



Capitaneria di Porto
SAN BENEDETTO DEL TRONTO



Regione Marche



Comune di San Benedetto del Tronto
PROVINCIA DI ASCOLI PICENO

ASSETTO FUNZIONALE ZONA CENTRO/SUD PORTO

PRP68



PROGETTAZIONE
SETTORE SVILUPPO DEL TERRITORIO
E DELL'ECONOMIA LOCALE

organizzazione servizi portuali
Piano Reg. del Porto 1968

Dirigente dott. ing. Germano Polidori

Servizio Pianif. Progr. Urb. Sviluppo Sost. e SIT

dott. ing. Marco Cicchi
geom. Alessandro Capannelli
per. edile/mecc. Giovanni Ciarrocchi
geom. Massimo Forlini
geom. Gionni Tiburtini

Collaboratore
dott. arch. Serena Sgariglia

Consulenza
dott. arch. Luigina Zazio

IL COMANDANTE C.P.
C.F.(c.p.) Daniele Di Guardo

IL SINDACO Giovanni Gaspari

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

ELAB. **11**

SCALA

aprile 2010

PIANO REGIONALE DEI PORTI
ART. 8 D.G.R. N.976/2009

ADEGUAMENTO TECNICO-FUNZIONALE

**ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE
PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO
“ZONA DARSENA SUD - CANTIERI”**

RELAZIONE

PREMESSA

Il vigente Piano Regolatore del Porto (PRP/68) di S. Benedetto del Tronto, già adottato nel 1968 e quindi approvato con D.M. n.2722 del 2.11.1985 e con successivo D.M. n.1391 del 3.6.1988, per la parte concernente la darsena turistica, costituisce principalmente uno strumento di programmazione delle opere portuali, fornendo indicazioni di larga massima sulle infrastrutture e le destinazioni d'uso delle aree demaniali comprese nell'ambito portuale.

La genericità di queste indicazioni fa sì che le Amministrazioni chiamate a gestire e rispondere alle esigenze degli operatori di settore non abbiano un supporto tecnico-programmatico di base per dare ordine alle richieste e alle conseguenti decisioni.

Da qui l'esigenza di dotarsi di uno strumento di attuazione e programmazione urbanistica, non in contrasto con lo strumento di pianificazione generale, che definisca più attentamente la rete infrastrutturale e le destinazioni funzionali dell'intera area.

Nel riordino della legislazione portuale, la legge n.84/94, oltre a definire la classificazione dei porti e le specifiche aree portuali attraverso categorie e classi secondo la rilevanza di questi per la difesa militare, la sicurezza dello Stato e per l'economia ha, tra l'altro, individuato nel piano regolatore portuale lo strumento di delimitazione, di assetto complessivo e di destinazione funzionale dell'ambito portuale, delineandone i limiti urbanistici e le competenze tecnico-amministrative.

Per il porto di S. Benedetto del Tronto, classificato nella 2^a Categoria 1^a Classe, l'organo competente all'adozione del piano è l'Autorità marittima, previa intesa con il Comune o i Comuni interessati.

La regione Marche con Delibera di G.R. n.1907 del 22/12/2008 ha adottato il Piano regionale dei porti ai sensi della legge reg. n.46/92, poi

pubblicata sul BUR n.4 del 16/01/2009. La Delibera di adozione del Piano ha fissato in 60 giorni, a decorrere dalla data di pubblicazione sul B.U.R. della DGR 1907 del 22/12/2008, il termine per la trasmissione delle osservazioni scritte sulla proposta di "Piano Regionale dei Porti" da parte dei soggetti di cui all'art. 6, comma 3 della Legge 494/1993, da inviare a Regione Marche. Sulla proposta di piano sono pervenute delle osservazioni che entro i successivi 60 giorni fissati dalla DGR di adozione sono state controdedotte dalla competente struttura regionale che ha redatto il Piano .

La Giunta Regionale delle Marche ha approvato con DGR n.976/09 la "Proposta di deliberazione di competenza del Consiglio regionale concernente: "Approvazione del Piano Regionale dei Porti di cui alla L.R. 46/92". Nelle norme tecniche di attuazione del Piano Regionale sono contenute anche le procedure di approvazione sia per i porti di competenza regionale che per quelli (Pesaro e San Benedetto del Tronto appunto), di 2^a Categoria 1^a Classe, ancora di competenza statale. In entrambi i casi la Regione Marche svolge un ruolo primario nell'approvazione definitiva seppure nel caso del Porto di San Benedetto del Tronto sia prioritaria l'intesa tra Comune e Capitaneria di Porto. Tra le innovazioni più importanti del Piano regionale compare quella contenuta nell'art.8 (Varianti al Piano regolatore Portuale e adeguamenti tecnico funzionali) che introduce la procedura per le varianti ai PRP e le esclusioni per i cosiddetti "adeguamenti tecnico funzionali".

Con deliberazione amministrativa n.149 dell'Assemblea Legislativa regionale del 2/2/2010 la proposta è divenuta legge.

1 – LA GENESI DEL PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

La storia del Porto di San Benedetto del Tronto è legata a doppio filo a quella della Città poiché in particolare la pesca, e successivamente cantieristica e diporto nautico sono elementi trainanti dell'economia cittadina.

I primi passi per la nascita dell'attuale Porto risalgono al 1907 quando l'apposita Commissione ministeriale approvava un Piano Regolatore che prevedeva la costruzione del porto che doveva essere ricovero marittimo fra Ancona e Pescara nel punto, ad avviso degli Organi competenti, più

importante della Riviera Adriatica per le attività marinare esistenti. I lavori furono iniziati nel 1914 e si protrassero fino al 1918 per poi necessitare da subito di varianti significative approvate nel 1925 coi lavori avviati tra il 1926 e il 1930,.

Alla fine del 1933 i lavori del porto avevano raggiunto la consistenza di un molo a nord di m.660 - 345+175+140 - ed uno a sud di m.220; nel periodo 1935/1937 quest'ultimo veniva prolungato di ulteriori 642 m., secondo le indicazioni del nuovo progetto.

Nuove esigenze incominciavano ad emergere negli anni successivi, su richiesta della marineria locale ed anche come difesa dal continuo insabbiamento del bacino portuale, nel 1938, si impostava, in fregio alla spiaggia, presso il locale Mercato Ittico, un tratto di banchina lunga ml. 150 circa a partire dalla radice del molo Nord, con un tirante d'acqua di mt. -(4,00).

I successivi eventi bellici facevano accantonare i problemi pescherecci di S. Benedetto del Tronto ed il porto, sconvolto nei suoi moli dai bombardamenti alleati e minamenti tedeschi, risultava impraticabile.

Nel periodo compreso fra il 1944 ed il 1958 si provvedeva alla riparazione delle falle ed alla ricostruzione della banchina di riva totalmente sconvolta dagli eventi. Nel periodo 1962/1963, in risposta alle richieste avanzate dalla marineria ed alle esigenze dei cantieri navali già insediatisi, si realizzava lo scalo di alaggio.

Nel 1968 veniva presentata dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio del Genio Civile delle Opere Marittime di Ancona una "Proposta di aggiornamento del Piano Regolatore ed Ampliamento del porto di S. Benedetto del Tronto". Questa proposta è a tutti gli effetti la base del piano regolatore del porto attualmente vigente.

La proposta di aggiornamento del piano regolatore e di ampliamento del porto veniva esaminata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, nell'adunanza del 15.5.1968, la riteneva "meritevole di approvazione" con alcune prescrizioni tecniche e l'indicazione delle varie fasi dell'attuazione. Conseguentemente l'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime di Ancona aggiornava la planimetria del porto in adeguamento al voto espresso.

Successivamente (anno 1975) la Regione Marche, con delibera di giunta n.30 del 16.5.1975, provvedeva ad avviare la progettazione della darsena turistica poi conclusasi con l'approvazione del progetto nel 1988 .

