



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.) Michele Castaldo

COMUNE DI S.BENEDETTO DEL TRONTO

Sindaco: Giovanni Gaspari

Assessore all'Urbanistica: Paolo Canducci

Assessore al Porto: Fabio Urbinati

PARERI E NULLA OSTA

GRUPPO DI LAVORO

(Protocollo di intesa Capitaneria-Regione-Comune)

REGIONE MARCHE

Ing. Mario Pompei - Resp. del Procedimento

Ing. Nicoletta Santelli

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./ed. Giovanni Ciarocchi

Geom. Massimo Forlini

Dott. Gionni Tiburtini

RELAZIONE GENERALE

(modifica a seguito prescrizioni del C.S.L.P. - 22.03.2013)

Agosto 2011

Luglio 2013

Elab. 18

Piano Regolatore Portuale di San Benedetto del Tronto
(ai sensi della legge 84/94)

RELAZIONE GENERALE

INDICE

| | |
|--|-----------|
| 1. INTRODUZIONE | 4 |
| 2. STATO DI FATTO | 10 |
| 2.1. Cenni storici, componenti morfologiche, fisico-geografiche del sito | 10 |
| 2.2. Il Porto – caratteristiche tipologiche e funzionali | 10 |
| 2.2.1. <i>Attività e servizi presenti nell’area del Porto</i> | <i>12</i> |
| 2.2.2. <i>Analisi territoriale della zona portuale nel contesto della Città</i> | <i>14</i> |
| 2.2.3. <i>Analisi della situazione socio economica all’interno dell’area portuale</i> | <i>17</i> |
| 2.2.4. <i>Zona preportuale</i> | <i>18</i> |
| 2.3. Quadro di riferimento programmatico, strumenti di programmazione e pianificazione incidenti sull’area | 20 |
| 2.3.1. <i>Piano Regionale dei Porti – PRP</i> | <i>20</i> |
| 2.3.2. <i>Piano Paesistico Ambientale Regionale – PPAR</i> | <i>20</i> |
| 2.3.3. <i>Piano di Gestione Integrata delle Zone Costiere - PGIZC</i> | <i>21</i> |
| 2.3.4. <i>Piano Regionale di Tutela delle Acque – PTA</i> | <i>22</i> |
| 2.3.5. <i>Piano Regionale di Assetto Idrogeologico – PAI</i> | <i>22</i> |
| 2.3.6. <i>Piano per il Risanamento e Mantenimento della Qualità dell’Aria Ambiente - PRMQAA</i> | <i>23</i> |
| 2.3.7. <i>Piano Regionale per Clima - PRC</i> | <i>23</i> |
| 2.3.8. <i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTC</i> | <i>24</i> |
| 2.3.9. <i>Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti</i> | <i>24</i> |
| 2.3.10. <i>Piano di raccolta e Gestione dei Rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico di San Benedetto del Tronto</i> | <i>25</i> |
| 2.3.11. <i>Piano Regolatore Generale del Comune di San Benedetto del Tronto</i> | <i>25</i> |
| 2.3.12. <i>Piano di Classificazione Acustica Comunale – PCAC</i> | <i>25</i> |
| 2.4. Soggetti proprietà e concessioni | 27 |
| 2.5. Analisi degli usi esistenti | 27 |
| 2.6. L’Analisi S.W.O.T..... | 29 |
| 3. PROGETTO DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE | 32 |
| 3.1. Elaborati di Piano..... | 32 |
| 3.1.1. <i>Il Protocollo di intesa Capitaneria di Porto – Regione Marche – Comune di S.Benedetto del Tronto</i> | <i>33</i> |
| 3.1.2. <i>Obiettivi della proposta di PRP</i> | <i>34</i> |
| 3.2. Opere a mare..... | 36 |
| 3.2.1. <i>Soluzioni esaminate</i> | <i>36</i> |
| 3.2.2. <i>Soluzione prescelta</i> | <i>37</i> |
| 3.3. Pianificazione a terra | 39 |
| Accessi e viabilità | 40 |
| Parcheggi..... | 43 |

| | |
|---|-----------|
| Percorsi pedonali e ciclabili..... | 44 |
| 3.3.1. <i>Ambito di Interazione Città Porto (AICP)</i> | 44 |
| 3.3.2. <i>Ambito Operativo del Porto (AOP)</i> | 46 |
| 3.3.3. <i>Dimensionamento di Piano</i> | 47 |
| 3.3.3.1. <i>Dimensionamento porto turistico di competenza regionale</i> | 48 |
| 3.3.3.2. <i>Dimensionamento porto di competenza statale</i> | 50 |
| 3.3.4. <i>Qualità urbanistica e architettonica</i> | 50 |
| 3.3.5. <i>Qualità ambientale e sostenibilità energetica</i> | 51 |
| 3.3.6. <i>Eliminazione delle "barriere architettoniche"</i> | 51 |
| 3.4. La Valutazione Ambientale del PRP | 52 |

1. INTRODUZIONE

La presente relazione fa riferimento alla stesura definitiva del Piano redatta dopo il parere positivo con prescrizioni dell'adunanza plenaria del 22 marzo 2013 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - voto prot. n. 143/2011.

Descrizione dell'iter amministrativo seguito per arrivare alla sua stesura definitiva del PRP.

In data 13 febbraio 2010 la Regione Marche, il Comune di San Benedetto del Tronto e la Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto (che, nei porti in cui non sia istituita l'Autorità Portuale è l'autorità marittima competente ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94) hanno sottoscritto un Protocollo di Intesa (Reg. int. 14674 del 15/02/2010) per l'adeguamento tecnico funzionale della zona sud del porto.

Il protocollo d'intesa all'art. 7, prevede che i soggetti firmatari dello stesso provvedano anche all'aggiornamento del PRP vigente ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94 e, nell'Allegato 1 sono state indicate le azioni strategiche e gli indirizzi operativi sia per l'adeguamento tecnico – funzionale della zona sud sia per l'aggiornamento del piano vigente.

Successivamente alla sottoscrizione del Protocollo di Intesa del febbraio 2010, il gruppo di lavoro appositamente costituito ha proceduto all'elaborazione della proposta di PRP e degli elaborati iniziali di VAS (il c.d. rapporto preliminare di "scoping").

La VAS è stata avviata in data 05/08/2011, mediante la trasmissione da parte del proponente all'autorità competente del Rapporto preliminare (avvenuta con nota ID. 4417416 del 05/08/2011).

Con nota ID 4425877 del 10/08/2011, l'autorità competente alla VAS ha risposto al proponente chiedendo di integrare l'elenco dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (di seguito SCA) proposto integrandolo con gli uffici comunali di San Benedetto del Tronto e Grottammare competenti in materia di viabilità e traffico ed in materia ambientale e gestione delle acque.

