del territorio ravennate per le aree a prevalente destinazione logistica, ad integrazione della funzione portuale e per la logistica urbana della città, identifica l'area in oggetto fra le due principali *"Aree di nuovo impianto per la logistica portuale"*, localizzate una a destra ed una a sinistra del Canale Candiano, entrambe limitrofe agli scali ferroviari.

Tali aree sono destinate alla logistica, anche intermodale, ed all'insediamento di attività produttive e terziarie ad essa funzionali.

(art. 88 delle N.T.A.; punto 6.5.5 della relazione del P.S.C.)

In tali aree gli interventi sono disciplinati dal POC.

In particolare per l'area logistica in destra del porto, in sede di POC, *"dovranno essere verificati ambito e dimensionamento in relazione al sistema della viabilità ed alle necessità funzionali"* (art. 88 N.T.A. del PSC)

2. Il dimensionamento dell'area per logistica portuale

Negli ultimi anni è stato più volte confermato il ruolo strategico del porto di Ravenna. In particolare, la piattaforma logistica di Ravenna rientra tra le opere prioritarie e di preminente interesse strategico previste nell'Accordo Quadro Governo-Regione.

Inoltre, il Piano nazionale della Logistica evidenzia la necessità di incrementare le strutture retro portuali; infatti, diventa sempre più pressante l'esigenza di liberare spazi in prossimità delle banchine, individuando aree nelle immediate vicinanze su cui sviluppare funzioni connesse al transito, alla movimentazione ed alla lavorazione delle merci.

Il traffico delle merci del porto di Ravenna ha avuto, nell'ultimo decennio, un incremento complessivo pari al 38%. Stanno inoltre emergendo forti interessi di grandi compagnie internazionali che lasciano intravedere un sensibile incremento dei flussi commerciali con i paesi del Medio Oriente e delle Far East. Il comparto della logistica sta attraversando una fase di forte evoluzione caratterizzata dalla concentrazione delle scorte in pochi siti e dalla necessità di assemblare il prodotto finale al momento della ricezione dell'ordine.

Tale trasformazione è accelerata dalla contestuale diffusione del gigantismo navale che porterà le grandi compagnie ad impiegare le attuali navi da circa 3.000/4.000 TEU su rotte minori, tra cui quelle dell'Alto Adriatico.

E' presumibile ipotizzare, pur nella consapevolezza dell'attuale congiuntura negativa, che il traffico container possa attestarsi nel 2015 in un range compreso tra i 900.000 ed i 1.400.000 TEU.

Lo scenario previsto dal P.R.P per il traffico container, quello Ro-Ro e dei prodotti agricoli (con esclusione delle merci varie e le rinfuse solide e liquide) è sintetizzato dalla seguente tabella:

Tipologia	2004	2015
Container (TEU)	169.430	900.000÷1.420.000
Traffico Ro-Ro (unità)	38.000	150.000
Prodotti agricoli (tonnellate)	1.288.000	2.704.000

Da tale tabella si desume che il peso complessivo delle merci potrà variare tra 16 e 22 milioni di tonnellate (applicando i valori medi pari a 1 TEU = 11,2 tonn. e 1 unità Ro-Ro = 22.23 tonn.).

Considerando che circa il 20% del traffico container possa essere catturato e manipolato dalle aziende insediate nella piattaforma logistica risulterebbero circa 3÷4 milioni di tonnellate di merci; considerando un'incidenza media di movimentazione per azienda pari a 60.000 tonnellate avremmo un numero di complessivo di aziende insediate variabile tra circa 50 ÷ 65 a cui corrispondono statisticamente superfici complessive di 45.000 metri quadrati per azienda, come da tabella riepilogativa:

Tipologia Interporto Medio	Area totale per azienda	Area complessiva piattaforma
da 40 aziende	60.600	240 (ha)
da 58 Aziende	34.483	200 (ha)
da 75 Aziende	26.667	195 (ha)

pertanto, per movimentare il quantitativo di merci previste, è necessario incrementare le aree disponibili per la piattaforma logistica dimensionandola in almeno 160-200 ettari.