L'atto conclusivo di approvazione dell'ormai datato (1968) Piano Regolatore del Porto avveniva con DM n.2722 del 2.11.1985.

Nel 1992 il Comune con delibera di giunta n.1005 del 23.6.1992 adottava il "Piano Programmatico Isola Pedonale Zona Centro" come progetto di massima per l'arredo e la riqualificazione dello spazio urbano dell'isola pedonale ed aree limitrofe che interessava parzialmente le aree della zona sud dell'ambito portuale.

Nel 1994 il Comune, con delibera consiliare n.25 del 26.3.1994, approvava, nell'ambito del Piano Regolatore del Porto, un Assetto funzionale Zona sud, finalizzato ad una soluzione della viabilità e al riordino delle attrezzature cantieristiche e spazi limitrofi della stessa zona.

2 – GLI ULTIMI SVILUPPI DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE E LE ORIGINI DELLA PROPOSTA

Negli ultimi anni oltre al completamento e collaudo della darsena turistica sud (definitivamente aperta al pubblico nel 2008), l'Amministrazione Comunale ha ritenuto opportuno concentrare l'attenzione sullo sviluppo di tutte le attività portuali, essendo queste strettamente connesse allo sviluppo urbanistico e socio-economico della città.

In proposito, successive Commissioni consiliari (l'ultima in ordine di tempo tenutasi il 24/11/2009), hanno indicato come, per gli interventi a breve termine, debba essere data massima priorità alla esigenza di ***"Riqualificazione funzionale dei cantieri esistenti con strutture edilizie di facile rimozione ai fini dell'adeguamento delle altezze e delle dimensioni dei capannoni con interventi tali da impedire dismissioni e perdita di professionalità nelle imprese cantieristiche della città..."***.

Tali obiettivi, integrandosi con quelli indicati dalla Capitaneria di Porto in relazione alla *necessità di ottimizzare la distribuzione e le caratteristiche delle aree concesse, di implementare gli standard di sicurezza e tutela ambientale nelle aree di cantiere e di sosta imbarcazioni e di adeguare la viabilità portuale alle rinnovate esigenze*, costituiscono la base della proposta progettuale in esame.

3 – LE ESIGENZE DEL PORTO DI SAN BENEDETTO E LA SITUAZIONE ATTUALE

All'interno del porto di San Benedetto sono presenti le seguenti funzioni principali:

- Pesca
- Trasformazione prodotti ittici
- Cantieristica navale per costruzione, manutenzione e rimessaggio natanti
- Diportismo nautico

Mentre le prime due funzioni (pesca e trasformazione prodotti ittici) sono caratterizzate da una fase di stallo, in cui però stanno evidenziandosi notevoli eccellenze nel campo alimentare e dell'applicazione dell'elettronica al sistema delle aste e della pesca d'altura, i due campi seguenti (diporto e cantieristica in particolare) sono in notevole espansione. Entrambi sono però caratterizzati da mancanza di spazi (cantieristica) e servizi (darsena turistica).

3.1 LA CANTIERISTICA – SITUAZIONE ATTUALE ED ESIGENZE

Il sistema di costruzione dei natanti, che è sempre stato finalizzato alla realizzazione, assistenza e manutenzione di barche da pesca, negli ultimi anni si è spostato, sotto l'influsso di un forte mercato del diportismo, verso una più articolata e accurata realizzazione di prodotti non più legati al mondo del mare come luogo di lavoro ma di benessere, che ha permesso anche la riconversione di aziende che in passato non rientravano nel novero delle attività nautiche (falegnamerie, sistemi di refrigerazione, ect.) in imprese di produzione interni nautici, sistemi di condizionamento a bordo, elevati componenti elettronici di sicurezza a bordo.

A tutta la trasformazione, innovazione e crescita del settore non ha però fatto seguito un ammodernamento delle strutture portuali e un accrescimento degli insediamenti delle imprese, imprese che oggi bussano alla porta degli Enti di gestione (Comune, Capitaneria di Porto e Regione) per chiedere interventi determinanti al loro sviluppo in una tempistica di breve e media durata.

Di seguito si forniscono alcuni dati sintetici del settore:

Attività a terra		
Settore	Addetti 1995	Addetti 2006
Cantieri Navali	75	36
Officine e impianti di bordo	120	72
Retifici - cavi acciaio	110	48
Metalmeccanica specializzata	85	35
Installazioni frigorifere	95	42
Servizi	45	25
Totale	530	258
Differenza	-272	

Da tali dati riguardanti la cantieristica si evidenzia un notevole decremento della manodopera che negli ultimi anni però si sta sempre più specializzando prova ne è il fatto che la maggior parte dei progetti del Programma comunitario POR FESR 2007/2013 finanziati dalla Regione Marche nella cantieristica navale riguarda il porto di San Benedetto. Quindi in questo campo c'è notevole aumento del grado di professionalità e la mancanza di spazi potrebbe portare alla perdita di tali eccellenze.

I principali problemi riguardano la messa a norma degli spazi di lavoro anche con riferimento alla normativa in materia di sicurezza , la riqualificazione dei cantieri e delle attrezzature di servizio. Servono maggiori spazi coperti, anche temporanei con telonati o ponteggi mobili, maggiori altezze (attualmente variabili tra i 6 ed 7 metri di media per i capannoni esistenti) e in generale maggiore flessibilità.

3.2 DIPORTISMO NAUTICO – SITUAZIONE ATTUALE ED ESIGENZE

La darsena turistica, ad oggi ritenuta dai più, sottodimensionata rispetto alla reale domanda esistente da parte dei diportisti, quasi tutti residenti, può trovare la volontà per sviluppare il turismo nautico, in considerazione della posizione della città di San Benedetto, al centro dell'Adriatico e praticamente di fronte ad uno dei tratti più belli della costa croata, accresce l'esigenza di potenziamento quantitativo e qualitativo della parte turistica e da diporto anche in funzione delle possibili interrelazioni con la cantieristica da diporto, che come detto, aspetta di esprimere le sue

potenzialità, soprattutto per ciò che riguarda l'assistenza tecnica ai natanti di lusso.

Considerando il parco nautico regionale stimato all'anno 2006 (Fonte Piano regionale dei Porti) è così composto:

- Totale parco nautico regionale: 25.339
- unità di interesse per la nautica "maggiore": 4.014
- unità di interesse per la nautica "minore": 15.829 circa
- derive e piccole imbarcazioni: 5.496 circa

ci si può attendere per il 2018 che il parco nautico regionale potrà essere così composto:

- totale parco nautico regionale: 44.000

di cui:

- unità di interesse per la nautica maggiore: 6.969
- unità di interesse per la nautica minore: 27.486
- derive e piccole imbarcazioni: 9.544

con un incremento di circa il 75% rispetto ai valori stimati attuali.

Per San Benedetto del Tronto il Piano regionale dei porti prevede un ampliamento dei posti barca disponibili dagli attuali 800 ai futuri 1100.

Le esigenze attuali, più immediate, comunque non riguardano l'aumento dei posti barca, che probabilmente dovrà essere valutato insieme alla struttura regionale in funzione dell'attuale configurazione delle infrastrutture portuali stesse; l'esigenza maggiore è quella di dotare la darsena turistica dei servizi a terra necessari, a partire dai parcheggi fino a quelle attrezzature di servizio come agenzie turistiche, assicurative, noleggio auto ed imbarcazioni, ristoranti, bar eccetera che possano fornire all'utente e al turista quanto necessita.

4 – I RAPPORTI CON LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA E COMUNALE

La legge n.84/94 prevede per i porti di competenza statale la redazione dei piani regolatori portuali ai sensi dell'art.5. La lettura di tale norma in rapporto con la tipologia degli interventi da considerare nel presente Progetto va analizzata alla luce del recente Parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 9 ottobre 2009 (prot.n.93), che ha, in congruenza con un precedente parere del 1999 (n°44/1999), introdotto il concetto di "adeguamento tecnico funzionale". Tale impostazione è perfettamente rispondente a quella contenuta nel citato Piano Regionale dei porti approvato dalla Regione Marche con la citata Delibera Amm.va n.149 del 2/2/2010.

