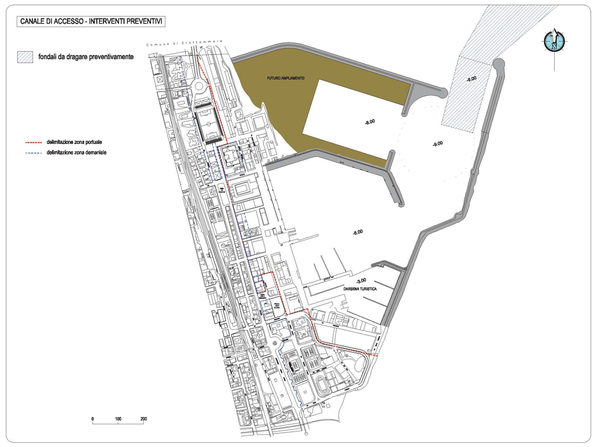
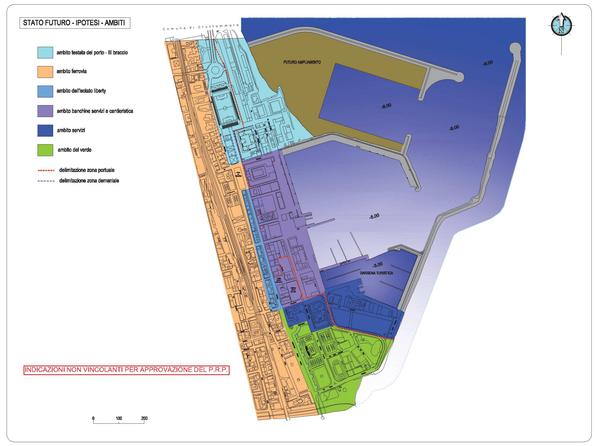
CANALE DI ACCESSO - INTERVENTI PREVENTIVI

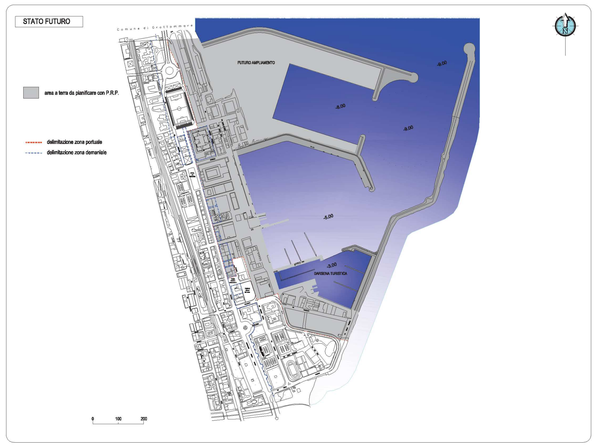


STATO FUTURO - IPOTESI - AMBITI



STATO ATTUALE

STATO FUTURO



4.2.8 PORTO DI SAN BENEDETTO

ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE

Cenni storici

Fin dai tempi più remoti la popolazione di San Benedetto del Tronto si è dedicata all'esercizio della pesca, riuscendo a trarre dal mare una ricchezza di grande rilevanza per l'economia provinciale e nazionale.

Prima ancora che esistesse il porto, l'attività peschereccia di San Benedetto aveva raggiunto livelli di tutto rilievo, tanto che già nel 1886, venne costruito il primo mercato all'ingrosso di prodotti ittici.

Fin da allora, infatti affluiva a San Benedetto del Tronto il pesce dei centri vicini, perché, l'operosità e l'iniziativa degli esportatori sanbenedettesi offrivano la migliore garanzia per la vendita e lo smistamento, in tutti i più importanti centri italiani, di notevoli quantitativi di pesce fresco, appositamente confezionato per resistere a lunghi viaggi.

Tale attività si esplicava senza porto con: "lancette", "paranze" e "sciabiche".

Facevano capo a San Benedetto del Tronto le barche delle vicine marinerie di Grottammare, Cupramarittima, Porto San Giorgio, Giulianova, Martinsicuro.