3. Il nuovo assetto del sistema della viabilità

Sulla base delle indicazioni scaturite dallo specifico gruppo di lavoro e dello “studio di fattibilità per la riorganizzazione della viabilità a servizio della zona portuale di Ravenna” redatto da Sapir Engineering, sono state individuate le principali criticità dell'assetto attuale della viabilità, i criteri di riferimento e le principali soluzioni di riorganizzazione del sistema.

Lo studio muove da una verifica delle capacità di carico delle infrastrutture viarie nella configurazione attuale ed in quella di previsione di piano (PSC - RUE): previsione del by-pass, nuove aree per logistica, completamento delle aree portuali.

Attualmente, come è noto, il problema più rilevante è la mancanza di un collegamento diretto fra le aree portuali e produttive in riva destra con quelle in sinistra del Canale Candiano nonché le interferenze fra traffici urbani-turistici e quelli portuali-produttivi, oltre all'inadeguatezza di alcune infrastrutture viarie.

Lo studio preliminare pone quindi fra gli obiettivi generali:

- ✓ La realizzazione del collegamento nord - sud delle aree portuali (By-pass) prevedendo però due fasi attuative, per consentire il completamento portuale e l'espansione della logistica, inizialmente anche senza la presenza del by-pass.
- ✓ La realizzazione di accessi alle nuove aree per logistica, con la precauzione di creare meno interferenze possibili con la viabilità locale a vocazione urbana e turistica.
- ✓ L'individuazione, da precisare in sede di piani di dettaglio (PUA), della viabilità interna ai comparti logistici.
- ✓ L'implementazione degli standards funzionali e di sicurezza delle strutture primarie mediante interventi di adeguamento.

Lo studio preliminare ipotizza la realizzazione delle opere generali articolata in tre stralci:

➤ primo stralcio

Sono previste:

- due rotatorie (individuate con le lettere A e B negli schemi allegati) entrambe su via Molinetto, connettono i comparti "1" e "2" (vedi successiva classificazione dei comparti in art. 6 *il progetto*) alla grande viabilità, con flussi prevalentemente verso l'esterno (Via Classicana);
- fornici di sottopasso (lettera H) sotto via Trieste e relativa viabilità di connessione (strada comunale in fregio al porto San Vitale) per il comparto;
- una rotonda (lettera D) sull'attuale svincolo fra via Trieste e la via Classicana per il comparto "2", prevalentemente per la loro connessione al porto;
- messa a norma del sottopasso di ingresso al porto San Vitale mediante abbassamento della sede stradale (lettera F),
- realizzazione di una rotonda (lettera C) per il comparto "3" sullo svincolo fra Via Molinetto e Via Classicana, per la connessione alle direttrici esterne e portuali.

➤ secondo stralcio

Si prevede:

- eliminazione della strettoia del fornice del cavalcavia di Via Trieste su via Classicana con sua ricostruzione e allargamento delle carreggiate;

➤ terzo stralcio

Sono previste:

- realizzazione del by-pass con relativa rotatoria (lettera "G") a piani sfalsati per il collegamento nord - sud delle aree portuali;
- collegamento viario fra la rotatoria "G" e la "C" per connettere il comparto 3 alla via Classicana mediante un percorso alternativo.

Le interferenze fra diverse categorie di traffico su Via Molinetto sono ridotte al minimo possibile considerate anche le diverse e distinte fasce orarie in cui si generano i flussi.

In sintesi si riportano le corrispondenze richieste dal Servizio mobilità del Comune di Ravenna fra interventi strutturali (opere stradali) per la mobilità e comparti (per la numerazione delle opere vedi schema allegato):

interventi A B E	comuni ai quattro comparti 1 2 3 4
intervento C	comparto 3 e/o 4
intervento D	comparto 2
intervento H	comparto 1
intervento F	comparto 1 e 2

4. La scelta del POC tematico

La scelta di adozione di un Piano Operativo Comunale "Tematico" deriva dalla rilevanza strategica dell'area logistica portuale in relazione alle prospettive funzionali di sviluppo del porto.

La temporalizzazione degli interventi attuativi dei singoli ambiti sarà definita in sede di singoli PUA compatibilmente con la programmazione delle opere pubbliche e con la risoluzione delle criticità legate allo smaltimento delle acque meteoriche e delle acque nere.