Con lettera prot. n. 504967 del 10/08/2011, la struttura regionale competente in materia di pianificazione portuale (all'epoca la PF Grandi Infrastrutture di Comunicazione, Viabilità e Demanio Idrico del Servizio Territorio Ambiente Energia) ha inviato il Rapporto Preliminare agli SCA di seguito elencati:

- Autorità di Bacino Regionale
- Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici delle Marche
- Provincia di Ascoli Piceno - Servizio Tutela Ambientale, Rifiuti, Energia, Acqua
- Provincia di Ascoli Piceno - Servizio Edilizia scolastica e Patrimonio edilizio, Genio Civile, Protezione civile Beni Architettonici, Interventi Sismici e di Elettricità, ERP
- Comune di Grottammare - Area VI – Manutenzione Patrimonio e Tutela Ambientale
- Comune di Grottammare - Area VII – Assetto del Territorio
- Comune di San Benedetto del Tronto - Settore Progettazione Opere Pubbliche
- ASUR Marche Zona territoriale n. 12
- A.A.T.O. 5 Marche sud

Con la medesima nota è stata indetta apposita Conferenza di Servizi ai sensi e per gli effetti dell'articolo 14 e ss. della L. 241/90 e convocata una riunione della stessa per il giorno 26/08/2011.

Alla sopra citata Conferenza di Servizi hanno partecipato solo la Regione Marche, l'Autorità di Bacino Regionale ed il Comune di San Benedetto del Tronto.

La consultazione preliminare di VAS si è conclusa il 03/11/2011.

È bene ricordare che al fine di coinvolgere sin dalle fasi preliminari di elaborazione del Piano il pubblico interessato, è stato svolto anche un incontro con gli operatori del porto in data 04/08/2011; nel corso di tale incontro sono stati illustrati gli obiettivi e le linee generali del PRP e del relativo Rapporto Preliminare al fine di acquisire contributi, istanze ed eventuali ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

Tutta la documentazione prodotta è stata resa pubblica on-line sia nel sito ufficiale del Comune di San Benedetto del Tronto che in quello della Regione Marche, rispettivamente agli indirizzi:

- <http://www.ambiente.regione.marche.it/Territorio/PianificazionePorti/PortidellaRegioneMarche/SanBenedetto.aspx>
- <http://www.comunesbt.it/Engine/RAServePG.php/P/1045510010100/M/324910010107>

Il Consiglio Comunale di San Benedetto con propria deliberazione n.71 del 05/09/2011 ha espresso l'intesa sulla proposta di PRP e in data 08/09/2011 il piano è stato adottato, con decreto n. 94 del capo di compartimento della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto.

Con nota n.5101 del 29/09/2011, il Provveditorato Interregionale OO.PP. Emilia Romagna – Marche del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, dopo aver richiesto al gruppo di lavori alcuni chiarimenti sulla procedura valutativa adottata, ha trasmesso la proposta di PRP al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'esame e l'espressione del parere di competenza.

In data 11/01/2012, il CSLPP, Terza Sezione, con nota prot. n. 303, ha chiesto alcune precisazioni in merito alla proposta di PRP inviata ed, in particolare, ha chiesto di dettagliare meglio le funzioni ammesse nella darsena nord di progetto, poiché nella proposta inizialmente inviata era stata attribuita alle relative banchine una generica destinazione prevalente di "stazionamento e movimentazione natanti, depositi temporanei".

Con nota prot. 14303 del 05/07/2012 la Capitaneria di Porto ha inviato al Comune di San Benedetto del Tronto i documenti di piano parzialmente rielaborati con le specificazioni richieste dal Consiglio Superiore dei LLPP; gli elaborati progettuali sono stati dettagliati delle funzioni che si proponeva di ammettere all'interno della darsena nord di progetto e corredati da uno studio sulla viabilità e sui collegamenti da e verso il porto esistenti e di progetto.

Il Consiglio Comunale con propria deliberazione n. 59 del 18/07/2012 ha espresso parere favorevole sul PRP rielaborato e confermato l'intesa con la Capitaneria che con proprio atto n. 47 del 27/07/2012 ha nuovamente adottato il piano.

In data 30/07/2012 la Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto ha trasmesso nuovamente al CSLPP gli elaborati progettuali.

Nell'adunanza plenaria del 22 marzo 2013, il CSLPP ha espresso parere favorevole (parere n. 143/2011 del 22/03/2013) al prosieguo dell'iter procedimentale del PRP, previo adempimento ad alcune importanti prescrizioni che nella presente stesura sono state tutte recepite:

- l'eliminazione delle funzioni più spiccatamente commerciali tra quelle previste per la darsena nord di progetto (terminal container e RO-RO/RO – PAX);
- la realizzazione delle opere infrastrutturali di miglioramento degli accessi all'area portuale quale condizione necessaria e propedeutica all'ampliamento

ed al potenziamento dell'infrastruttura portuale mediante la realizzazione della darsena nord.

Nel frattempo, il Comune di San Benedetto del Tronto (con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 32 del 30/04/2013) ha approvato la variante al Piano Regolatore Generale (PRG) necessaria per "restituire" all'ambito urbano quelle porzioni di porto, ormai marcatamente ed esclusivamente residenziali. Tale variante è atto necessario al fine di poter approvare definitivamente il Piano Regolatore Portuale e rendere coerenti i due strumenti di pianificazione.

Per quanto concerne le opere a mare il nuovo PRP fa salva la previsione della darsena Nord, già presente nel primo "progetto" di porto del 1968 (approvato con DM n. 2722 del 02/07/1985), nella conformazione ottimale individuata nel 1994 dal Ministero dei Lavori pubblici mediante applicazione di modello fisico – matematico su fondo mobile e riportata nella Relazione generale del Piano Regionale dei Porti.

Per quanto riguarda le aree a terra, sia esistenti che di progetto, il PRP opera una suddivisione in ambiti sottoambiti e aree (e, nel caso della darsena nord di progetto, in subaree), in relazione alla localizzazione e, di conseguenza, all'assetto funzionale del porto e facendo in modo che all'interno di uno stesso sub ambito gli usi consentiti siano aggregati per "famiglie". Ciò significa che all'interno di ciascun subambito sono consentiti solo usi assimilabili per carichi urbanistici ed ambientali.

In particolare il piano individua due ambiti: quello operativo del porto (Ambito Operativo del Porto – AOP) e quello di interazione città – porto (Ambito di Interazione Città - Porto – AICP).

L'AOP è a sua volta articolato in tre sub ambiti: il Bacino marittimo porto (AOP.1), i Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica (AOP.2) e i Servizi a terra darsena nord di progetto (AOP3).

Anche l'AICP è suddiviso in tre sub ambiti (figura A.2.3): i Servizi alla darsena turistica (AICP.1), i Servizi alla pesca e al turismo all'interno del porto (AICP.2) e i Servizi alla nuova darsena di progetto (AICP.3)

Nella successiva tabella viene sintetizzata la descrizione degli ambiti e subambiti previsti nel PRP e sopra elencati.