Ai sensi del già citato art.8 delle NTA del Piano regionale dei porti approvato, costituiscono adeguamenti tecnico funzionali del porto le modifiche contenute in progetti di interventi che:

- 1) siano coerenti con gli obiettivi e le scelte di programmazione del piano;
- 2) non modifichino in modo sostanziale la conformazione ed il dimensionamento complessivo dell'impianto portuale;
- 3) non contengano opere soggette alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) o a Valutazione di incidenza.

In merito alla coerenza con gli obiettivi e le scelte di programmazione del piano regionale si fa riferimento alla relazione del medesimo Piano che contiene i seguenti elementi (Citazione dal piano regionale dei porti): " ... *gli obiettivi principali sono, a medio e lungo termine la realizzazione di un modello integrato di rifunzionalizzazione di attività differenti fortemente interpellate quali le attrezzature turistico commerciali, la ricettività, l'approdo turistico, il porto peschereccio, la cantieristica, i servizi tecnici portuali, la futura darsena a nord.*"

Riguardo la cantieristica gli obiettivi del piano regionale dei Porti sono i seguenti:

- a) *specchi acquei adatti allo sviluppo aziendale, dotati di strutture idonee al varo delle imbarcazioni (nuovo scalo di alaggio e/o adeguamento dell'esistente per il quale sono stati richiesti i fondi alla Regione).*

- b) *Potenziamento delle vie di comunicazione con Tirreno e nord Europa (obiettivi infrastrutturali a medio lungo termine da affrontare con il Piano regolatore del porto)*
- c) *Miglioramento della logistica interna alle zone portuali evitando per quanto possibile le interferenze tra zone riservate alle attività produttive e alle altre attività, conciliando le esigenze di efficienza gestionale con i requisiti di sicurezza (obiettivo da raggiungere con il presente adeguamento tecnico funzionale)*
- d) *Evitare le interferenze tra attività esistenti nel porto e le banchine prospicienti gli insediamenti industriali (cantieri) che costituiscono a tutti gli effetti aree di lavoro (obiettivo da raggiungere con il presente adeguamento tecnico funzionale)*
- e) *Migliore accesso alle aree portuali destinate alla cantieristica (obiettivo da raggiungere con il presente adeguamento tecnico funzionale)*

Come è possibile constatare sia le scelte di programmazione regionali che gli obiettivi, in particolare della cantieristica, sono congruenti con quelli che il Presente Progetto ha individuato nella fase iniziale di valutazione sopra indicata.

Anche nel piano economico finanziario, allegato al piano regionale dei porti, viene data assoluta priorità alla *“sistemazione delle aree a terra e servizi alle varie attività portuali”* con un budget di 5 milioni di euro.

In riferimento al PRG vigente comunale, la zona portuale è compresa interamente nella perimetrazione definita dall'art.44 delle NTA che nella più recente forma è risalente ad una variante approvata definitivamente con Delibera del Consiglio Provinciale n.86 del 11.6.2002 che rimanda alla pianificazione portuale gli interventi ammissibili nelle zone demaniali. *(si allega stralcio delle NTA vigenti).*

5 – IL PROGETTO DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DELLA ZONA SUD

In attesa del piano regolatore del porto redatto ai sensi dell'art.5 della legge n.84/1994 la presente proposta progettuale intende affrontare elementi di dettaglio della pianificazione portuale stessa, permettendo di risolvere i problemi operativi della cantieristica senza il ricorso a strumenti come lo sportello unico delle attività produttive (art.5 del DPR n.447/1998) in variante al PRG che comportano anche notevoli lungaggini burocratiche e una "delega di pianificazione" al privato.

In quest'ottica la Capitaneria di Porto, il Comune di San Benedetto del Tronto e la Regione Marche consci delle loro competenze e responsabilità hanno avviato una fase progettuale conclusasi con la predisposizione e stipula di un protocollo di intesa tra i tre Enti preordinato all'approvazione del presente progetto.

I punti fondamentali di tale protocollo di intesa sono i seguenti:

- 1) La Capitaneria di Porto nell'intento di avviare una riqualificazione dell'area cantieri della zona sud del Porto di San Benedetto del Tronto si avvale delle strutture tecniche del Comune di San Benedetto del Tronto ed in particolare del Servizio Pianificazione Urbanistica del Settore Sviluppo del Territorio;
- 2) La proposta progettuale non potrà comportare varianti alle destinazioni già ammesse dal vigente PRP ("cantieri" e "darsena turistica e servizi connessi") nè delle perimetrazione della zona portuale definita dal Piano Regolatore Generale;
- 3) L'intento condiviso è quello della riqualificazione funzionale dei cantieri esistenti con strutture edilizie di facile rimozione con l'adeguamento delle altezze e delle dimensioni dei capannoni tramite interventi tali da impedire dismissioni e perdita di professionalità nelle imprese cantieristiche della città, nonché con l'adeguamento delle strutture stesse alle normative sulla sicurezza nei luoghi di lavoro;
- 4) La proposta progettuale si dovrà esplicitare in un adeguamento tecnico funzionale del Porto ai sensi dell'art.8 delle NTA del vigente Piano regionale dei Porti.

Sulla base di tale intesa, tenuto conto che è la Regione Marche a curare l'istruttoria del Progetto ai sensi del citato art.8, il Protocollo è stato recepito anche dalla Regione che coordinerà l'approvazione dello strumento.

Con Delibera di G.R. n.2137 del 14.12.2009 (pubblicato sul B.U.R. n.122 del 29.12.2009) la Regione ha approvato lo schema di protocollo di intesa regolante i rapporti tra la stessa Regione, il Comune di San Benedetto del Tronto e la Capitaneria di Porto ai fini dell'approvazione del progetto di adeguamento funzionale della zona sud Cantieri del Porto di San Benedetto del Tronto.

Tale protocollo, tra l'altro, avvia anche un "gruppo di lavoro" per la redazione della variante generale al Piano regolatore del porto di San Benedetto del Tronto individuando sulla base dell'analisi effettuata anche alcuni obiettivi e linee di indirizzo progettuali.

In data 13 febbraio 2010 il Protocollo di intesa è stato firmato da Regione Marche, Capitaneria di Porto e Comune di San Benedetto del Tronto presso l'Auditorium Comunale di San Benedetto del Tronto (si allega copia del medesimo protocollo con repertorio n.14674 del 15.2.2010).

Il Progetto elaborato comprende le aree destinate attualmente a cantieri e servizi alla darsena turistica nell'attuale configurazione portuale. Non comporta alcuna modifica delle strutture portuali (moli e banchine) nè delle destinazioni attuali previste dal piano del porto vigente (adottato nel 1968 e approvato definitivamente nel 1985 dal Consiglio Superiore dei LL.PP.).

Vengono mantenute le perimetrazioni del PRG vigente (art.44 delle NTA) e sono interessate solo proprietà demaniali; pertanto gli interventi saranno realizzati sempre tramite concessione demaniale da parte della Capitaneria di Porto a privati o al Comune.

Gli interventi riguardano l'indicazione delle altezze e delle superfici coperte dei lotti destinati alla cantieristica, già attualmente occupati da tali attività. Inoltre viene riordinata la zona a sud della darsena turistica con l'adeguamento della viabilità esistente, appena accennata nel vigente

Piano Regolatore Portuale, e la sistemazione dei parcheggi e delle aree scoperte.

Infine vengono individuati i presupposti per un blocco funzionale di servizi alla darsena turistica (nell'area già individuata nel vigente PRP), da localizzare a tergo della stessa, ove ospitare le attrezzature di servizio quali agenzie turistiche, assicurative, noleggio auto ed imbarcazioni, ristoranti, bar, strutture commerciali compatibili con le attività portuali e similari che possano fornire all'utente e al turista quanto necessita.