5. Obiettivi del POC tematico

Sulla base delle scelte di pianificazione generale per l'ambito portuale e dei risultati dello studio preliminare sul sistema della viabilità sono individuabili come prioritari i seguenti obiettivi:

- 1 - Dotare il porto di Ravenna di aree logistiche di adeguata dimensione e funzionalità, attraendo nuovi traffici portuali, integrando le attività classiche di deposito e stoccaggio con attività di manipolazione e/o trasformazione delle merci, conferendo maggiore valore aggiunto alle operazioni portuali.
- 2 - Riorganizzare l'assetto viario a servizio dell'area portuale e implementare e ottimizzare l'intermodalità ferroviaria.
- 3 - Realizzare un'area con impatti sostenibili e eventuali mitigazioni ambientali e dotare il comparto di adeguate fasce verdi di filtro verso la viabilità.
- 4 - Realizzare adeguate infrastrutture, standards e servizi alle attività logistiche e produttive.

6. I Comparti

In ordine alle esigenze di dimensionamento e alle specificità del sito, il progetto suddivide l'area logistica in quattro comparti attuativi distinti, autonomamente attuabili, in stretta correlazione con gli interventi di ristrutturazione del sistema della viabilità.

Due di tali comparti sono individuati a nord di Via Canale Molinetto, rispettivamente posti uno a ovest della Via Classicana ed uno a est, il terzo ed il quarto sono individuati a sud di Via Canale Molinetto ed ad est della Via Classicana.

L'intera area per logistica portuale, di circa 173 ha, si suddivide quindi in:

- comparto 1 con superficie territoriale di circa 47 ha
- comparto 2 con superficie territoriale di circa 35 ha
- comparto 3 con superficie territoriale di circa 69 ha
- comparto 4 con superficie territoriale di circa 22 ha

Il comparto 1 è direttamente collegato al porto San Vitale, mediante sottopasso sulla via Trieste, è accessibile da Via Canale Molinetto mediante un nuovo accesso con svincolo a raso di 3° livello. Il comparto presenta la maggiore vocazionalità intermodale per la prossimità allo scalo merci ferroviario e la diretta connessione alle banchine portuali, con possibilità di eventuale estensione dell'area doganale esistente.

Il perimetro di POC, rispetto alla perimetrazione di RUE, esclude l'area dello scalo merci -di proprietà RFI - ed include l'area oggi destinata allo svincolo a due livelli esistente fra Via Molinetto e Via Classicana non più funzionale al nuovo assetto viabilistico.

Gli edifici colonici esistenti (alcuni dei quali classificati di valore tipologico) ubicati in prossimità dei raccordi dello svincolo stesso, nel caso di mantenimento in sito potranno avere accesso dalla nuova viabilità interna al comparto, previa verifica della compatibilità funzionale al nuovo sistema viario.

Gli edifici colonici esistenti all'interno del comparto potranno essere trasferiti in comparti a programmazione unitaria e/o concertata del centro urbano in relazione all'attuale consistenza edilizia in termini di Suc maggiorata di un premio pari a 100 mq. di Suc, a fronte della cessione a prezzo concordato degli edifici e delle aree di pertinenza.

Il comparto 2 è collegato alle Vie Trieste e Classicana mediante svincolo a raso di 3° livello e a Via Molinetto, sempre mediante svincolo a raso di 3° livello.

Dei quattro comparti è quello che, per localizzazione e assetto proprietario, può sviluppare maggiormente una vocazione mista logistica produttiva e un'articolazione delle attività di dimensione media e medio-piccola. Il perimetro di POC comprende l'area oggi destinata dal RUE a svincolo fra Via Classicana e Via Molinetto, non più funzionale al nuovo assetto della viabilità, e destina a fascia agricola di filtro buona parte del fronte su Via Molinetto.

Il comparto 3 costituisce l'integrazione all'ambito individuato dal PSC sulla base della scelta dimensionale operata dal POC secondo la prescrizione stesso PSC prevista dall'articolo 88 delle N.T.A.

E' collegato alla via Classicana e al nuovo by-pass mediante uno svincolo a livelli sfalsati.