Ambito operativo

| | Sub-Ambito | Denominazione area | Codice | Destinazione prevalente | Destinazioni secondarie |
|--------------|--|---|---------------|---|--------------------------------|
| AOP.1 | Bacino marittimo porto attuale | Bacino marittimo Darsena turistica | AOP.1.A | Stazionamento natanti | |
| | Bacino marittimo porto attuale | Bacino marittimo porto peschereccio | AOP.1.B | Stazionamento natanti | |
| | Bacino marittimo porto attuale | Bacino marittimo darsena nord di progetto | AOP.1.C | Stazionamento natanti | |
| AOP.2 | Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica | Banchine porto peschereccio e darsena turistica | AOP.2.A | Movimentazione mezzi, natanti, sosta ed operazioni di varo e alaggio, servizi tecnici ed igienici | |
| | Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica | Area interna movimentazione natanti darsena turistica | AOP.2.B | Movimentazione e sosta mezzi d'opera e natanti | |

| | | | | | |
|--------------|--|---|---------|--|---|
| | Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica | Spazio polifunzionale darsena turistica | AOP.2.C | Parcheggio | stazionamento mezzi e natanti, area a disposizione, deposito temporaneo, manifestazioni |
| | Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica | Villaggio piccola pesca e spazi di servizio | AOP.2.D | Box piccola pesca, rimessaggio, commercial. pescato | Depositi e spazi di accesso alla banchina |
| | Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica | Servizi alla darsena turistica | AOP.2.E | Associazioni nautiche e sedi organizzazioni, servizi tecnici ed igienici | |
| | Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica | Strutture produttive a servizio del porto | AOP.2.F | Cantieristica, depositi, servizi tecnici, manutenzioni e riparazioni natanti | uffici, logistica, commerciale di servizio al cantiere |
| | Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica | Servizi tecnici e amministrativi | AOP.2.G | Sede tecnici ed amministrativi Autorità Marittima | |
| | Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica | Mercato Ittico e polo museale | AOP.2.H | Mercato ittico comunale, Museo del Mare | |
| | Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica | Spazio polifunzionale molo nord | AOP.2.I | Rimessaggio e deposito | Parcheggi e sosta mezzi d'opera, punti di ristoro e di somministrazione alimenti e bevande (pubblici esercizi) a servizio del Porto |
| | Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica | Servizi alla pesca | AOP.2.L | Box pesca molo nord. Rimessaggio e deposito | |
| | Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica | Spazio polifunzionale banchina "Malfizia" | AOP.2.M | Movimentazione mezzi e natanti, rimessaggio, spogliatoi e depositi pesca e cantieristica | |
| | Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica | Viabilità retro banchine | AOP.2.N | Viabilità | |
| | Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica | Parcheggi | AOP.2.O | Parcheggi pubblici | |
| AOP.3 | Servizi a terra darsena nord di progetto | Darsena nord – Banchine | AOP.3.A | Banchine, stazionamento e movimentazione natanti, depositi temporanei | spazi logistici, cantieristici, rimessaggio e deposito(box), spazi Forze dell'Ordine ed Autorità Marittima, parcheggi regolamentati |

| | | | | | |
|--|--|---|---------|--|---|
| | Servizi a terra darsena nord di progetto | Darsena nord – Spazi produttivi, commerciali, turistici e servizi tecnici | AOP.3.B | Dogana, logistica ed attività commerciali connesse al Porto, Stazione Marittima e spazi connessi | viabilità, rimessaggio e deposito(box), spazi Forze dell'Ordine ed Autorità Marittima, parcheggi regolamentati, verde pubblico e di arredo stradale |
|--|--|---|---------|--|---|

Ambito interazione Città-Porto

| | Sub-Ambito | Denominazione area | Codice | Destinazione prevalente | Destinazioni secondarie |
|---------------|---|--|----------|---|---|
| AICP.1 | Servizi alla darsena turistica | Attività terziarie a servizio della Darsena turistica | AICP.1.A | Impianti produttivo-commerciali nonchè depositi, uffici e laboratori compatibili con le attività del Porto, uffici rappresentanza | attività ausiliarie(locali ricreativo-culturali, ristoro, agenzie di trasporto, assicurative, turistiche, noleggio imbarcazioni e automobili) |
| | Servizi alla darsena turistica | Parcheggi e viabilità darsena turistica | AICP.1.B | Parcheggi, viabilità | manifestazioni periodiche temporanee |
| | Servizi alla pesca e al turismo all'interno del Porto () | Attività terziarie (Piazza Chicago Heights) | AICP.2.A | attività commerciali, servizi, uffici, pubblici esercizi, scuole nautiche, sedi istituzionali e amm.ve | servizi igienici, aree verdi, spazi di uso pubblico |
| AICP.2 | Servizi alla pesca e al turismo all'interno del Porto | Aree produttivo-commerciali a servizio della pesca | AICP2.B | attività produttive legate alla pesca, mercato al dettaglio per la vendita del pescato, parcheggi | attività commerciali al dettaglio non alimentare, servizi, uffici, pubblici esercizi, servizi igienici |
| | Servizi alla pesca e al turismo all'interno del Porto | Aree produttive e servizi connessi alla pesca e al turismo | AICP2.C | attività produttive legate alla pesca, officine meccaniche, forniture navali, commercio prodotti ittici, punti ristoro e somministr. prodotti ittici di filiera | servizi turistici, pubblici esercizi, servizi fieristici, attività commerciali, uffici, servizi igienici |
| | Servizi alla pesca e al turismo all'interno del Porto | Aree commerciali e servizi al turismo | AICP2.D | Strutture turistiche ricreative, pubblici esercizi, commercio n.al. | |
| | Servizi alla pesca e al turismo all'interno del Porto | Trabucchi | AICP2.E | Strutture turistiche ricreative | |

| | | | | | |
|--------|--|---|---------|---|----------------------|
| AICP.3 | Servizi alla nuova darsena di progetto | Aree per servizi al turismo di espansione della nuova Darsena di progetto | AICP3.A | Turistico ricettivo alberghiero, commerciale, pubblici esercizi, commercio non alimentare, uffici | |
| | Servizi alla nuova darsena di progetto | Viabilità, verde di arredo e parcheggi delle zone di espansione della nuova darsena di progetto | AICP3.B | Viabilità, verde di arredo, parcheggi | impianti tecnologici |

2. STATO DI FATTO

2.1. Cenni storici, componenti morfologiche, fisico-geografiche del sito



Figura 1 : il porto visto dalla città



Figura 2 : il porto visto dal mare

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 sambenedettesi 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.

2.2. Il Porto – caratteristiche tipologiche e funzionali

¹Attualmente 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 1^a classe della 2^a categoria con decreto interministeriale 21/8/1975, numero 1775.

Tali decreti non hanno nulla a che vedere con la classificazione prevista dalla L.84/94 che mai sono stati redatti e promulgati.

¹ Dal Piano Regionale dei Porti approvato con D.A.C.R.n.149 del 2/2/2010

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 - sostanzialmente un progetto preliminare di opere a mare, tutt'altro da quanto previsto dalla L 84/94 per i PRP - 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. Tale darsena ora è di competenza regionale.

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.

Recentemente (anno 2010) è stata realizzata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, mediante le sue strutture decentrate, una cassa di colmata nella zona a nord del molo nord in corrispondenza del primo ampliamento della nuova darsena. Tale spazio risulta in fase di completamento e sistemazione e potrà rendere possibili nel futuro oltre a volumi disponibili per l'escavo annuale del porto che garantisca un accesso senza problemi, anche nuovi spazi a disposizione della marineria e del Porto in generale.

La tavola n.4 *“Pianificazione vigente e stato di avanzamento degli interventi in ambito portuale”* riporta in stralcio buona parte della pianificazione pre-vigente al presente Piano e cioè: stralcio tavola PRP (1968), Configurazione nuova darsena (approvata nel 1994 dal Ministero), Darsena turistica (approvata dal Ministero nel 1988), Ampliamento Scalo Alaggio (in corso di appalto e realizzazione con fondi regionali), l' Adeguateamento Tecnico Funzionale zona sud approvato dalla Regione con il Piano Regionale dei Porti e la cassa di colmata.