Il primo piano regolatore risale al 1907, e prevedeva la costruzione di un porticciolo che, dovendo dare riparo esclusivamente a natanti a vela contro i venti del primo quadrante, era costituito da un molo della complessiva lunghezza di m 500, con tre bracci opportunamente orientati.

L'ubicazione fu prevista nella zona a nord dell'abitato.

I lavori relativi al 1° tratto di m 300 vennero iniziati nel 1908 e portati a termine nel 1918.

Nel 1926 venne realizzato un ulteriore moletto posto più a nord di quello esistente.

Successivamente fra il 1926 ed il 1933 si provvide alla costruzione di ulteriori due bracci a prolungamento del predetto molo (nord) raggiungendo la batimetria - 5,00 e assumendo la conformazione planimetrica attuale.

L'opera non arrestò la formazione degli interrimenti, per cui negli anni 1933 – 1936 venne realizzata la costruzione di un secondo molo (sud) in scogliera della lunghezza di m 760 (radicato in prossimità della foce del torrente Albula); con tale configurazione l'imboccatura del porto risultava di m 120 di larghezza.

Nell'anno 1938 venne costruito un primo tratto di banchina di riva, mentre, nel periodo 1944 – 1958 furono effettuati interventi per la riparazione dei danni bellici.

Successivamente, fra il 1949 ed il 1952, si provvedeva all'ampliamento della banchina del molo nord che fu portata da m 5 a m 10 ed al prolungamento del molo sud mediante due ulteriori bracci.

I risultati raggiunti con la costruzione di tale prolungamento si identificarono con l'inizio della stabilizzazione dei fondali e di una maggiore tranquillità all'interno del bacino già costituito.

Nel 1958 venne approvata una variante al piano regolatore che consentì la realizzazione delle seguenti opere:

- la costruzione del prolungamento della banchina di riva antistante il mercato ittico;
- la realizzazione dello scalo di alaggio.

L'incremento della flotta peschereccia, del movimento commerciale (prodotti petroliferi e derivati connessi alla presenza di depositi costieri), lo sviluppo del polo industriale della vallata del Tronto, e delle infrastrutture viarie (super-strada a rapido scorrimento Ascoli - Mare) hanno costituito fortissimi elementi di pressione, negli anni sessanta e settanta, per la realizzazione di un ampliamento e una ristrutturazione del porto e delle aree cittadine contermini.

Verso la fine degli anni settanta ha cominciato ad essere sempre più praticato il turismo nautico, emerge, di conseguenza, la nuova domanda di posti barca per approdi turistici.

Aspetti marittimi e portuali

Attualmente il porto di San Benedetto del Tronto risulta iscritto nella prima categoria ai fini del rifugio della navigazione, mentre nei riguardi commerciali è stato classificato nella 1ª classe della 2ª categoria con decreto interministeriale 21/8/1975, numero 1775.

Il vigente piano regolatore portuale, esaminato favorevolmente dal consiglio superiore dei lavori pubblici nel 1968 ed approvato con D.M. n. 2722 del 02/11/1985 prevedeva le seguenti opere portuali:

- il prolungamento del molo foraneo sud per ml. 460, sullo stesso allineamento dell'ultimo tratto esistente;
- la realizzazione di una nuova darsena, da ricavare all'esterno dell'attuale molo nord;
- l'utilizzazione della zona sud del bacino portuale per le attività della nautica da diporto;
- il prolungamento della banchina di riva a sud dello scalo di alaggio;
- l'allargamento della banchina del molo nord ed opere di miglioramento interne al bacino.