E' previsto un collegamento, mediante un nuovo tratto di viabilità, con lo svincolo esistente sulla Via Classicana mediante la realizzazione di rotatoria con svincolo a raso di 3° livello e uno svincolo a raso di 3° livello su Via Molinetto.

Dei quattro comparti è quello che, per assetto proprietario, è maggiormente vocato alla realizzazione di una piastra logistica unitaria.

Il comparto 4 completa la scelta dimensionale di integrazione dell'ambito logistico. Può essere collegato a Via Molinetto mediante svincolo a raso di 3° livello e allo svincolo esistente sulla Via Classicana mediante la realizzazione di rotatoria con svincolo a raso di 3° livello (lo stesso del comparto 4).

L'area prospiciente Via Molinetto, similmente al comparto 2, è lasciata a fascia agricola di filtro.

7. Gli indici edilizi

Per il dimensionamento quantitativo si evidenzia che la tipologia di attività, prevalentemente per logistica, è lontana da logiche speculative ma è più aderente alle necessità funzionali di un grande comparto logistico che necessita di vaste aree adibite allo stoccaggio ed alla prima lavorazione delle merci.

Tali poli richiedono, in taluni casi, ampie superfici scoperte, in altri, necessitano di maggiori densità di aree coperte e confinate.

Si può quindi assegnare una maggiore dotazione di superfici edificabili al fine di realizzare le aree coperte nella misura necessaria.

8.1 Le funzioni - compatibilità

Le funzioni, considerato il ruolo territoriale assegnato, sono individuabili sostanzialmente nelle attività logistiche, produttive e di servizio.

Sono compatibili perciò i seguenti usi:

a) attività logistiche

movimentazione e stoccaggio

Sono ammesse le attrezzature per la movimentazione, il carico, il deposito, le infrastrutture per il trasporto, le attività amministrative e di servizio al personale a servizio del singolo intervento, gli spazi operativi e le aree di stoccaggio, gli spazi di sosta e manovra, le officine di manutenzione di macchinari e containers, quali:

- ✓ Terminal intermodali attrezzati con binari di presa e consegna con magazzini gomma-gomma e gomma-ferro
- ✓ Aree scoperte/coperte di stoccaggio container
- ✓ Aree coperte di stoccaggio per merci, componenti e rinfuse quali:
 - materie prime e prodotti finiti per l'edilizia
 - materie prime e prodotti finiti per l'agricoltura
 - materie prime e prodotti finiti per l'industria
 - materie prime e prodotti finiti per il commercio
 - materie prime e prodotti finiti di origine naturale
 - materie prime e prodotti finiti di origine ferrosa
 - componentistica
- ✓ Aree scoperte di stoccaggio per merci, componenti e rinfuse quali:
 - materie prime e prodotti finiti per l'edilizia
 - materie prime e prodotti finiti per l'agricoltura
 - materie prime e prodotti finiti per l'industria
 - materie prime e prodotti finiti per il commercio
 - materie prime e prodotti finiti di origine naturale
 - materie prime e prodotti finiti di origine ferrosa
 - componentistica
- ✓ Spazi di manovra, sosta, piazzali e raccordi ferroviari,

La manipolazione ed il deposito delle merci liquide sarà eseguita limitatamente ai seguenti prodotti:

- materie prime e prodotti finiti per l'alimentazione umana;
- materie prime e prodotti finiti per l'alimentazione animale;
- materie prime e prodotti finiti di origine naturale;
- grassi e oli vegetali;
- grassi e oli minerali;

Il tutto nei limiti delle normative ambientali generali e di settore e degli strumenti di valutazione specifici.

prima lavorazione e assemblaggio

Sono annesse le attività di prima lavorazione, semilavorazione e assemblaggio di materiali, componenti e semilavorati.

In tali attività sono comprese la scomposizione e ricomposizione dei carichi, l'imballaggio, la miscelazione delle merci, l'insacco delle rinfuse, la semilavorazione o assemblaggio finale di componenti, ed in generale tutte le operazioni necessarie per l'assemblaggio, scomposizione e ricomposizione dei componenti e prodotti in arrivo o in partenza nelle aree logistiche in modo tale da consentirne la corretta commercializzazione, con esclusione di quelle che comportino variazioni nelle caratteristiche chimiche delle molecole costituenti e/o componenti le merci in arrivo o in partenza.