Sostanzialmente questo rappresenta il primo PRP di San Benedetto redatto secondo le previsioni della Legge 84/94 e delle Linee Guida Ministeriali di attuazione.

2.2.1. Attività e servizi presenti nell'area del Porto

Nel porto sono presenti diversi cantieri navali per la costruzione di pescherecci in legno e acciaio fino a 200 tsl; assieme a questi sono presenti diverse attività e industrie connesse. Le varie attività, portuali e marinare, sono supportate dalla presenza di un Centro di addestramento professionale per gli addetti alla pesca di altura, un museo della pesca e l'Istituto Professionale di Stato per l'Industria e l'Artigianato per le attività marinare (per la guida di imbarcazioni e tecnico navale di II classe).

San Benedetto del Tronto è sede di Capitaneria di Porto, istituita con Decreto del Presidente della Repubblica n. 622, del 28 aprile 1976; la sua delimitazione territoriale di competenza va *“dalla foce del Tronto inclusa alla foce del Chienti escluse”*, ricoprendo quasi tutte la Marche meridionali. Nella capitaneria ha sede anche il 1° Nucleo Operatori Subacquei del Corpo delle Capitanerie di Porto. L'edificio più antico, rispetto quello nuovo di recente edificazione, è stato costruito nel 1936 e ristrutturato nel 1997. L'edificio del mercato del pesce 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, gli acquirenti sono dettaglianti, grossisti, ambulanti, ristoratori e pescherie, il sistema di contrattazione è l'asta elettronica olandese al ribasso. Il mercato ittico di San Benedetto è legato agli altri mercati marchigiani attraverso la rete telematica Fishtel13 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.

Il porto di S. Benedetto del Tronto, si caratterizza per la presenza di una flotta pescherecci piuttosto consistente, soprattutto se paragonata a quelle di altre città del medio adriatico; pertanto le banchine esistenti sono principalmente utilizzate per lo svolgimento di dette attività.

Nella zona a sud- est si trova il porto turistico con circa n. 800 posti barca. Quest'ultimo è carente di servizi e risulta completamente scollegato dal tessuto urbano. Le aree retrostanti sono infatti occupate da cantieri navali e da un'area libera utilizzata a parcheggio e funzionale alle attività commerciali della zona centrale (separata dal porto dalla pineta e da attrezzature sportive).

Le aree che si affacciano sul porto pescherecci sono invece occupate da attività di diversa natura:

- *usi produttivi*: cantieri navali, officine meccaniche, officine elettromeccaniche, lavorazione cavi e cordame, apparecchiature elettroniche, falegnameria, lavorazione ferro, magazzini frigoriferi, lavorazione prodotti tipici, materiali navali dismessi.
- *usi commerciali*: sollevamento e trasporti, forniture navali, box pesca, cooperativa pescatori, vendita pesce al minuto.
- *servizi pubblici*: capitaneria di porto, guardia di finanza, istituto di formazione professionale per la pesca, ormeggiatore, azienda di soggiorno, palazzina ex genio

civile oo. mm., servizi igienici, museo ittico, circolo nautico, pesa pubblica, scuola patenti nautiche, dogana, cabine enel, mercato ittico all'ingrosso, faro, sede A.N.M.I. (Associazione Nazionale Marinai d'Italia);

- *servizi privati*: edicole, bar ristoro, tabacchi, distributore carburanti, locali di intrattenimento e svago, ristoranti, punti di ristoro e somministrazione cibi e bevande

Le aree a sud, come già ricordato, si caratterizzano per la concentrazione di cantieri navali, mentre quelle più a nord per la presenza di numerose attività di lavorazione del pesce, magazzini frigoriferi, officine elettromeccaniche e box pesca.

Sempre nella zona nord si concentrano piccoli laboratori artigianali per la lavorazione di cavi, cordame e ferro.

Nella zona centrale si trovano alcuni servizi, come il mercato ittico comunale all'ingrosso, il Polo Museale della Civiltà Marinara (recentemente inaugurato, anno 2010), e gli uffici amministrativi della Capitaneria di porto.

Infine le aree a nord del porto, a confine con il comune di Grottammare (AP), ospitano l'ex stadio comunale denominato "F.lli Ballarin", ormai dismesso e completamente abbandonato e recentemente acquisito dal Comune dal Demanio pubblico (anno 2008); altre aree dismesse e degradate si trovano infine nella zona centrale del porto, tra i cantieri navali e il Mercato ittico all'ingrosso.

Delle attività presenti non tutte sono legate alla pesca e più in generale alle attività portuali in senso stretto; in particolare le officine meccaniche ed elettromeccaniche sono attività artigianali solo in parte legate alla produzione e alla pesca. Le attività commerciali sono invece strettamente legate al porto, non sembra quindi percorribile una loro delocalizzazione; si potrebbe piuttosto ipotizzare una riorganizzazione e riagggregazione sempre nell'ambito portuale.

Complessivamente l'ambito portuale si presenta in forte degrado, in parte dismesso e privo di identità; si registra infatti una forte commistione tra usi e funzioni insediate in maniera casuale.

2.2.2. Analisi territoriale della zona portuale nel contesto della Città

²L'area portuale è un sistema areale a vocazione urbana caratterizzato da:

- discontinuità del tessuto insediativo
- posizione eccentrica rispetto al territorio comunale in relazione alla fascia costiera
- presenza di elementi residuali di naturalità (lineari, puntuali e areali)
- problemi infrastrutturali legati al trasporto lungo la costa, al collegamento con SS 16 e l'Autostrada A14
- mancanza di relazione con i principali assi vallivi trasversali
- persistenza della linea ferroviaria adriatica che inibisce le relazioni con il tessuto urbano