Con D.M. 03.06.1988 n. 1391 venne approvata la variante del Piano Regolatore del porto per l'utilizzazione della zona sud del bacino a darsena turistica, quale risulta dal voto 23/09/1987 n. 488 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Delle opere previste nel P.R.P. e nella predetta variante risultano realizzate:

- l'ampliamento della calata della banchina del molo nord con relativa escavazione dei fondali (1977 ÷ 79);
- completamento dell'ultimo tratto della banchina di riva ed escavazione dei fondali antistanti (1980 ÷ 85);
- costruzione di un pontile all'estremità sud della banchina di riva, posto a delimitazione della zona commerciale da quella per il turismo nautico (opera finanziata dalla Regione Marche e realizzata nel 1986);
- prolungamento del molo di sopraflutto (Sud) per un tratto di mm165. Tale nuovo tratto è stato realizzato agli inizi degli anni '90 ed ha consentito il conseguimento di indubbi vantaggi in ordine ai problemi di agitazione interna al bacino e di insabbiamento. La maggiore protezione del bacino portuale dai mari provenienti dal settore di traversia principale, ottenuta con l'ulteriore prolungamento del molo di sopraflutto, ha consentito di realizzare la nuova darsena turistica nella zona sud dello scalo marittimo.
- costruzione della darsena turistica. La Regione Marche, sulla base del progetto generale esaminato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 490 del 23.09.1987 e dell'apposita variante al Piano Regolatore Portuale approvata con D.M. n. 1391 del 03/06/1988, ha finanziato e realizzato la darsena turistica all'interno del Porto di San Benedetto del Tronto .

Per la realizzazione di tale opera, recentemente completata, sono stati finanziati a partire dal 1988, più stralci per un ammontare complessivo di circa nove miliardi di lire.

La nuova darsena turistica ha una capacità ricettiva di circa 800 posti barca.

Le dimensioni caratteristiche del porto attuale sono:

- superficie totale specchi acquei Ha 31,40;
- sviluppo lineare di tutte le banchine e calate portuali m 2'448.

I servizi e le attrezzature sono: uno scalo d'alaggio, 2 pontili, 5 magazzini per le forniture ai pescherecci, 4 travel lift per il sollevamento delle imbarcazioni, 8 officine meccaniche, frigorifero per la conservazione del pesce, distributori di benzina e di gasolio e colonnine erogatrici per l'approvvigionamento idrico.

San Benedetto ha un mercato ittico all'ingrosso di importanza nazionale, numerosi sono anche i cantieri navali che costruiscono pescherecci di legno e d'acciaio fino a 200 tonnellate stazza lorda e molte le industrie connesse alla pesca.

Negli anni si sono sviluppati anche altri settori direttamente collegati alle attività sul mare, come la cantieristica, la costruzione di cavi e di reti, le officine della motoristica navale, la strumentistica di bordo, la commercializzazione del pescato, le catene del freddo per il trasporto del pesce.

Gli obiettivi

Il traffico peschereccio che, per diversi decenni ha rivestito grandissima importanza nelle dinamiche funzionali del porto e ne ha condizionato l'assetto attuale, oggi deve convivere con le nuove realtà produttive e di svago come il diporto, con i servizi ad esso connessi e le innovazioni nel settore cantieristico.

La necessità di governare le trasformazioni del territorio e di indirizzarne lo sviluppo impone la scelta di interventi di riqualificazione funzionale necessari per la riorganizzazione e la riqualificazione dell'area Portuale, delle aree di sovrapposizione città/porto e di quelle infrastrutturali adiacenti.

Il porto ha un grande potenziale strategico capace di valorizzare le vocazioni della città e di innescare nuove opportunità produttive.

L'obiettivo progettuale per l'area portuale e gli ambiti di intervento contermini, a medio e lungo termine è la realizzazione di un modello integrato di rifunzionalizzazione di attività differenti e fortemente interrelate:

- le aree turistico-commerciali;
- la ricettività;
- l'approdo turistico;
- il porto peschereccio;
- la cantieristica;
- i servizi tecnici portuali;
- la futura darsena nord.

Le aree turistico-commerciali

L'area localizzata tra il torrente Albula e la darsena turistica, può costituire il prolungamento ideale della zona pedonale e commerciale della città con funzioni per il turismo ed il tempo libero quali:

- aree verdi e aree sportive attrezzate;
- ristoranti caratteristici e locali attrattivi per il turismo costituito dai giovani;
- percorsi pedonali che possano svilupparsi fino al braccio sud del porto, lungo il quale potrebbero essere realizzate strutture leggere:
- strutture commerciali.