Sono ammesse le attività di servizio amministrative, per il personale, per i mezzi e macchinari.

b) altre attività produttive non direttamente connesse alla logistica

Sono ammesse le funzioni artigianali, produttive e laboratoriali, funzioni industriali produttive e di tipo manifatturiero, il commercio all'ingrosso e artigianato di servizio.

Sono ammesse le attività di servizio amministrative, per il personale, per i mezzi e macchinari.

Sono ammessi gli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili come da normative del vigente RUE.

c) attività di servizio

Sono ammesse le attività di:

- servizi ai mezzi: officine di manutenzione, depositi, stazioni di servizio, lavaggio, ecc.
- servizi alle persone quali: mense, bar, ambulatori, palestre, ecc.
- servizi alle aziende: uffici e attività terziarie, spedizionieri, sportelli bancari e assicurativi, commercio specializzato di vicinato, ecc.

8.2 Le funzioni - esclusioni

L'assetto complessivo dell'area portuale ravennate e delle aree produttive attorno ad essa insediate vede un'organizzazione della mobilità delle merci e del loro stoccaggio e produzione caratterizzato da una forte concentrazione di attività pericolose e attività classificate RIR (a rischio di incidente rilevante) significativamente concentrate sulla riva sinistra del Canale Candiano.

L'attuale organizzazione ferroviaria obbliga, inoltre, i treni merci - con origine/destinazione destra Candiano, a transitare attraverso la stazione di Ravenna e, quindi, attraverso il centro abitato.

Queste ragioni, oltre alla necessità fondamentale di non peggiorare il complessivo bilancio ambientale, portano ad escludere le merci pericolose dall'area in oggetto.

Per le specifiche esclusioni si rinvia alle schede normative ed alle successive specificazioni in sede di PUA attuativi.

9. L'attuazione

L'attuazione dei quattro comparti avverrà mediante singoli ed autonomi P.U.A. di iniziativa privata.

Le prescrizioni per la redazione dei PUA sono contenute nelle singole schede di comparto.

Per consentire maggior operatività attuativa, i PUA potranno essere attivati dai proprietari e/o aventi titolo rappresentanti almeno il 75% delle aree comprese nel relativo perimetro. In sede di redazione dei singoli PUA potrà essere proposto di scorporare dai comparti - come sopra descritti - singoli lotti marginali, senza che ciò costituisca variante al POC tematico.

Tali aree scorporate saranno riclassificate secondo destinazioni compatibili con il contesto e con le funzioni definite dal POC per il comparto, applicando a queste la relativa disciplina di RUE.

Nel caso di cessione a prezzo concordato degli edifici, e delle relative aree di pertinenza, con destinazione non compatibile è riconosciuta al proprietario una Suc, utilizzabile a distanza nel comparto S3, pari alla Suc esistente incrementata di 100 mq. a titolo di incentivo.

Al fine di consentire un'attuazione sostenibile, i PUA dovranno definire, oltre a quanto sopra, la relazione temporale tra la realizzazione delle infrastrutture di pertinenza dei comparti, come definite al precedente punto 3, e la possibilità di attivazione/attuazione dei comparti stessi.

Le convenzioni attuative dei PUA dovranno prevedere le relative adeguate garanzie a carico dei privati.

10. INTEGRAZIONE - Relazione di controdeduzione

Il POC TEMATICO – Logistica 2010 è stato adottato con delibera di Consiglio Comunale n. 66298/103 del 21/06/2010 e l'avviso dell'avvenuta adozione è stato pubblicato sul BUR il 07/07/2010, fascicolo 86 – Anno 2010. Il Piano adottato comprendeva anche tra i suoi elaborati una “Variante cartografica al RUE” di tipo esclusivamente cartografico.

Esso è stato depositato presso l'Albo Pretorio della Segreteria Generale del Comune per gg. 60 (interi e consecutivi) dalla pubblicazione sul BUR dell'avviso dell'avvenuta adozione: precisamente dal 09/07/2010 al 06/09/2010.