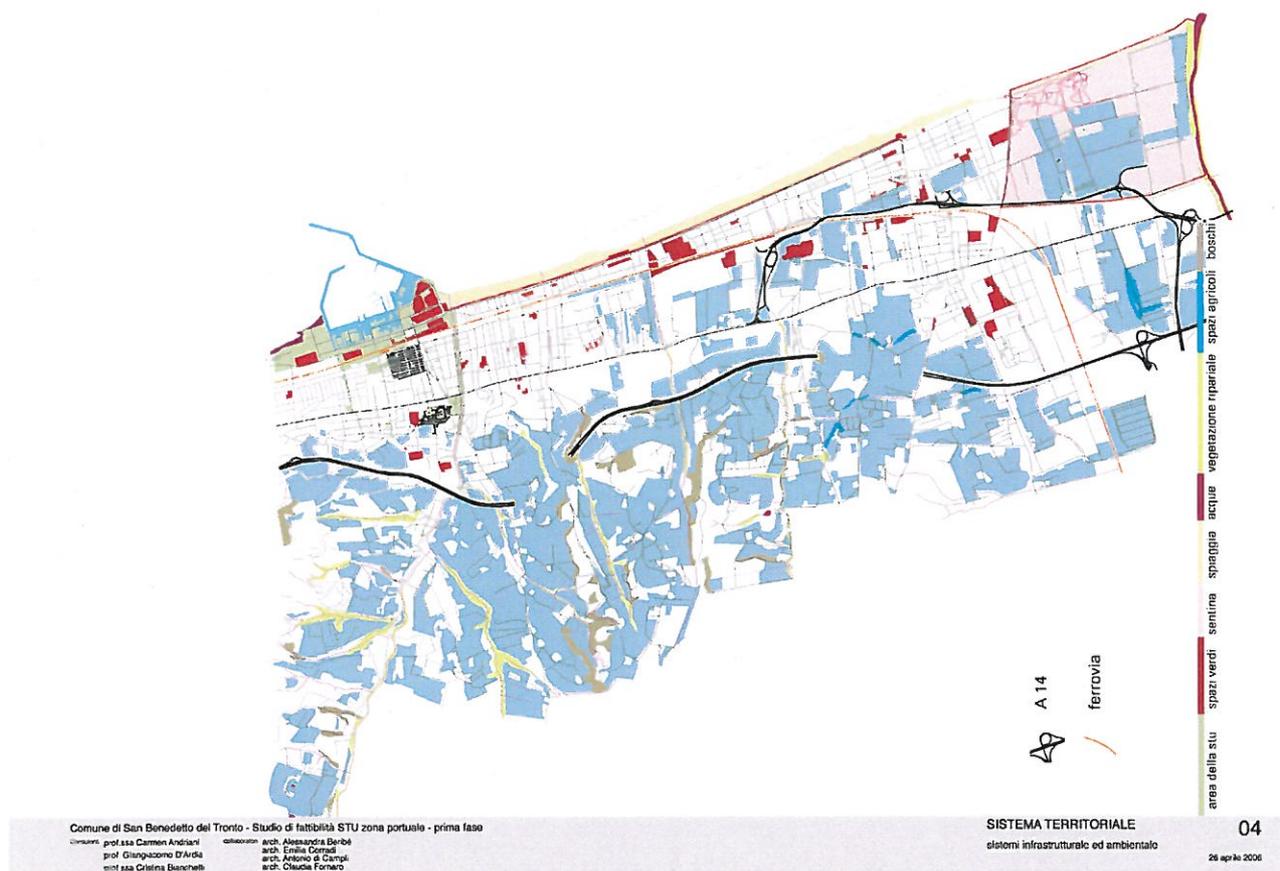


Figura 3: Analisi del Sistema ambientale ed infrastrutturale

In particolare, il sistema ambientale del territorio sambenedettese, caratterizzato dall'eterogeneità di elementi naturali ed antropici, è costituito da 4 elementi principali, spesso sovrapposti: le fasce di arenili, il pettine dei corsi d'acqua, i rilievi collinari, il pattern del verde urbano diffuso.

Il porto e gli spazi retrostanti sono luogo di contatto di alcuni di questi sistemi.

L'area portuale e quella pre-portuale si connotano per una forte eterogeneità di materiali urbani, di scale, di funzioni e di conservazione; tale eterogeneità deriva dalla particolare perimetrazione che mette in relazione una serie di sequenze.

- il nucleo storico originario

² Tratto dallo Studio di fattibilità economico-finanziario, procedurale ed urbanistico relativamente al programma di trasformazione urbana finalizzato al processo di recupero ed alla riqualificazione della zona portuale di S. Benedetto del Tronto tramite costituzione di una S.T.U. – Società di Trasformazione Urbana – redatto da NOMISMA e associati (2006/2009).

- il sistema abitativo lungo la SS16
- il sistema del centro urbano
- il sistema dei villini liberty, in sequenza a forte connotazione identitaria "edificio/giardino"
- il tracciato ferroviario, i suoi manufatti ed aree di pertinenza
- il Porto, il Mercato Ittico, gli spazi e le attrezzature portuali
- il sistema delle piazze e dei vuoti urbani, tra i quali sono rilevanti due sequenze nord/sud (da piazza del Pescatore a piazza Mar de la Plata) e est/ovest (attestata su più assi, principalmente da Piazza Mar de la Plata a piazza Sacconi); si affiancano a questo sistema una densità di aree dismesse e residuali.



Comune di San Benedetto del Tronto - Studio di fattibilità STU zona portuale - prima fase
 Osservatori: prof.ssa Carmen Angileri, prof. Giampaolo D'Avella, prof.ssa Cristina Bianchetti
 Collaboratori: arch. Alessandra Berardi, arch. Emilia Cotroneo, arch. Anilmo Di Campi, arch. Claudia Fornace
 SISTEMA TERRITORIALE
 situazioni e sequenze
 08b
 28 aprile 2008

Figura 4: Analisi della sequenza aggregativa dell'edificato nella zona portuale e pre-portuale

Il Porto e il Mercato Ittico, costruiti nei primi decenni del novecento, assieme agli spazi e le attrezzature per le varie attività portuali, sono stati la base per la crescita e l'accumulo di conoscenze che hanno permesso alle varie attività legate alla pesca di raggiungere tra loro un elevato livello di integrazione, costituendo, in alcuni casi, una filiera produttiva. L'integrazione tra attività di pesca e produttive è uno dei connotati della realtà sambenedettese, caratteristica che, nell'area a ridosso del porto, può coinvolgere anche le attività turistiche e ricreative.