L'approdo turistico

La nuova darsena turistica, allo stato attuale, è adeguata a soddisfare le esigenze locali e risulta strategica per lo sviluppo turistico della città.

La volontà di 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, porta a prevedere, per gli anni futuri, l'esigenza di potenziamento quantitativo e qualitativo della parte turistica e da diporto.

Il settore peschereccio

Oggi il settore della pesca procede sempre più nella direzione di una attività di vicinato, con barche di piccole dimensioni che, al più, rimangono in mare 3 o 4 giorni.

Il Mercato Ittico di San Benedetto svolge ancora un ruolo primario, è attualmente uno dei più quotati a livello nazionale.

Il mercato Ittico all'ingrosso di San Benedetto, considerato tra i più importanti d'Italia, è un mercato alla produzione, gestito dal Comune di San Benedetto del Tronto.

L'edificio è stato costruito nel 1936 e ristrutturato nel 1997.

Ha ottenuto il riconoscimento dell'Unione Europea definitivo per la sala d'asta nel 1996.

Il mercato si estende su una superficie di 9'200 mq scoperti e 1'500 mq coperti.

Il mercato di San Benedetto è legato agli altri mercati marchigiani attraverso la rete telematica Fishtel 13 che permette la vendita on-line del pescato.

Il progetto consiste nella vendita di prodotti ittici attraverso differenti sistemi di contrattazione, e non si limita alla sola messa in rete telematica delle vendite, ma riguarda l'organizzazione di un sistema di servizi connessi come la certificazione di qualità, la logistica e i finanziamenti.

Va, quindi, avviato un processo di riqualificazione della zona produttiva e peschereccia, con interventi atti a rendere attraente, anche per i turisti, questo settore storico per la città adriatica.

La darsena nord

Il Ministero dei Lavori Pubblici nel periodo 1992÷ 94 ha fatto eseguire degli studi specifici mediante modello fisico a fondo mobile finalizzati alla verifica e all'aggiornamento del P.R.P. di San Benedetto del Tronto.

Dagli studi effettuati e dalle configurazioni esaminate è risultato che:

- nella configurazione attuale, l'avamporto è soggetto ad un insabbiamento che, in assenza di interventi di dragaggio, da circa 20'000 m³/anno si riduce negli anni successivi a circa 13'000 m³/anno;
- il trasporto solido litoraneo è diretto da Sud verso Nord ma nella zona dell'avamporto concorrono all'accumulo di materiale sia il materiale proveniente da Sud che aggira la testata del molo sopraflutto sia quello proveniente da Nord che procede dalla battigia lungo il molo sottoflutto spinto dai moti ondosi del I quadrante e dalle correnti ridossate al molo;
- la linea di costa adiacente al porto non è ad oggi, in presenza degli interventi di protezione realizzati sia a Nord che a Sud del Porto di San Benedetto del Tronto, soggetta ad evidenti fenomeni di avanzamento o arretramento;
- le configurazioni previste per le successive fasi di realizzazione del porto fino al raggiungimento della configurazione finale di P.R.P. garantiscono un progressivo miglioramento delle condizioni di agitazione ondosa nel bacino portuale senza determinare fenomeni indesiderati legati al trasporto solido;
- con la configurazione aggiornata del P.R.P. gli effetti del trasporto solido nel canale di accesso e nel bacino di evoluzione risultano estremamente contenuti. Un dragaggio periodico di mantenimento dei fondali dovrà comunque essere previsto ma la entità di questo sarà estremamente ridotta rispetto all'attuale e l'area di intervento limitata al gomito del canale di accesso;
- la configurazione aggiornata del P.R.P. con la darsena turistica, modificata secondo la soluzione 4 sperimentata, determina nell'attuale bacino portuale e nella darsena turistica un notevole miglioramento delle condizioni di agitazione ondosa rispetto a quelle attuali.