Si prevede una generale riarticolazione della viabilità interna al Porto con la differenziazione dei percorsi lavorativi da quelli dei visitatori e degli utenti della darsena turistica con indubbio vantaggio di entrambi.

Vengono assicurate le esigenze di messa a norma dei cantieri, in particolare di sicurezza sul lavoro, e delle infrastrutture portuali esistenti senza stravolgere né le destinazioni di piano né la caratteristica turistica della zona, posta addossata all'isola pedonale.

La proposta progettuale in esame non comporta alcuna variazione né della conformazione né del dimensionamento dell'impianto portuale. Infatti:

- 1) è completamente contenuta all'interno della perimetrazione che il piano regolatore generale (PRG) approvato con DPGR n.8369/1990 ha delimitato per la zona portuale (art.44 delle NTA);
- 2) non comporta alcun intervento sui moli né sulle banchine, interessandosi delle sole zone retrostanti alla darsena turistica in cui sono localizzati già attualmente i cantieri navali
- 3) non modifica neanche la destinazione attuale, conforme al piano del 1968 definitivamente approvato nel 1985, di zona destinata a "cantieri" e "darsena turistica e servizi connessi"
- 4) non contiene opere soggette a VIA né a Valutazione di Incidenza, poiché non sono presenti né aree protette né zone SIC o ZPS;

I principali dati dimensionali del Progetto sono i seguenti :

Superficie territoriale interessata = ha 3,821 (verificare)

Altezze massime = 12 metri (8,5 metri per i lotti più piccoli e 7,5 per la struttura di servizio alla Darsena)

Distacchi individuati dall'elaborato n.9 e comunque:

Di=3 metri (distacco dai confini)

Ds=5 metri (distacco dalle strade)

Df= 10 (distacco dai fabbricati)

In particolari condizioni, e su accettazione di entrambi i concessionari demaniali, saranno ammessi edifici in aderenza fatte salve le superfici massime coperte individuate dal medesimo elaborato n.9. Si rimanda al Disciplinare tecnico attuativo per le specifiche del Progetto.

Viene inoltre allegata alla presente relazione illustrativa, una sovrapposizione tra il PRP/68 e la presente proposta progettuale dalla quale si evince la sostanziale congruenza delle destinazioni di zona che giustifica l'ammissibilità del ricorso all'adeguamento tecnico funzionale. In particolare si vede che le aree destinate alla cantieristica rimangono immutate, che nella zona sud destinate alla darsena turistica e ai servizi al porto turistico si provvede all'adeguamento della viabilità e dei parcheggi per rendere la zona più consona alle attuali esigenze e funzioni presenti. In relazione ai parcheggi si passa dagli attuali 97 posti ad oltre 150 senza contare i parcheggi pertinenziali della struttura a servizi che comunque sono di uso pubblico. Per rendere migliore l'accesso alla darsena a sud si prevede la realizzazione di una rotatoria su via T.Pasqualini in corrispondenza del Faro di adeguate dimensioni e a carico del Comune.

5.1 VINCOLI E RAPPORTI CON P.I.T. E P.T.C.

I vincoli presenti nella zona oggetto di intervento riguardano essenzialmente l'art.142 comma 1 lett.a) del D.Lgs.42/2004 (ex L.n.431/1985). Pertanto il progetto dovrà ottenere all'atto dell'approvazione l'autorizzazione paesistica ai sensi dell'art.146 del D.Lgs.n.42/2004.

Non sono presenti altri vincoli dettati da piani di assetto idrogeologico (PAI Regionale), PPAR, ecc....

In merito al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC) adottato definitivamente con D.C.P.n.90 del 6.9.2007 il progetto risulta non in contrasto con gli obiettivi strategici fissati dall'art.2 delle N.T.A. Inoltre trattandosi di riqualificazione e riassetto delle strutture esistenti produttive non c'è contrasto con l'art.12 delle N.T.A.

Gli interventi sulla cantieristica e sulle strutture di servizio alla darsena turistica interessano strutture esistenti o da adeguare e pertanto pur evidenziando la valenza intercomunale del Porto di San Benedetto non si ricade nella applicabilità dell'art.25 delle N.T.A. del P.T.C. In materia di pianificazione di area vasta.

Infine nulla da rilevare il relazione al P.I.T. regionale sottolineando la conformità con l'azione indicata dalla scheda CP3 "Fascia Costiera".

6 – ELENCO ELABORATI

n.tavola	Elaborato
1	Inquadramento urbanistico. Analisi
2	Piano regolatore del porto 1968
3	Accrescimento storico del tessuto urbano. Analisi
4	Sistema di connessione centro storico-porto. Analisi
5	Individuazione particelle catastali aree del patrimonio disponibile dello stato. Attività /ditte in ambito portuale. Analisi
6	Distribuzione cantiere/servizi. Stato attuale
7	Nuove aree funzionali. Sovrapposizione foto aerea. Progetto
8	Disposizione delle aree funzionali. Progetto
9	Parametri dimensionali delle strutture cantieristiche e di servizio. Progetto
10	Viste prospettiche d'assieme. Progetto
11	Relazione illustrativa
12	Disciplinare tecnico per l'attuazione
13	Relazione geologico-geomorfologica

Allegati:

- 1– Protocollo di intesa Regione Marche – Capitaneria di Porto – Comune di San Benedetto del Tronto firmato in data 15.2.2010
- 2– Stralcio NTA del PRG di S.Benedetto (art.44)
- 3 – Sovrapposizione con il PRP/68



REGIONE MARCHE



**COMUNE
SAN BENEDETTO DEL TRONTO**



**CAPITANERIA DI PORTO
SAN BENEDETTO DEL TRONTO**

13 febbraio 2010

PROTOCOLLO D'INTESA PER L'ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DELLA ZONA SUD DEL PORTO TRA CAPITANERIA DI PORTO DI SAN BENEDETTO, LA REGIONE MARCHE E IL COMUNE DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

(D.G.R. 14/12/2009, n. 2137)

L'anno 2010 il giorno 13 del mese di FEBBRAIO in San Benedetto del Tronto presso la Sala Giunta del Comune sono presenti:

- GIAN MARIO SPACCA, Presidente della Regione Marche,
- GIOVANNI GASPARI, Sindaco del Comune di San Benedetto del Tronto,
- (CF) DANIELE DI GUARDO, Comandante della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto,

in qualità di legali rappresentanti delle rispettive amministrazioni.

Premesso che

1. Il D.Lgs 112/98 ha conferito alle Regioni le funzioni relative "alla programmazione, pianificazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale e interregionale delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale".
2. La Regione a sua volta con gli artt. 60 e 61 della L.R. 10/1999 si è riservata le funzioni amministrative concernenti la programmazione e la pianificazione dei porti di rilievo regionale ed interregionale, mentre ha attribuito ai comuni le funzioni amministrative concernenti la progettazione e l'esecuzione degli interventi di costruzione, la bonifica e la manutenzione dei porti di rilievo regionale e interregionale, nonché delle opere a servizio dell'attività portuale.
3. I porti sono disciplinati dalla Legge 84/94, la quale ha riordinato la normativa in materia e all'art. 4 li suddivide in varie categorie e classi in relazione alla loro importanza, funzione e caratteristiche dimensionali e tipologiche. I porti di "rilevanza economica nazionale" appartengono alla categoria II, classe II.
4. La legge 84/94 all'art. 5 prevede poi che nei porti appartenenti alla categoria II l'ambito e l'assetto complessivo siano delimitati e disegnati dal P.R.P., le cui previsioni non possono contrastare con quelle degli strumenti urbanistici vigenti".
5. La Regione Marche con DGR 1907 del 22/12/2008 ha adottato il "Piano Regionale dei Porti" in cui è stabilito che, l'ambito e l'assetto complessivo dell'area portuale siano delimitati e disegnati dal P.R.P., le cui previsioni non possono contrastare con quelle degli strumenti urbanistici comunali vigenti.
6. La Regione Marche con DGR 1907 del 22/12/2008 ha adottato il "Piano Regionale dei Porti" e con D.G.R. n. 976 del 08/06/2009 la Giunta Regionale ha approvato la *"Proposta di deliberazione di competenza del Consiglio regionale concernente: "Approvazione del Piano Regionale dei Porti di cui alla L.R. 46/92"* in cui è stabilito che, l'ambito e l'assetto complessivo dell'area portuale siano delimitati e disegnati dal PRP, le cui previsioni non possono contrastare con quelle degli strumenti urbanistici vigenti.