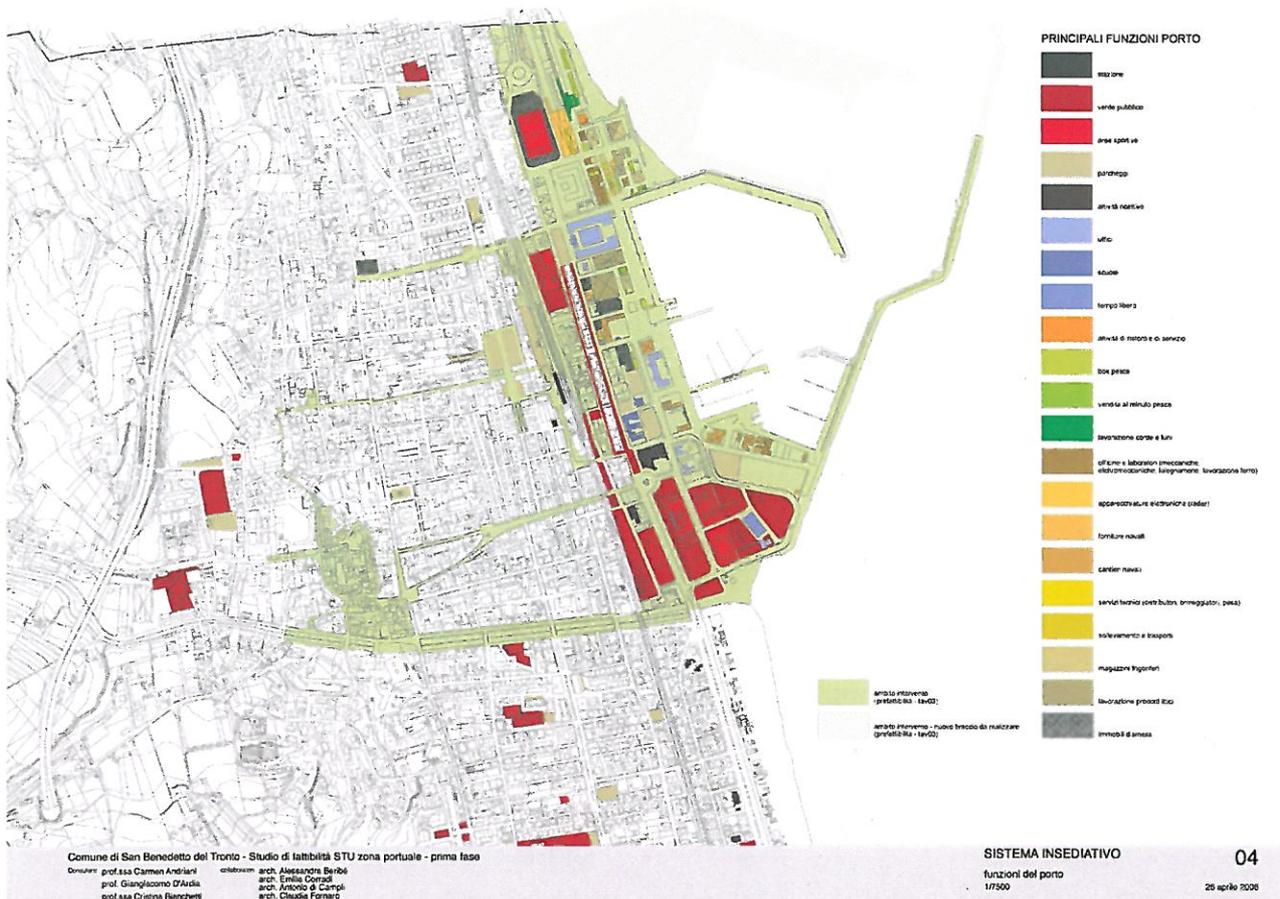


Figura 5: Analisi delle funzioni insediate nella zona portuale e pre-portuale

Di non minore importanza è stata la costruzione del quadro conoscitivo infrastrutturale che ha fatto emergere le seguenti criticità:

a) **MANCANZA DI UNA VIABILITA' INTERMEDIA** tra l'Autostrada e la viabilità urbana.

Possibili soluzioni:

1. Declassamento A14
2. Nuovi svincoli
3. Completamento dell'asse intermedio

b) **EFFETTO BARRIERA DELLA FERROVIA**, barriera funzionale; barriera ambientale

Possibili soluzioni:

1. Corridoi trasversali
2. Interventi di mitigazione

c) **CORRIDOI TRASVERSALI DIFFICILI** per i movimenti veicolari, ciclo pedonali, turistici.

Possibili soluzioni:

1. Risagomatura varchi carrabili
2. Nuovi varchi pedonali e ciclabili
3. Sicurezza e continuità degli itinerari ciclabili
4. Infrastrutturazione del corridoio dell'Albula

Di seguito viene riportato uno schema esemplificativo delle infrastrutture esistenti nella città e il loro collegamento al Porto.

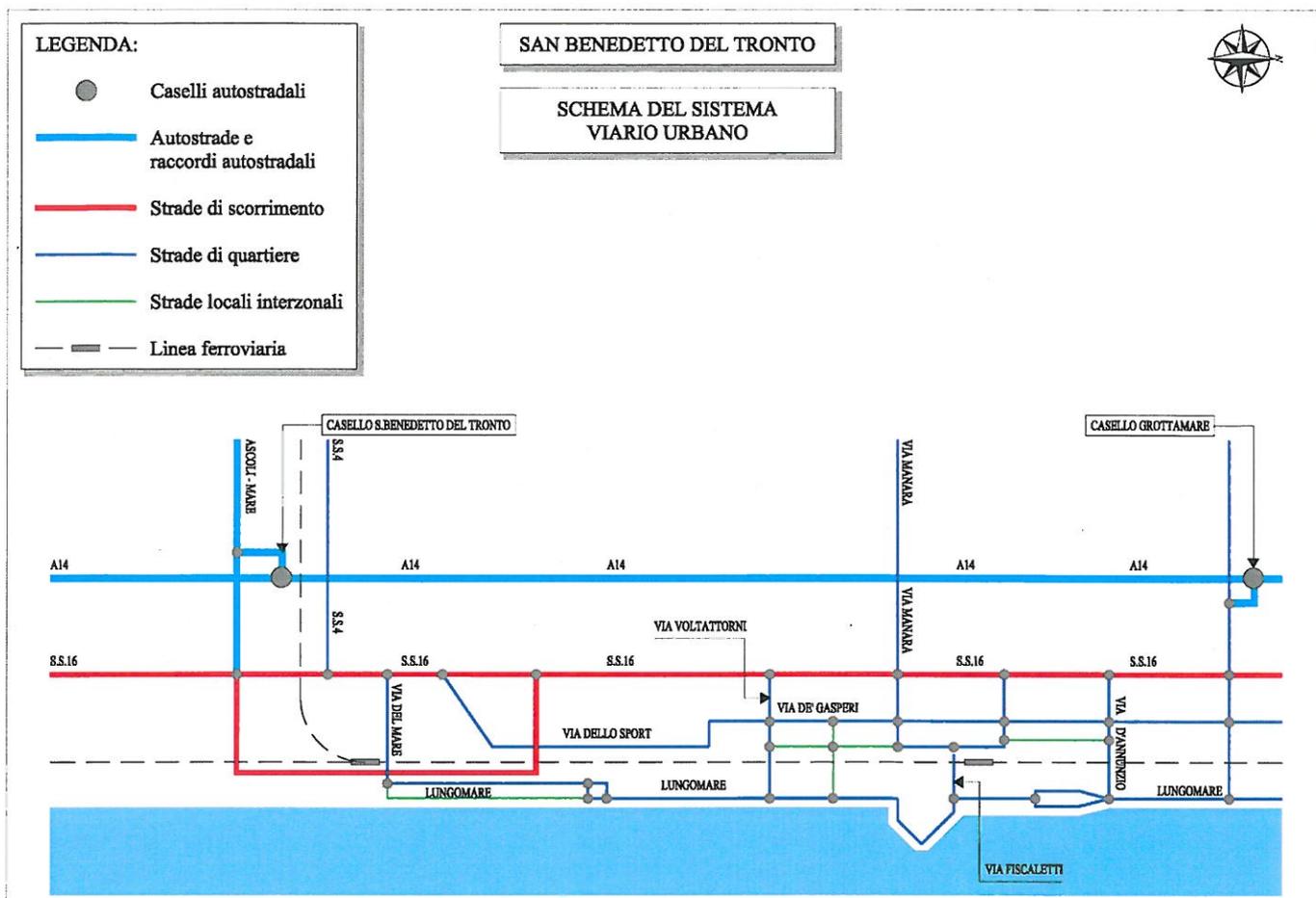


Figura 6: Schema del tracciato viario urbano cittadino nell'intorno dell'area portuale

2.2.3. Analisi della situazione socio economica all'interno dell'area portuale

In questo paragrafo vengono brevemente riassunti i dati, raccolti e disponibili presso il Comune di S. Benedetto del Tronto, sulle principali attività economiche presenti all'interno del Porto e il loro rapporto con la Città. Le principali attività presenti sono:

- Pesca
- Produzione di beni connessi alla pesca (trasformazione prodotti ittici e depositi frigoriferi)
- Cantieristica
- Diportismo nautico
- Servizi e commercio (connessi alla Pesca e non)