In base alle analisi condotte sulle soluzioni esaminate sullo studio ed alla luce delle nuove esigenze operative del porto è stata individuata la configurazione ottimale del P.R.P. vigente (grafico seguente) e che prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- prolungamento diritto del molo di sopraflutto per m 230 e di ulteriori m 50 leggermente piegato in direzione Nord (anzichè il prolungamento diritto di m. 310 secondo la previsione originaria del P.R.P.);
- creazione di una scogliera assorbente nel lato del bacino di evoluzione del secondo braccio del molo di sopraflutto;
- costruzione di una nuova darsena nord alle spalle dell'esistente molo di sopraflutto, aventi caratteristiche geometriche leggermente diverse da quella indicata dalla planimetria originaria del P.R.P., che consente di utilizzare in modo più appropriato lo specchio d'acqua ridossato dal prolungamento del molo di sopraflutto, in relazione alle attuali esigenze tecnico-funzionali dello scalo marittimo.

La nuova darsena è prevista con un fondale di – 8 m., mentre il canale di accesso raggiunge la batimetria di – 9 m.

Con tali caratteristiche fisiche strutturali della nuova darsena nord l'ampliamento dello scalo marittimo potrà permettere un rilancio polifunzionale della struttura con particolare riguardo al cabotaggio ed ai collegamenti con l'altra sponda dell'Adriatico.

L'attività di cabotaggio e di servizio per collegamenti con i porti dell'adriatico è in coerenza con gli indirizzi generali per i trasporti nel Mediterraneo (ad es. "Autostrade del Mare").

In questa ottica, San Benedetto del Tronto, per la sua posizione geografica può diventare una base importante, tra Pesaro e Taranto, per il trasporto merci con piccole navi, con la finalità di attuare un sistema integrato dei trasporti regionali ed interregionali.

Allo stesso tempo, il potenziale terzo braccio del porto consente di ipotizzare iniziative turistiche sinergiche con la Croazia stessa, come la realizzazione di collegamenti mediante traghetti veloci ed aliscafi e per piccole crociera, divenendo così un attrattore a livello sovralocale coerente con uno sviluppo turistico della città e con le caratteristiche morfologiche delle aree interessate.

L'utilizzo commerciale va verificato in stretta connessione alle eventuali soluzioni per la viabilità.

Oggi, quella esistente, anche alla luce dei possibili miglioramenti risulta appena sufficiente per un utilizzo turistico del terzo braccio.

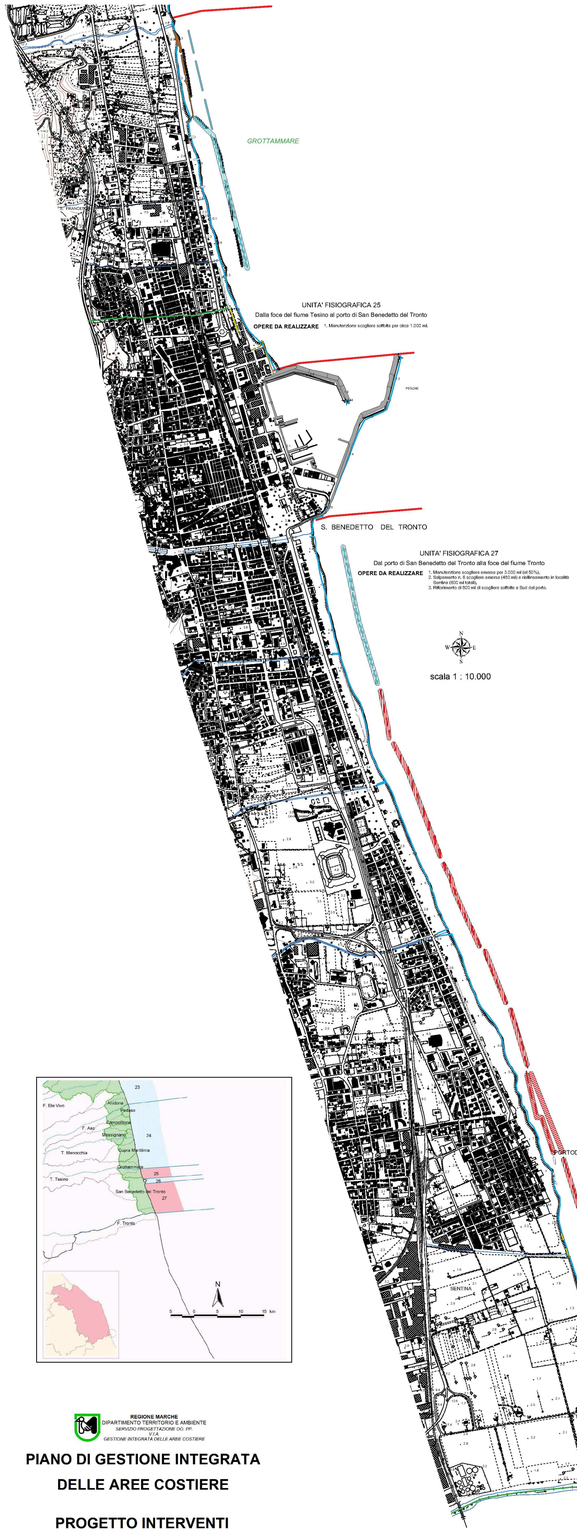
Le nuove opere di difesa esterna e l'ampliamento, con la realizzazione della nuova darsena nord, consentiranno inoltre, di individuare una migliore distribuzione e utilizzazione degli ormeggi all'interno dell'ampio bacino del porto storico, con la possibilità di far fronte, oltre all'attività della pesca, anche alle nuove esigenze per il naviglio minore e da diporto.