7. E' in corso uno studio di fattibilità, da parte dell'Amministrazione Comunale, per la eventuale istituzione di una Società di Trasformazione Urbana ai sensi del D.Lgs. n. 267/2000 nell'area portuale commissionato all'ATI capitanata da NOMISMA, dal Comune di San Benedetto del Tronto e cofinanziato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;
8. Con nota prot. n. 64107 del 27/11/2009 il Sindaco del Comune di San Benedetto del Tronto ha convocato presso la locale Capitaneria di Porto un incontro e chiesto la disponibilità della Regione Marche di istituire un "gruppo di lavoro" per la redazione dell'adeguamento tecnico funzionale del P.R.P. di San Benedetto del Tronto e il nuovo P.R.P., al fine di giungere ad una celere approvazione del medesimo P.R.P. del porto.

Considerato che

1. L'art. 15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, e succ. mod e int., prevede lo svolgimento, in collaborazione, di attività di interesse comune tra pubbliche amministrazioni.
2. Le Parti hanno reciproco interesse ad addivenire ad una collaborazione, finalizzata al raggiungimento di obiettivi comuni e con lo scopo primario di perseguire l'interesse pubblico.

Visto

1. L'allegato 1 del presente Accordo che indica le azioni strategiche per la definizione dell'adeguamento tecnico funzionale e dell'aggiornamento del P.R.P. del Porto di San Benedetto del Tronto.

Ritenuto che

1. Il protocollo d'intesa sia lo strumento idoneo a fissare gli obiettivi e gli indirizzi per il Porto di San Benedetto del Tronto, per definire gli impegni di competenza dei diversi soggetti istituzionali interessati, in coerenza con gli strumenti e atti di governo del territorio per l'avvio del procedimento per l'approvazione dell'adeguamento tecnico in coerenza con le Norme Tecniche di Attuazione del "Piano Regionale dei porti" e per l'aggiornamento del P.R.P. ai sensi della L. 84/1994 e s.m.i.;
2. Sia necessario, per la rilevanza e la complessità della questione, costituire un tavolo istituzionale tra i soggetti firmatari della presente intesa che promuova gli opportuni raccordi.
3. Sia inoltre necessario, fermo restando i procedimenti previsti dalle disposizioni vigenti, un monitoraggio tra i vari enti in merito alle fasi dei procedimenti e che sia quindi opportuna la costituzione di un tavolo tecnico congiunto tra Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, Regione Marche e Comune di San Benedetto del Tronto con funzioni e compiti fissati.

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

Art. 1 - Premesse

1. Le premesse e ogni documento allegato al presente Accordo Procedimentale

costituiscono parte integrante dell'Accordo stesso.

Art. 2 - Oggetto

1. Le parti si impegnano ad operare, nell'ambito di una stretta collaborazione istituzionale e tecnica, al fine di conseguire, rapidamente, l'approvazione di un adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale (PRP) ai sensi dell'art. 8 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del piano regionale dei porti, del porto di San Benedetto del Tronto con l'obiettivo strategico di assicurare la riqualificazione della zona sud del Porto, la continuità lavorativa e il miglioramento delle condizioni dei cantieri della zona sud e dei servizi connessi alla darsena turistica del Porto di San Benedetto del Tronto.

Art. 3 - Obblighi delle parti

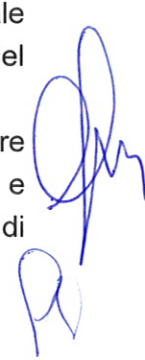
1. Le parti si impegnano a procedere, negli atti di competenza nelle fasi di definizione dell'adeguamento tecnico funzionale, in coerenza con le azioni strategiche definite di seguito:
 - a) La Capitaneria di Porto, nell'intento di avviare una riqualificazione dell'area cantieri della zona sud del Porto di San Benedetto del Tronto, si avvale delle strutture tecniche del Comune di San Benedetto del Tronto ed in particolare del Servizio Pianificazione Urbanistica del Settore Sviluppo del Territorio;
 - b) La proposta progettuale non potrà comportare varianti alle destinazioni già ammesse dal vigente PRP ("cantieri" e "darsena turistica e servizi connessi") né della perimetrazione della zona portuale definita dal Piano Regolatore Generale;
 - c) L'intento condiviso è quello della riqualificazione funzionale dei cantieri esistenti con strutture edilizie di facile rimozione, ai fini dell'adeguamento delle altezze e delle dimensioni dei capannoni con interventi tali da impedire dismissioni e perdita di professionalità nelle imprese cantieristiche della città;
 - d) La proposta progettuale si dovrà esplicitare in un adeguamento tecnico funzionale del PRP ai sensi dell'art. 8 delle NTA del vigente Piano regionale dei Porti e degli indirizzi operativi definiti all'allegato 1, che costituisce parte integrante del presente Protocollo.
2. Le parti si impegnano a definire l'aggiornamento del P.R.P. di San Benedetto del Tronto;
3. Durante lo svolgimento del Protocollo sarà possibile, a seguito di esigenze sopravvenute, apportare eventuali aggiornamenti che non comportino una revisione sostanziale dello stesso, previa intesa tra le parti.
4. Eventuali revisioni sostanziali saranno definite con atti aggiuntivi al presente Protocollo.
5. Ogni attività prevista nel presente Protocollo si esplicherà nel rispetto della normativa che disciplina il funzionamento delle Amministrazioni partecipanti.

Art. 4 - Obblighi del Comune di San Benedetto del Tronto

1. Il Comune di San Benedetto del Tronto, si impegna a:
 - a) fornire il proprio apporto in termini di risorse umane per la redazione in collaborazione con la Capitaneria di Porto del progetto di adeguamento tecnico funzionale del PRP;
 - b) predisporre tutta la documentazione tecnica progettuale necessaria mediante proprio

- personale o incarichi esterni a suo carico;
- c) fornire la documentazione relativa ai caratteri geologici, idrogeologici e naturali dell'area portuale, ed eventualmente a svolgere tutte le pratiche amministrative per eventuali incarichi esterni altamente specialistici che dovessero essere richieste dagli Enti competenti;
2. Il Comune di San Benedetto del Tronto si impegna, inoltre, a mantenere i contatti amministrativi e procedurali e fornire tutte le documentazioni al competente Servizio Regionale che cura le istruttorie degli adeguamenti funzionali dei porti ai sensi dell'art. 8 delle NTA del piano regionale dei porti e dell'approvazione del P.R.P..


Art. 5 - Obblighi della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto

1. La Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto si impegna a mettere a disposizione le proprie competenze e professionalità necessarie ad elaborare il progetto di adeguamento tecnico funzionale del Porto ai sensi dell'art.8 delle NTA del Piano regionale dei Porti e dell'aggiornamento del P.R.P., in coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi del presente protocollo e degli strumenti di pianificazione ed atti di governo del territorio.
2. La Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, inoltre, si impegna a fornire assistenza per quanto riguarda le attività di segreteria, riproduzione di propri atti e documenti d'archivio e mette a disposizione i propri locali per riunioni e conferenze di servizi se necessario.
- 

Art. 6 - Obblighi della Regione

1. La Regione si impegna ad avviare il procedimento necessario all'approvazione dell'adeguamento tecnico funzionale entro i termini previsti dall'art. 8 delle NTA del Piano Regionale dei Porti.
2. La Regione si impegna a collaborare con l'Amministrazione Comunale e la Capitaneria di porto per la redazione e approvazione dell'aggiornamento del P.R.P..