Il settore della Pesca nel decennio 1995-2006 ha incontrato un forte decremento della potenzialità produttiva collegata alla crisi generale delle marinerie adriatiche in corso. In particolare si è assistito ai seguenti fenomeni:

1. Decremento di circa il 50% dei natanti impiegati
2. Decremento di circa il 65% degli addetti imbarcati
3. Scomparsa dei natanti addetti alla Pesca oceanica
4. Sostanziale tenuta (-35%) della pesca locale
5. La quantità di pescato è più che raddoppiata nello stesso periodo a fronte dell'incremento di potenza impiegata dei natanti e della migliore tecnologia

Nel campo dell'indotto della Pesca nel medesimo decennio 1995-2006 si è assistito a fenomeni spesso tra loro discordanti quali:

1. Decremento di circa il 50% degli addetti nell'indotto della trasformazione del pescato e di oltre il 60% nella marina mercantile
2. Aumento della quantità di pescato importato a fronte di quello esportato
3. Aumento della quantità trasformata di prodotti ittici specie nell'industria del freddo

Il settore del diportismo risulta invece in crescita negli ultimi 10 anni dopo l'apertura della nuova darsena turistica. Infatti dai circa 300 natanti del 2005 il numero è più che raddoppiato e tende verso quota 800 natanti ospitati. E' però carente il settore servizi alla Darsena (parcheggi e servizi al diportista). Il Piano regionale dei Porti prevede ulteriori 300 posti per arrivare a 1100 posti barca complessivi.

Nell'ambito comunale invece il numero delle imprese attive nel periodo 1997-2006 è in crescita ma il trend è diverso da settore a settore. Difatti mentre il settore Pesca ed il suo indotto confermano un trend negativo (-28%) altri servizi al cittadino in generale (terziario) sono in crescita nel medesimo periodo.

Questi dati confermano le indicazioni riportate nel Piano Regionale dei Porti e spingono la pianificazione verso un sostegno all'attività di Pesca e alla cantieristica ma con una maggiore flessibilità delle destinazioni all'interno del Porto che renda possibili nuove sinergie tra settori tra loro indubbiamente portanti nella Città come la pesca ed il turismo.

2.2.4. Zona preportuale

La zona pre-portuale è caratterizzata da un abitato consolidato urbano di vecchia formazione con successivi accrescimenti che vengono evidenziati nell'elaborato di Piano n.5 "*Inquadramento storico: Accrescimento del tessuto urbano e rapporti con il Porto*". E' composto da aree verdi con impianti sportivi pubblici nella zona sud (Viale Buoizzi e vie limitrofe) con proprietà demaniale e vincolate a standard pubblici urbanistici, attrezzature ricettive in parziale dismissione (Hotel Calabresi e Hotel Garden), aree ferroviarie in prossimità della stazione ferroviaria con relative zone dell'Ex Dopolavoro ferroviario (con destinazione prettamente verde sportivo), i villini liberty degli anni 20-40 di via Colombo, via Moretti, via Dari e le aree residenziali del centro con impianto ottocentesco.

Il sistema viario della zona portuale appare poco funzionale e inadeguato: per accedere alla stazione Ferroviaria (che serve tutta la valle del Tronto) dalla zona nord si percorre infatti il lungomare per poi percorrere l'area della pineta e costeggiare i cantieri navali; qui sono presenti alcuni parcheggi pubblici in parte a pagamento (Via Marinai d'Italia) e liberi (Piazza Chicago Heights – fronte Capitaneria), e infine giungere tra i capannoni del porto prima di entrare nei parcheggi delle aree retrostanti alla stazione ferroviaria in Piazza del pescatore recentemente destinata a parcheggio scambiatore con fondi regionali.

Si passa quindi da una zona caratterizzata da forte connotazione urbana e qualità, come il lungomare, alla zona portuale fortemente degradata.

Lo stesso percorso di accesso è utilizzato, inoltre, da chi deve recarsi al corso centrale e alla pineta; le aree a parcheggio sono infatti sempre quelle dietro la stazione ferroviaria, via Dari o quelle lungo via Fiscaletti.

L'ingresso da nord, dal comune di Grottammare, appare altrettanto degradato: dopo aver percorso la nuova rotatoria si incontra infatti l'area dismessa dell'ex stadio "F.lli Ballarin" per immettersi poi su via Morosini e percorre Piazza del pescatore.

Anche l'accesso al porto dei mezzi pesanti del porto appare difficile: dallo svincolo autostradale di Grottammare, detti mezzi percorrono la statale n. 16 Adriatica per poi immettersi su via Manzoni e attraversare l'unico sottopasso ferroviario che consente l'accesso alle aree portuali. Recentemente con l'apertura dello svincolo A-14 di Grottammare è stato realizzato un sottopasso a norma nella zona del fiume Tesino a Nord

in comune di Grottammare, da cui si arriva al Porto tramite il lungomare sud del vicino comune rivierasco.

Anche il sistema di trasporto pubblico, che gravita attorno all'area e alle vie della stazione nelle quali si sovrappongono molteplici funzioni (mercato, parcheggio auto, terminal bus extraurbani, fermata bus urbani ed extraurbani, stazione ferroviaria), non risulta particolarmente funzionale generando una congestione del traffico pubblico e privato essendo privi di corsie preferenziali.

Risulta in corso di potenziamento invece la rete delle piste ciclabili che collega da nord a sud in maniera discretamente funzionali lungomare di S.Benedetto e di Grottammare attraversando la zona portuale su via Colombo e Marinai d'Italia.

2.3. Quadro di riferimento programmatico, strumenti di programmazione e pianificazione incidenti sull'area

2.3.1. Piano Regionale dei Porti – PRP

Il Piano Regionale dei Porti ha i seguenti obiettivi generali:

- ordinare l'intera materia con una corretta ed unitaria pianificazione del territorio così da fornire una comune piattaforma programmatica ai diversi soggetti, pubblici e privati, per assicurare uno sviluppo sostenibile dei diversi settori interessati del "sistema portuale marchigiano" (commercio, trasporto merci e passeggeri, cantieristica navale, pesca, turismo, ecc);
- individuare le più idonee configurazioni infrastrutturali ed organizzative dei porti, dei sistemi di trasporto, delle aree waterfront e dei territori circostanti;
- migliorare la viabilità locale, la mobilità ed i flussi economici, con particolare riferimento ai flussi turistici legati all'importante settore della nautica da diporto;
- caratterizzare le aree portuali dal punto di vista programmatico/pianificatorio, urbanistico e territoriale – ambientale per effettuare una verifica preliminare finalizzata all'eventuale potenziamento e/o ammodernamento delle infrastrutture esistenti;
- razionalizzare la pianificazione urbanistica e valutare l'eventuale prospettiva di pianificare nuove strutture lungo il litorale marchigiano.

Il Piano, inoltre, definisce i diversi obiettivi strategici per i singoli ambiti portuali oggetto di studio (Pesaro, Fano, Senigallia, Ancona, Numana, Porto San Giorgio, Civitanova Marche, San Benedetto del Tronto).