Il P.R.P., che risulta ancora valido per la parte relativa alle opere marittime, dovrà essere integrato e completato con una pianificazione organica che individui le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/1994.

REGIONE MARCHE
Servizio Governo del Territorio – Mobilità – Infrastrutture
P.F. Demanio Idrico – Porti – LL.PP.

PIANO REGIONALE DEI PORTI

PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO



1.19. UNITA' FISIOGRAFICA N.25 - ALLA FOCE DEL TORRENTE TESINO AL PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

1.19.1. STATO DI FATTO

Il tratto in esame ha una lunghezza totale di 2,32 km ricadenti nei Comuni di Grottammare per 1,90 km e San Benedetto del Tronto per 0,42 km.

Il litorale presenta allo stato attuale opere per complessivi 2,32 km (pari al 100% della lunghezza totale). Le principali opere esistenti sono costituite da scogliere sommerse (1,10 km), scogliere radenti (0,48 km) e soglie (0,74 km).

Le caratteristiche sedimentologiche della spiaggia emersa evidenziano la presenza del 100% di sabbia; i bacini principali di apporto solido sono costituiti dal fiume Tesino e dal Fiume Tronto.

Le prime opere artificiali in questo tratto di costa di lunghezza relativamente breve, furono realizzate negli anni '70 a ridosso del lato sottoflutto del molo Nord del porto di San Benedetto del Tronto. Si tratta di scogliere radenti a difesa di terrapieni e di aree a diretto servizio del bacino portuale o in stretto collegamento con esso.

La radente più settentrionale fu prolungata ancora verso Nord nel 1982. Altre opere comparvero negli anni '80 nel tratto settentrionale che risente negativamente della presenza sopraflutto dell'aggetto delle opere portuali di San Benedetto del Tronto ed il fiume Tesino, la cui foce si trova a Nord, non ha apporti sufficienti a compensare in modo apprezzabile le perdite prodotte dall'azione della dinamica litoranea su tale tratto di spiaggia. Il tratto più settentrionale fino alla foce del fiume Tesino venne protetto nel 1984 con una spiaggia sospesa con scogliera al piede semiaffiorante. Appena sopraflutto a quest'opera furono posti nel 1985-86 tre corti pennelli che furono salpati nel 1997 e sostituiti da una lunga barriera foranea sommersa posta al largo e che si ravvicina fino a ricongiungersi all'opera semiaffiorante citata sopra.

1.19.2. ANALISI DEGLI SQUILIBRI

Il tratto in esame risente dei mancati apporti solidi sia del Tesino ma in particolare del fiume Tronto, intrappolati dalla struttura portuale di San Benedetto del Tronto.