Art. 7 - Tavolo istituzionale e "gruppo di lavoro"

1. I soggetti firmatari del presente protocollo costituiscono il "tavolo istituzionale" per l'adeguamento tecnico funzionale e per l'aggiornamento del P.R.P. del porto di San Benedetto del Tronto, ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/94.
2. Fermi restando i procedimenti e le competenze fissati dalle disposizioni vigenti, le parti si impegnano a costituire un "gruppo di lavoro" congiunto con le seguenti funzioni:
- a) elaborare la proposta di adeguamento tecnico funzionale e del P.R.P.;
- b) verificare gli elementi di coerenza, nell'ambito della progettazione, con le azioni strategiche e gli indirizzi individuati nell'allegato 1;
- c) verificare congiuntamente le eventuali problematiche che possono sorgere nell'ambito dei procedimenti e monitorare i necessari approfondimenti; monitorare lo stato di avanzamento e il cronoprogramma dei vari procedimenti per l'attuazione del presente Protocollo sulla base delle Norme Tecniche di Attuazione del "Piano Regionale dei Porti";
- 

- d) riferire periodicamente al "tavolo istituzionale" in relazione all'avanzamento dei procedimenti per le eventuali valutazioni di competenza nonché per i possibili aggiornamenti necessari agli indirizzi fissati dovuti all'evoluzione del quadro conoscitivo, che non costituiscano variazione sostanziale del presente Protocollo ,
- e) proporre eventuali aggiornamenti al programma di lavoro, a seguito di esigenze sopravvenute, che non comportino una revisione sostanziale dello stesso.

Art. 8 - Referenti

- 1. Responsabile del procedimento di redazione e approvazione (atto di intesa) da parte del Consiglio Comunale dell'adeguamento tecnico funzionale della zona sud dei cantieri del Porto di San Benedetto del Tronto è il Dott. Ing. Marco Cicchi del Servizio Pianificazione Urbanistica del Comune di San Benedetto del Tronto.
- 2. Il "gruppo di lavoro" responsabile della stesura dell'adeguamento tecnico funzionale è composto dal personale del Servizio Pianificazione Urbanistica del Settore Sviluppo del Territorio del Comune di San Benedetto del Tronto, diretto dall'ing. Germano Polidori, e dal personale tecnico della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto nella persona del _____. Il "gruppo di lavoro", durante il corso dell'incarico, potrà valutare la possibilità di chiedere supporto ad altre strutture tecniche degli enti firmatari o di altri enti nell'ambito delle relative competenze e secondo le modalità procedurali fissate dai propri regolamenti.
- 3. Le riunioni del "gruppo di lavoro" si terranno presso la Capitaneria di Porto o presso il Comune di San Benedetto del Tronto nei casi in cui vi sia la necessità.

Art. 9 - Oneri

- 1. Ogni parte si impegna a sostenere esclusivamente gli oneri economici gravanti sulla medesima in conseguenza delle attività istituzionali necessarie, pertanto nessun onere aggiuntivo è a carico delle parti.

Art. 10 - Attività speciali

- 1. Qualora siano individuate dai referenti di cui all'art. 8, "attività speciali" non previste nel presente protocollo le medesime, possono essere inserite, ai sensi dell'art. 3, comma 3, in appositi atti aggiuntivi al presente protocollo.
- 2. Negli atti aggiuntivi di cui al comma 1, sono altresì disciplinate le modalità, i metodi e le risorse necessarie per l'attuazione delle "Attività speciali" in essi individuate.

Art. 11 - Utilizzo del logo

- 1. Le parti si danno atto dell'esigenza di tutelare e promuovere l'immagine dell'iniziativa comune e quella di ciascuna di esse.
- 2. In particolare il logo della Capitaneria di Porto, quello del Comune di San Benedetto del Tronto e quello della Regione potranno essere utilizzati nell'ambito delle attività comuni oggetto del presente Protocollo.
- 3. L'utilizzazione del logo della Capitaneria di Porto, quello del Comune di San Benedetto del

Tronto e quello della Regione, straordinaria o estranea all'azione istituzionale corrispondente all'oggetto di cui all'art. 2 del presente Protocollo, richiederà il consenso della Parte interessata.

Art. 12 - Risultati

1. I risultati delle attività svolte in comune accordo saranno di proprietà della Capitaneria di Porto, del Comune di San Benedetto del Tronto e della Regione che potranno utilizzarli nell'ambito dei propri compiti istituzionali.
2. I dati utilizzati per le attività di studio e sperimentazione non possono, comunque, essere comunicati a terzi, se non previo Protocollo tra le parti e, qualora si tratti di dati forniti da altre pubbliche amministrazioni, non possono essere comunicati a terzi, in mancanza di autorizzazione scritta dell'amministrazione interessata.
3. Le parti si impegnano reciprocamente a dare atto, in occasione di presentazioni pubbliche dei risultati conseguiti o in caso di redazione e pubblicazione di documenti di qualsiasi tipo, che quanto realizzato consegue alla collaborazione instaurata con il presente Protocollo.

Art. 13 - Durata


1. Il presente Protocollo, che entra in vigore a decorrere dalla data di sottoscrizione, ha la durata di ventiquattro mesi e potrà essere rinnovato con atto aggiuntivo che richiami gli stessi contenuti e termini riportati nel presente Protocollo, previa delibera dei rispettivi Organi competenti.

Art. 14 - Foro competente

1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 15, comma 2 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le eventuali controversie che dovessero insorgere in merito all'esecuzione del presente Protocollo sono riservate alla giurisdizione esclusiva del Tribunale Amministrativo Regionale delle Marche.

Letto, firmato e sottoscritto, Ancona, li 13 febbraio 2010

Il Presidente della Giunta Regionale delle Marche Gian Mario Spacca



Il Sindaco del Comune di San Benedetto del Tronto Giovanni Gaspari



Il Comandante della Capitaneria di Porto (CF) Daniele di Guardo



ALLEGATO 1

Azioni strategiche e indirizzi operativi per l'adeguamento tecnico-funzionale e l'aggiornamento del P.R.P. di San Benedetto del Tronto

A. **A breve termine (1 – 3 anni).** Tenendo conto che gli interventi di questa fase si potrebbero inquadrare all'interno dell'art. 8 delle NTA del Piano Regionale dei Porti come "*Adeguamenti Tecnico-Funzionali*" non in variante al Piano Regolatore del Porto di San Benedetto del Tronto del 1968, essi potrebbero essere riferiti essenzialmente a:

A1. Riqualificazione funzionale dei cantieri esistenti con strutture edilizie di facile rimozione ai fini dell'adeguamento delle altezze e delle dimensioni dei capannoni con interventi tali da impedire dismissioni e perdita di professionalità nelle imprese cantieristiche della città..

A2. Riqualificazione funzionale anche come potenziale e parziale water-front del lato Est di Via Colombo attraverso PRU (LR 16/2005) sottraendo questa fascia edificata al perimetro dell'area portuale perché sdemanializzata e necessitante di una maggiore integrazione urbana, anche superando i contenuti dell'art.44 delle NTA PRG '90 . Migliorare la qualità dell'abitare nelle case di proprietà privata e della ricettività in ambito familiare attraverso la promozione d'iniziative atte a costituire disponibilità di soggiorno nelle case dell'area portuale e la qualità di stare in mare con imbarcazioni in darsena o viverlo in mini-crociera (bed and breakfast sul mare). Importante il coinvolgimento dei soggetti privati proprietari delle aree sdemanializzate convenendo anche forme di gestione pubblico-privata delle attrezzature di servizio al porto ed alla città ivi allocabili.