L'effettuato deposito è stato reso noto, oltre che presso il citato l'Albo Pretorio anche a mezzo sito internet del medesimo Comune di Ravenna, e mediante quotidiano a diffusione locale quale “La Voce di Romagna” del 07/07/2010 così come previsto ai sensi dell'art.34 della L.R. 20/2000.

Contemporaneamente al deposito è stato trasmesso alla Provincia, così come previsto ai sensi dell'art.34 della L.R. 20/2000 e s.m.i., dal D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e dalla L.R.9/2008, per l'espressione attraverso atto unico di parere in merito alla conformità con i Piani sovraordinati e per l'espletamento della procedura di VAS in quanto autorità competente.

Ad avvenuta adozione è stato attivato un apposito sottoportale internet dedicato al POC TEMATICO – Logistica 2010 e contenuto all'interno del più generale portale dedicato a tutti i POC del Comune di Ravenna. Il portale ha permesso, durante il periodo di deposito, l'inserimento per via telematica delle osservazioni da parte dei cittadini.

Durante il periodo di deposito sono pervenute n. **21** osservazioni registrate al relativo Protocollo Speciale e successivamente ne è pervenuta n. **1** Fuori Termine (F.T.), comunque entro il 17.09.2009, giorno di avvio della discussione sui “criteri di esame delle osservazioni” da parte della Commissione Consiliare Assetto del Territorio (termine fissato dalla stessa commissione quale termine ultimo); ne consegue che l'osservazione F.T. è comunque stata esaminata.

Parte delle **21+1F.T.** osservazioni sono pervenute compilate già in maniera informatizzata attraverso il portale dedicato, mentre per la restante parte l'ufficio ha provveduto alla compilazione delle relative schede informatiche procedurali di osservazione, procedendo anche alla eventuale suddivisione in sottopunti, per un totale di n° **41** schede delle quali: n° **6** osservazioni cartografiche sono relative alla “Variante cartografia al RUE” parte integrante del POC TEMATICO – Logistica 2010; n° **22** osservazioni afferiscono alle schede normative prescrittive; n°**13** sono relative all'elaborato gestionale “Relazione di VALSAT/VAS”;

Il Servizio Progettazione Urbanistica ha provveduto, in via istruttoria, ad esaminare le singole osservazioni pervenute elaborando per ognuna di esse, in specifiche schede informatiche (backoffice), le proprie proposte di controdeduzione (comprendenti degli eventuali allegati grafici delle zone, con proposta di modifica), tali proposte di controdeduzione sono state formulate sulla base dei criteri, sotto riportati, approvati dalla CCAT nella seduta del 29/09/2010:

CRITERI PER L'ESAME DELLE OSSERVAZIONI AL POC TEMATICO LOGISTICA 2010:

Criteri generali

*I criteri generali si articolano in criteri di **ammissibilità** e criteri di **accogliibilità**.*

Criteri generali di ammissibilità:

sono ammissibili le osservazioni:

1) che hanno per oggetto il POC TEMATICO LOGISTICA 2010 adottato, così come rappresentato negli elaborati allegati alla deliberazione adottata dal C.C. 66298/103 del 21/06/2010, la relativa disciplina attuativa (Norme di Attuazione e Schede d'Ambito) e le varianti al RUE conseguenti a scelta del POC TEMATICO LOGISTICA 2010 così come rappresentate nell'elaborato "Variante cartografica al RUE", salvo quanto specificato al punto 2.

2) che hanno per oggetto la disciplina di POC TEMATICO LOGISTICA 2010 relativa ad ambiti/comparti oggetto di accordi con i privati ex art. 18 L.R. 20/2000 presentata anche da firmatari degli Accordi di 2° livello e che riguardano miglioramenti delle modalità e/o condizioni attuative delle previsioni del POC TEMATICO LOGISTICA 2010.

NON sono ammissibili le osservazioni:

3) che comportano variante delle previsioni di PSC¹ o che riguardino materie di competenza del RUE² salvo che per le parti interessate da modifiche al RUE stesso e conseguenti a scelte di POC TEMATICO LOGISTICA 2010 contenute nell'elaborato "Variante cartografica al RUE".

4) che hanno per oggetto la modifica della zonizzazione e/o delle norme del PRG 93 e comunque non riconducibili alle previsioni del POC TEMATICO LOGISTICA 2010.