Si stanno realizzando verso Nord, a cura del Genio Civile OO.MM. dello Stato, scogliere soffolte lungo lo stesso allineamento delle esistenti, in sostituzione della soglia citata nello stato di fatto che verrà salpata.

1.19.3. INDICAZIONI PROGETTUALI

La presente programmazione per questo tratto di costa di soli 2.400 km circa, prevede oneri per la manutenzione delle scogliere soffolte esistenti per circa 1.000 ml.

1.20. UNITA' FISIOGRAFICA N.27 - DAL PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO ALLA FOCE DEL FIUME TRONTO

1.20.1. STATO DI FATTO

Il tratto in esame ha una lunghezza totale di 6,75 km interamente ricadenti nel Comune di San Benedetto del Tronto.

Il litorale presenta allo stato attuale opere per complessivi 4,63 km (pari al 69% della lunghezza totale). Le principali opere esistenti sono costituite da scogliere emerse (3,63 km) scogliere sommerse (1,00 km) e n. 2 pennelli.

Le caratteristiche sedimentologiche della spiaggia emersa evidenziano la presenza del 33% di sabbia, del 23% di sabbia ghiaiosa, del 33% di ghiaia sabbiosa e l'11% di ghiaia; il bacino principale di apporto solido è costituito dal Fiume Tronto.

Il tratto in questione ha potuto beneficiare della presenza sopraflutto della foce del fiume Tronto e dall'ultimo secolo, relativamente alla sola parte settentrionale, dell'aggetto sottoflutto delle strutture del porto sanbenedettese.

Arretramenti si riscontrarono a partire dall'inizio del '900, per il vistoso smantellamento del delta di foce del fiume.

Essi si acuirono particolarmente dopo la realizzazione nel 1933, sulla sponda destra alla foce del Tronto, del pennello fortemente aggettante prolungato nel 1965.

Le prime opere difensive furono scogliere foranee emerse posate nel 1962-63 di fronte all'abitato di Porto d'Ascoli.

Ciò determinò progressivamente lo spostamento dell'erosione sottoflutto con la realizzazione di ulteriori scogliere sempre più a Nord, assieme a sporadici tratti di difese radenti. Con la batteria di scogliere emerse si arrivò fino ad un chilometro dal porto nel 1979-80.

Nel 1982 il tratto rimasto fino alla foce del torrente Albula fu difeso da una lunga batteria di barriere foranee sommerse.

Le prime due scogliere di Porto d'Ascoli, più vecchie e ravvicinate alla riva, sono state sostituite da altri due setti più lunghi verso Sud, posti più al largo ed in miglior allineamento con la restante batteria.

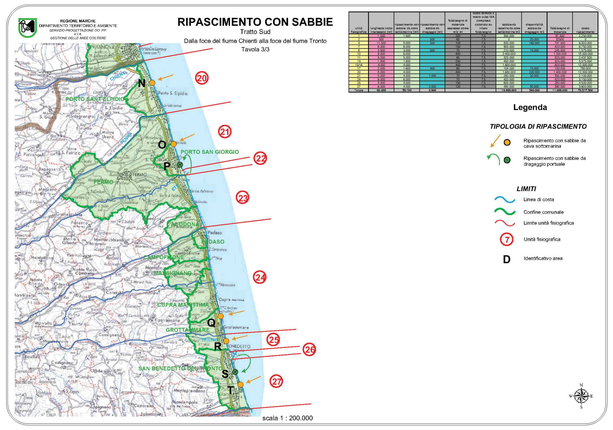
A Sud di Porto d'Ascoli si trovano anche un tratto di scogliera radente del 1995, i resti di un piccolo canale di bonifica degli anni '50-'60 ed un pennello del 1979-81 vicino alla foce del Tronto.

1.20.2. ANALISI DEGLI SQUILIBRI

Si evidenzia sostanzialmente uno squilibrio di tipo antropico dovuto alla pressoché totale chiusura del tratto di costa con opere di difesa che potrebbero causare problemi di carattere ambientale dovuti alla scarsa circolazione all'interno degli specchi d'acqua protetti.