A3. Individuazione di comparti soggetti a progettazione particolareggiata – Mediante prime indicazioni e ipotesi volte alla formazione e alla "*Cultura, Le Arti e la Memoria*" sia in termini di formazione scolastica, sia in termini di testimonianza viva della storia e di manifestazioni culturali (ad esempio si tratta di verificare la possibilità di collocare una arena all'aperto nella zona portuale ed alla valutazione quali "attrattori" delle aree ex stadio F.lli Ballarin, "Santarelli" e altre aree di enorme rilevanza strategica quali quelle afferenti ad RFI e ad oggi occupate dal Dopolavoro Ferroviario); indicare modalità di coinvolgimento della proprietà privata e RFI (es. programmi complessi o altre forme di PPP). Tenere in conto anche gli importanti aspetti culturali legati al porto in connessione con la storia della città ed operare per conservare le testimonianze di una civiltà che si avvia alla estinzione: recuperare la "memoria marinara" mediante la ricognizione della realtà costiera, che è peculiarità delle vicende storiche ed economiche delle città. Museo del Mare articolato ad oggi nel "Museo Ittico Antonio Capriotti", nel "Museo della Anfore" ed "l'Antiquarium Truentinum". Molo Sud come depositario di un processo artistico incrementale in corso (sculture sui massi frangiflutti).

A4. Precisazione dell'itinerario della pista ciclabile Sud-Nord in area portuale: in collaborazione con il Settore Progettazione OO.PP.

A5. Riorganizzazione dei parcheggi di Piazza del Pescatore (oggetto di specifica richiesta di finanziamento regionale da parte del Settore Progettazione OO.PP.), della stazione RFI e di piazzale Caduti del mare e razionalizzazione del sistema della mobilità esistente; favorire il raggiungimento della zona portuale da parte delle persone anche con mezzi alternativi all'auto privata rendendo possibile l'utilizzazione di tutta la gamma dei sistemi di trasporto disponibili: piedi, bicicletta, moto, auto privata, autobus, treno, altro.

A6. Mettere in cantiere un nuovo "Porto verde" con attrezzature ecologiche certificate e industrie avanzate:

- risparmio energetico e ciclo integrato delle acque.
- Solare e fotovoltaico-eolico sul porto e valutazione su possibile off-shore.
- Promuovere nell' area portuale sistemi di gestione a tutela dell'ambiente marino e costiero; gestione dei rifiuti;
- riduzione dei consumi di risorse ambientali, della produzione di scarichi e rifiuti;
- integrazione del progetto per l'area portuale con il progetto di razionalizzazione dell'uso dell'acqua del Comune

A7. Particolari riflessioni sull'entità, ruolo, qualità e futuro del movimento peschereccio anche ai fini di una corretta previsione di dimensionamento delle aree portuali nel futuro:

- ipotesi per il nuovo Piano del Porto con riferimento all'industria di trasformazione del pescato.
- Gestione sostenibile delle risorse ittiche: rendere il porto adeguato al ruolo strategico comunale e territoriale che gli è proprio anche attraverso il riordino dell'area di attività a terra (cantieristica, Mercato Ittico, le aree e il sistema d'immagazzinamento e refrigerazione del pescato di agio alle attività di banchina, del mercato ittico e dell'import/export, le attività commerciali per la fornitura d'attrezzatura, abbigliamento e sicurezza dei lavoratori)

A8. Innovazione e sicurezza: sviluppare settori limitrofi alla tradizionale attività di pesca nella riconversione in attività quali il turismo-ambientale e la cantieristica da diporto. Continuare il processo di innovazione del sistema di vendita di prodotti ittici attraverso differenti metodi di contrattazione, ossia la messa in rete telematica delle vendite di prodotto locale ed internazionale "e-fishmarket", borsa telematica dei prodotti ittici dell'Adriatico ed Internazionali, "e-agrimarket", centro di marketing, promozione e vendita telematica dei prodotti agro-alimentari del Piceno, che già qualificano il Mercato Ittico di San Benedetto; va riqualificato ed innovato il sistema delle aree e dell'immagazzinamento e refrigerazione del pescato di agio alle attività di banchina, del mercato ittico e dell'import/export. Rilanciare le attività commerciali per la fornitura d'attrezzatura, abbigliamento e sicurezza dei lavoratori (provveditore di bordo). Messa in sicurezza delle banchine.

A9. Individuare da subito le forme giuridiche migliori dal punto di vista operativo per il raggiungimento di specifici obiettivi (la STU pare strumento idoneo per gestire i nuovi grandi interventi: terzo braccio e nuova darsena turistica esterna a Sud) ma non gli interventi su soggetti specifici (cantieri, mercato ittico, immobili già privati...) dovendo soggiacere a lunghi tempi burocratici quale il bando di gara, la ricerca dei soggetti esecutori, ecc...

B. A medio termine (4 – 6 anni) con particolare riferimento all'integrazione del porto, come zona speciale del nuovo PRG, con la città

B1. Concrete ipotesi di partecipazione con partenariati UE per attivazione fondi strutturali o altri (URBAN, INTEREG ecc...) soprattutto con Paesi in obiettivo 1.

B2. Al livello delle relazioni urbane andrebbero approfonditi anche i temi dei collegamenti trasversali al porto attraverso la città (es: superamento della barriera ferroviaria) e connessione con il Borgo Antico e il Borgo Marinaro: si tratterebbe di approfondire l'analisi e sviluppare problematiche ed opportunità anche utilizzando un'analisi di tipo SWOT (Albula, Lungomare, altre vie di penetrazione, ecc...)

B3. Divisione dell'area portuale in *III.2 L'ambito a Sud dell'area portuale - III.3 L'ambito Centrale - III.4 L'ambito a Nord dell'area portuale* articolate in zona prevalentemente turistica (nuova darsena turistica esterna), zona peschereccia ed urbana (area centrale) e zona produttivo- culturale - commerciale (zona Nord)

B4. Sviluppare i contenuti degli accordi con Capitaneria e Agenzia del Demanio per stabilire la possibilità di ulteriori sdemanializzazioni e progetti comuni (possibilità di costituire utilmente una STU per gestione terzo braccio e nuova darsena turistica esterna al molo Sud).

B5. Attuazione dei comparti a progettazione particolareggiata - Variante al Piano Regolatore del Porto in sintonia con nuovo PRG con VAS.

B6. Soluzioni integrate per le aree sdemanializzate o in fase di sdemanializzazione come (C.T. Maggioni, ex Ballarin, area Santarelli, area Dopolavoro Ferroviario, ecc...). Individuare il ruolo del privato. Qualificare il porto dal punto di vista della pesca (porto peschereccio), della cantieristica, del diportismo (approdo turistico) e dei servizi tecnici ad essi funzionali, ed inoltre dal punto di vista delle attività di rilevanza sociale e culturale, della cura dell'ambiente e della estensione e qualificazione delle aree verdi collegate ed ampliabili.

Collegare ed estendere nel porto a Sud le aree verdi, attualmente collocate nella zona limitrofa alla zona centro-città e lungomare e costituite da pinete e giardini oggetto di riqualificazione

Connessioni con le aree turistico-commerciali e di ricettività urbana per la darsena turistica : potenziamento quantitativo e qualitativo della parte turistica e da diporto anche in funzione delle possibili interrelazioni con la cantieristica da diporto soprattutto per ciò che riguarda l'assistenza tecnica ai natanti di lusso. Studio di fattibilità per la realizzazione di una nuova Darsena turistica a Sud in ampliamento all'esterno del bacino attuale.