5) che hanno per oggetto aree esterne al POC TEMATICO LOGISTICA 2010 adottato, così come rappresentato negli elaborati allegati alla deliberazione adottata dal C.C. 66298/103 del 21/06/2010, e la relativa disciplina attuativa e/o che richiedano l'inserimento di ulteriori aree nel POC TEMATICO LOGISTICA 2010;

Criteri generali di accogliibilità:

Purché in coerenza col dimensionamento e con i principi di equità, di qualità e di sostenibilità assunti dal PSC e in particolare con gli obiettivi di spazio e sistema definiti dal PSC e a

¹ Si ricorda che il PSC vigente in particolare:

- a) Definisce le trasformazioni fisiche e funzionali di rilevanza urbanistica, ambientale, paesistica del territorio comunale;
- b) fissa i limiti e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni pianificabili;
- c) individua le infrastrutture e le attrezzature di maggiore rilevanza, per dimensione e funzione;
- d) classifica il territorio comunale in urbanizzato (città consolidata prevalentemente materia di RUE), urbanizzabile (città di nuovo impianto materia di POC) e rurale (prevalentemente materia di RUE);
- e) individua gli ambiti del territorio comunale di trasformazione, che possono essere attuati previo strumento preventivo, e definisce le caratteristiche urbanistiche e funzionali degli stessi, stabilendone gli obiettivi sociali, funzionali, ambientali e morfologici e i relativi requisiti prestazionali, che saranno poi integrati e precisati dal POC;
- f) definisce le trasformazioni che possono essere attuate attraverso intervento diretto, in conformità alla disciplina generale del RUE.

² Si ricorda che il RUE vigente in particolare:

- a) Disciplina le trasformazioni della città storica, a conservazione morfologica e consolidata e del territorio agricolo soggette a intervento diretto, sulla base di quanto definito dal PSC
- b) classifica la città consolidata definendo interventi e usi ammissibili

condizione che rispettino i criteri di ammissibilità delle osservazioni come sopra descritti sono accoglibili le osservazioni:

- 1) che evidenziano previsioni di POC TEMATICO LOGISTICA 2010 non corrispondenti con uno stato di diritto coincidente o meno con lo stato di fatto dei luoghi (classificazione, localizzazione, limiti catastali, prestazioni richieste, criticità, etc) e chiedono la conseguente modifica/precisazione degli elaborati cartografici;*
- 2) che hanno per finalità l'incremento sostenibile della riqualificazione paesaggistica dell'ambito/comparto;*
- 3) riguardanti modifiche e/o suddivisioni di ambiti/comparti, nei casi in cui l'accoglimento dell'osservazione risulti facilitare l'operatività del piano e comunque nel rispetto della funzionalità dell'ambito e/o del comparto e dei principi di equità, di qualità e di sostenibilità assunti dal piano.*
- 4) tendenti al miglioramento del corpo normativo (norme e schede d'ambito) del POC TEMATICO LOGISTICA 2010.*

Si segnala in particolare che delle osservazioni pervenute, l'unica osservazione che fa riferimento al Rapporto ambientale o a tematiche di carattere ambientale è stata presentata da ARPA, ente competente in materia ambientale ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.. L'osservazione è stata ricondotta all'elaborato gestionale "Relazione di VALSAT/VAS" e le **13** schede informatiche procedurali scaturite dalla divisione in sottopunti dell'osservazione originale, sono state tutte demandate alla procedura di VAS di competenza della Provincia di Ravenna ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e della L.R.9/2008.

Le osservazioni alla "Variante cartografica al RUE" del POC TEMATICO – Logistica 2010 sono state localizzate automaticamente col sistema di backoffice (raccolte in un'unica tavola A4 detta Localizzazione), accanto ad ognuna è riportato un numero a cui corrisponde il numero di ID (identificativo della scheda stessa).