1.20.3. INDICAZIONI PROGETTUALI

Procedendo da nord a sud dell'unità fisiografica, il piano prevede il rifiorimento delle scogliere soffolte a sud del porto di San Benedetto del Tronto e la manutenzione di tutte le scogliere emerse esistenti tranne di quelli poste in località Sentina delle quali si prevedi il salpamento ed il loro riallineamento alle esistenti cos' da uniformare tutta la protezione del litorale.



Unità fisiografica	Lunghezza totale	Lunghezza emersa	Lunghezza sommersa	Lunghezza radente	Scogliera emersa	Scogliera sommersa	Scogliera radente	Soglia	Pennello	Spiaggia sospesa	Spiaggia emersa	Spiaggia sommersa
1	2,32	2,32	1,10	0,48	0,00	1,10	0,48	0,74	0,00	0,00	2,32	0,00
2	6,75	4,63	1,00	0,00	3,63	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,75	0,00
3	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
4	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
5	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
6	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
7	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
8	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
9	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
10	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
11	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
12	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
13	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
14	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
15	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
16	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
17	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
18	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
19	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
20	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
21	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
22	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
23	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
24	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
25	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
26	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
27	2,32	2,32	0,00	0,00	2,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,32	0,00
TOTALE	67,50	63,50	1,00	0,48	63,50	1,00	0,48	0,74	0,00	0,00	67,50	0,00

REGIONE MARCHE
DIPARTIMENTO TERRITORIO E AMBIENTE
SERVIZIO PROGETTAZIONE OO. PP.
U.T.A.
GESTIONE INTEGRATA DELLE AREE COSTIERE

PIANO DI GESTIONE INTEGRATA DELLE AREE COSTIERE

PROGETTO INTERVENTI

LEGENDA

LIMITI
- Linea di costa
- Confine comunale
- Limite unità fisiografica

STATO ATTUALE
- Molo
- Muro
- Opera portuale
- Opera sperimentale
- Pennello
- Pennello sommerso
- Frontlite
- Scarico
- Scogliera emersa
- Scogliera radente
- Scogliera sommersa
- Scogliera sommersa
- Semina massi
- Soglia
- Opera salpata o insabbiata

PROPOSTE INTERVENTO
- Rifiorimento scogliera emersa
- Realizzazione scogliera emersa
- Salpamento scogliera emersa
- Riconfigurazione scogliera emersa
- Rifiorimento scogliera sommersa
- Realizzazione scogliera sommersa
- Salpamento scogliera sommersa
- Rifiorimento scogliera radente
- Salpamento scogliera radente
- Salpamento soglia
- Realizzazione soglia
- Salpamento pennello
- Realizzazione pennello
- Riconfigurazione pennello
- Ripascimento sottoaqueo/aereo

Capitaneria di Porto - SAN BENEDETTO DEL TRONTO
Regione Marche
Città di San Benedetto del Tronto

PIANO REGOLATORE DEL PORTO PRP2011

CAPITANERIA DI PORTO DI S.BENEDETTO TR.
Il Comandante
C.F. (C.P.) Daniele Di Guardo

PARERI E NULLA OSTA

COMUNE DI S.BENEDETTO DEL TRONTO
Sindaco: Giovanni Gaspari

Assessore all'Urbanistica: Paolo Canducci

Assessore al Porto: Fabio Urbinati

GRUPPO DI LAVORO
(Protocollo di intesa Capitaneria-Regione-Comune 15 febbraio 2010)

REGIONE MARCHE
Ing. Giorgio Occhipinti - Resp. del Procedimento
Ing. Nicoletta Santolli
Dott. Simona Palazzetti
Ing. Massimiliano Gabrielli
Collab. P.I. Eugenio Giuliani

CITTA' DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO
Ing. Germano Polidori - Dirigente del Settore
Ing. Marco Cicchi
P.mecc.Ied. Giovanni Ciarrocchi
Geom. Massimo Forlini
Dott. Gionni Tiburtini
Collab. Geom. Emilio Filiaci

Il Porto di S. Benedetto del Tronto nella pianificazione regionale

Agosto 2011

Elab. 2