B7. Ricerca di soluzioni innovative per le funzioni di attrazione in zona portuale - Precisare il ruolo fondamentale che svolgono, anche in area portuale, la formazione e la *cultura, Le Arti e la Memoria* sia in termini di istruzione scolastica, sia in termini di possibile ricerca e sperimentazione, sia di testimonianza viva delle storia anche attraverso manifestazioni culturali (verificare possibilità di arena all'aperto sul porto ed aree ex Ballarin, area Santarelli e altre aree di enorme rilevanza strategica quali quelle afferenti ad RFI e ad oggi occupate dal Dopolavoro Ferroviario). Interventi operativi di riqualificazione in particolare dell'area comunale ex Ballarin sia in funzione del miglioramento della mobilità sia come elemento centrale del parco scientifico e tecnologico: centro di e-agrimarket, spazio attrezzato funzionale ai servizi di *office* delle imprese e società di consulenza di passaggio nella città, esposizioni open air, centro funzionale di relazioni aziendali e culturali (sale riunioni e auditorium)

C. Lungo termine (10 – 15 anni) con particolare riferimento all'integrazione territoriale regionale, nazionale e sopranazionale, alle grandi questioni di intermodalità e alle possibilità di attingimento a finanziamenti rilevanti pubblici e privati.

C1. Approfondimento delle relazioni che si originano a diversa scala di intervento: livello intercomunale, regionale, interregionale/nazionale e internazionale (Corridoio Adriatico?) con l'obiettivo di un possibile partenariato ai fini dell'ottenimento di fondi UE e dell'attivazione di una sistematica politica di interscambio con il sistema Adriatico-Mediterraneo e il Nord-Europa.

C2. Ampliare la scala di analisi riguardo alle infrastrutture con particolare riferimento ai collegamenti con le grandi reti infrastrutturali quali Ferrovia e Autostrada, perché il futuro utilizzo, implementazione, realizzazione del terzo braccio nel porto appaiono fortemente condizionati dalla

soluzione di questo importante aspetto: è, infatti, evidente che, limitando il contesto delle relazioni analizzate ad aree ristrette senza una analisi delle relazioni a scala più ampia (cfr anche indicazioni contenute nel Piano Regolatore del Porto 1968 che aveva prefigurato l'ingresso della ferrovia nel terzo braccio) non si colgono a pieno le potenzialità dell'area portuale: valutare concretamente il sistema infrastrutturale principale di collegamento porto – sistema ferroviario e viabilistico, realizzazione di connessioni di mobilità esterna (rete ferroviaria, rete autostradale, corridoi del mare); collegamenti trasversali al porto attraverso la città con stazione portuale della metropolitana di superficie; studi di correnti e venti per la migliore realizzazione dell'opera.

C3. Garantire un corretto inserimento del terzo braccio anche con soluzioni fortemente innovative e con possibili "intermodalità", considerando le implicazioni derivanti dall'effetto combinato sul territorio del sistema porto –ferrovia – scalo merci - cabotaggio.

C4. Possibile inserimento di grossi interventi infrastrutturali (es: spostamento della Stazione centrale FS in area Brancadoro e suo collegamento al progetto della metropolitana di superficie, verifica progetto prof. Canestrari di congiunzione alla bretella da Ponterotto ecc...) in modo da rendere possibile all'Amministrazione e al Consiglio Comunale nonché all'intera città una chiara decisione preliminare per l'avvio di un Concorso internazionale volto alla realizzazione economica e formale degli indirizzi adottati. Ipotesi anche alternative e sottoposte a VAS e VIA per il sistema infrastrutturale principale di collegamento porto – sistema ferroviario e viabilistico.



Articolo 44 – Zona portuale

A tale zona appartengono le parti del territorio comunale prevalentemente urbanizzato, comprendenti aree del demanio marittimo e aree private a seguito di sdemanializzazione, destinate alle attrezzature pubbliche e private per l'uso commerciale e turistico, per la parte turistica, del porto e per le attività industriali ad essa connesse, alla cantieristica navale ed alla pesca.

In tale zona la Variante Generale al P.R.G. si attua per intervento urbanistico preventivo e/o per intervento edilizio diretto e, compatibilmente con le attività e funzionalità del porto, sono consentiti: i magazzini per merci in arrivo e in partenza (compresi i locali per il personale addetto alla sorveglianza), piazzali ed attrezzature per il carico e lo scarico delle merci, nuovi impianti produttivi di trasformazione ed ampliamento di quelli esistenti, attrezzature di servizio pubbliche e private.

Nelle aree appartenenti al demanio marittimo la Variante al P.R.G. si attua tramite il Piano Regolatore Portuale, da redigersi ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94, che dovrà delimitare l'ambito e l'assetto complessivo del porto, individuando le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, ivi comprese quelle destinate alle attività produttive di trasformazione, alle attività cantieristiche e alle infrastrutture per la mobilità.

Prima dell'approvazione dello strumento urbanistico preventivo sono consentiti esclusivamente interventi, senza cambio di destinazione, di manutenzione ordinaria e straordinaria, di risanamento, interventi riguardanti le opere portuali e servizi attinenti.

In ogni caso non sono consentite costruzioni in contrasto con le previsioni del Piano Regolatore ed Ampliamento del Porto regolarmente approvato dalle competenti autorità.

Nelle aree private, sdemanializzate alla data di adozione delle presenti norme, definite le infrastrutture per la mobilità portuale ed i relativi collegamenti con la viabilità di accesso, la Variante al P.R.G. si attua per intervento edilizio diretto e in esse sono consentite, oltre alle destinazioni indicate nei commi precedenti, anche quelle di stessa natura non strettamente attinenti alle attività del porto, ivi comprese le attività terziarie, previo reperimento degli standards di cui all'art. 5 del D.M. 1444/68. Rimane la destinazione residenziale per gli edifici e le unità immobiliari esistenti con tale destinazione.

Gli indici da applicarsi nei lotti liberi o resi liberi sono i seguenti:

If	=	3,00 mc./mq.
di	=	5,00 mt.
ds	=	5,00 mt. o in allineamento ai fabbricati esistenti
df	=	10,00 mt.
H	=	10,00 mt.

Nei lotti edificati sono consentiti altresì, per i fabbricati destinati ad attività produttive e previo reperimento degli standards in caso di aumento di S.U.L., incrementi volumetrici in sopraelevazione fino ad un'altezza massima complessiva, ove la preesistente risulti inferiore, di mt. 7,50. L'ampliamento dovrà rispettare i distacchi minimi tra pareti finestrate di mt. 10,00, salvo i casi di costruzioni a confine del lotto, in aderenza.

Questa versione dell'art. 44 delle N.T.A. deriva dalle modifiche adottate con delibera del Consiglio comunale n. 61 del 30.5.2000, fatta oggetto di prescrizioni da parte del Consiglio provinciale con delibera n. 169 del 18.12.2001; tali prescrizioni sono state recepite dal Consiglio comunale con delibera n. 14 del 26.2.2002 ed il testo modificato è stato definitivamente approvato con delibera del Consiglio provinciale n. 86 dell'11.6.2002.

**VALUTAZIONE SUPERFICI
PIANO REG. PORTO 1968/
ADEGUAMENTO TECNICO-FUNZ.**

AREE PIANO REG. PORTO 1968

**ZONA RISERVATA AL PORTICCIOLO
TURISTICO E SERVIZI CONNESSI**
SUP. = 112555 m²

ZONA DI TERRA (servizi connessi)
SUP. = 42507 m²

AREE di progetto ADEGUAMENTO FUNZIONALE

**ZONA BACINO PORTO TURISTICO
NON INTERESSATA DAL PROGETTO**
SUP. = 0.00 m²

ZONA DI TERRA SERVIZI CONNESSI
SUP. = 39041 m²

SPAZI A PARCHEGGIO (stato attuale)

Sup. = 5059 m² / posti n° 128

SPAZI A PARCHEGGIO (stato di progetto)

Sup. = 5618 m² / posti n° 152

..... delimitazione zona portuale PRG/90 vigente