Le specifiche schede per ogni osservazione sono state raccolte insieme alla localizzazione in un unico fascicolo contenente tutte le osservazioni pervenute al POC TEMATICO – Logistica 2010

Tale allegato ha costituito per l'appunto il materiale esaminato dal Consiglio della Circoscrizione Terza (a parte le 13 schede demandate agli esiti della VAS della Provincia), dalla Commissione Consiliare Assetto del Territorio (C.C.A.T.) e dalla Commissione per la Qualità Architettonica ed il Paesaggio (C.Q.A.P.) ai fini della controdeduzione alle osservazioni;

Le specifiche schede riportano, per ogni osservazione:

n° di ID (identificativo della scheda); n° Protocollo Speciale; n° Protocollo Generale; richiedente e titolo di competenza; nominativo referente per comunicazioni; n° tavola di RUE con localizzazione (se alla Variante cartografica al RUE) o nome scheda normativa prescrittiva (se alla normativa); oggetto della richiesta; motivazione della richiesta; note d'ufficio; proposta di controdeduzione dell'ufficio; pareri del Consiglio della Circoscrizione Terza, C.C.A.T., C.Q.A.P..

La proposta di controdeduzione rientra nella seguente codificata casistica:

1-Accolta; **2**-Accolta in parte; **3**-Non accolta; **4**-Non ammissibile; **5**-Confermata (poiché già possibile quanto richiesto);

Le schede contenenti le osservazioni con relativa istruttoria e proposta di controdeduzione redatta dal Servizio Progettazione Urbanistica, sono state trasmesse per i pareri di competenza alla Circoscrizione Terza, alla C.C.A.T. e alla C.Q.A.P., (per un totale di n°**41** schede), così articolate:

1	Accolta	24	osservazioni
2	Accolta in parte	9	osservazioni
3	Non accolta	7	osservazioni
4	Non ammissibile	1	osservazioni

La CCAT ha svolto un approfondito e puntuale esame delle osservazioni e delle proposte di controdeduzione predisposte dal Servizio Progettazione Urbanistica ed ha espresso il proprio parere nel corso di 4 sedute, dal 29/09/2010 al 29/12/2010; tali pareri sono riportati nelle schede redatte per ogni osservazione, così come risulta nei relativi verbali di ogni seduta;

- In particolare la CCAT si è espressa complessivamente come segue su un totale di n° **41** schede:

1	Accolta	23	osservazioni
2	Accolta in parte	9	osservazioni
3	Non accolta	7	osservazioni
4	Non ammissibile	1	osservazioni
5	Confermata (in quanto già possibile quanto richiesto)	1	osservazioni

In data 01/12/2010 la Giunta Provinciale con deliberazione n° 561 ha espresso il parere motivato ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. 03/04/2006 n° 152 e s.m.i., L.R. 9/2008 favorevole senza riserve.

Con la medesima deliberazione n° 561 la Giunta Provinciale nell'espressione del proprio parere positivo circa la compatibilità ambientale del POC Tematico – Logistica 2010 adottato, la Provincia di Ravenna ha condizionato il parere favorevole al soddisfacimento di tre argomenti riguardanti:

- condizioni poste dal Consorzio di Bonifica
- condizioni poste da Arpa
- integrazione del Piano di monitoraggio allegato al Rapporto ambientale: "Relazione di VALSAT/VAS"

È stato di conseguenza aggiornata la Relazione VALSAT/VAS ed integrata del richiesto Piano di monitoraggio.

A seguito di questo lavoro di controdeduzione delle osservazioni presentate, e a seguito del sopracitato parere della Provincia di Ravenna si sono aggiornati gli elaborati del POC Tematico – Logistica 2010 adottato, si riporta quindi l'elenco degli

elaborati approvati in C.C. e che entra in vigore dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione dell'avviso dell'approvazione.

Elaborati del POC TEMATICO – Logistica 2010:

ELABORATI DESCRITTIVI:

- Relazione (**M** integrata con il presente paragrafo 10)

ELABORATI PRESCRITTIVI:

- Scheda d'Ambito - Area di nuovo impianto per la Logistica portuale **M**
- Variante cartografica al RUE **M**

ELABORATI GESTIONALI:

- Relazione VALSAT/VAS **M**
- (**M** elaborati modificati in sede di controdeduzione)

A conclusione va sottolineato come a fronte della consistente percentuale di osservazioni accolte, il Piano non ha subito alcuna alterazione dei suoi contenuti, piuttosto è stato oggetto di molti e appropriati aggiustamenti e puntualizzazioni normative.