Per quanto attiene al Porto di San Benedetto del Tronto, l'obiettivo generale è la riqualificazione funzionale finalizzata alla riorganizzazione ed alla riqualificazione dell'area portuale, delle aree di sovrapposizione città/porto e di quelle infrastrutturali adiacenti, attraverso la realizzazione di un modello integrato di rifunzionalizzazione di aree/attività differenti e fortemente interrelate ovvero le aree turistico - commerciali, la ricettività, l'approdo turistico, il porto peschereccio, la cantieristica, i servizi tecnici portuali e la futura Darsena Nord (cfr. *Tavola 2 "Il Porto di S.Benedetto nella Pianificazione regionale portuale"*).

2.3.2. Piano Paesistico Ambientale Regionale – PPAR

Il P.P.A.R, approvato con Deliberazione Amministrativa di Consiglio regionale del 3 novembre 1989, n. 197, disciplina gli interventi sul territorio con il fine di conservare l'identità storica, garantire la qualità dell'ambiente e il suo uso sociale, assicurando la salvaguardia delle risorse territoriali.

Il PPAR riassume il complesso di vincoli esistenti in materia paesistico - ambientale in un regime più organico, esteso ed articolato di salvaguardia, esplicitando prima e definendo, poi, le caratteristiche paesistiche e ambientali sia delle aree vincolate che di quelle non coperte da vincolo, in modo da individuare lo specifico regime di tutela.

Gli *obiettivi principali* perseguiti dal Piano Paesistico Ambientale sono:

- il riconoscimento del valore culturale del paesaggio;

- il recupero del tessuto urbano in tutte le sue parti, scoraggiando la crescita dimensionale del costruito che frammenta il territorio e finisce per distruggerne l'identità;
- il mantenimento degli equilibri più delicati esistenti fra naturale e costruito;
- la coniugazione della tutela dell'ambiente con la presenza dell'uomo;
- la tutela del paesaggio agricolo, particolarmente laddove si abbia contiguità con gli insediamenti storici.

Le disposizioni del PPAR si distinguono in Indirizzi, Direttive e Prescrizioni. Gli Indirizzi sono misure di orientamento per la formazione e revisione degli strumenti urbanistici di ogni specie e livello, nonché degli atti di pianificazione, programmazione e di esercizio di funzioni amministrative attinenti alla gestione del territorio. Le direttive si configurano come le regole che è necessario seguire per l'adeguamento al PPAR degli strumenti urbanistici generali e, infine, le prescrizioni di base, transitorie e permanenti, sono immediatamente vincolanti per qualsiasi soggetto pubblico o privato, e prevalenti nei confronti di tutti gli strumenti di pianificazione e programmazione.

Il Piano articola la sua disciplina con riferimento a:

- Sottosistemi Tematici;
- Sottosistemi Territoriali;
- Categorie Costitutive del paesaggio;
- Interventi di Rilevante Trasformazione del territorio.

Gli interventi di rilevante trasformazione del territorio, di cui al Titolo V delle NTA del PPAR, sono valutati e disciplinati per quanto concerne le metodologie e le tecniche progettuali e tra essi rientrano anche le opere portuali (ex art. 45, lettera b) delle NTA).

In particolare il PPAR all'art 48 delle NTA stabilisce che *"La progettazione, l'adeguamento o la trasformazione di opere portuali e strutture di servizio connesse, uniformandosi alle disposizioni generali del presente articolo, devono essere impostati sulla base delle conoscenze derivanti sia dall'interpretazione di valori paesistico - ambientali, sia della dinamica costiera, volta principalmente a quantificare apporti ed erosioni possibili...omissis"*.

2.3.3. Piano di Gestione Integrata delle Zone Costiere - PGIZC

Il PGIZC, approvato Con la Delibera Amministrativa di Consiglio Regionale del 2 febbraio 2005, n. 169, identifica le cause degli squilibri del litorale marchigiano e individua le strategie d'intervento orientate verso due obiettivi fondamentali:

- la conservazione dei tratti costieri ancora liberi dalle opere di difesa attraverso un monitoraggio continuo, la realizzazione di ripascimenti, utilizzando anche materiale presente sulle aste fluviali e la gestione coordinata con l'Autorità di Bacino per tentare di ripristinare l'apporto solido fluviale;
- la predisposizione di piani di recupero per grandi tratti, in cui le opere di difesa sono state realizzate senza alcuna visione d'insieme, attraverso **progetti di dimensioni adeguate** e l'utilizzazione eventuale di materiale di ripascimento recuperato in mare.

Le dimensioni adeguate a cui si fa riferimento sono le unità fisiografiche ovvero *"i tratti di litorale dove i materiali che formano o contribuiscono a formare la costa"*

presentano movimenti confinati al suo interno o hanno scambi con l'esterno in misura non influenzata da quanto accade alla restante parte del litorale".

Il PGIZC suddivide, quindi, tutto il litorale marchigiano in 27 unità fisiografiche (da Nord verso Sud) di cui n. 19 tra spiagge e coste alte e n. 8 ambiti portuali non trattati dal piano medesimo. Il Porto di San Benedetto del Tronto rientra interamente nell'unità fisiografica n. 26.

2.3.4. Piano Regionale di Tutela delle Acque – PTA

Il PTA della Regione Marche, approvato con Deliberazione Amministrativa di Consiglio Regionale del 26 gennaio 2010, n. 145, rappresenta lo strumento di pianificazione regionale finalizzato a conseguire gli obiettivi di qualità previsti dalla normativa vigente e, più in generale, a tutelare l'intero sistema idrico sia superficiale che sotterraneo.

Il PTA è un piano di settore a cui devono conformarsi tutti i piani, programmi, strumenti territoriali ed urbanistici del territorio regionale e le cui Norme Tecniche di Attuazione (NTA) hanno carattere vincolante per tutti i soggetti pubblici e privati, per ciò nessun provvedimento autorizzatorio può essere in contrasto con gli obiettivi di tutela qualitativa e quantitativa da esse disciplinati.

In particolare le NTA del PTA:

- individuano i corpi idrici significativi, tra cui le acque marino – costiere, e per questi definiscono gli obiettivi di qualità ambientale;
- individuano le aree sensibili, le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola e le zone vulnerabili da prodotti fitosanitari e in esse stabiliscono limiti più restrittivi per gli scarichi;
- stabiliscono le misure di tutela qualitativa per le acque destinate al consumo umano;
- disciplinano gli scarichi in termini di conformità degli agglomerati alle normative vigenti, in termini di autorizzabilità degli scarichi di reflui urbani e industriali in funzione anche del recettore;
- disciplinano le reti fognarie con particolare riguardo alla realizzazione di fognature separate, vasche di prima pioggia, scolmatori di piena ed impianti di trattamento dei reflui suddivisi in classi di carico organico di progetto (COP);
- stabiliscono le misure di tutela quantitativa, tra le quali, quelli per il risparmio ed il riuso delle acque ad uso domestico, idropotabile, produttivo industriale ed agricolo.

2.3.5. Piano Regionale di Assetto Idrogeologico – PAI

Il PAI, approvato con Deliberazione Amministrativa di Consiglio Regionale del 21 gennaio 2004, n. 116 e successivamente aggiornato con singoli atti.

Obiettivi del PAI sono:

- a) la sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico-forestali, idraulico-agrari, silvo-pastorali, di forestazione e di bonifica, anche attraverso processi di recupero naturalistico, botanico e faunistico;
- b) la difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua, dei rami terminali dei fiumi e delle loro foci nel mare, nonché delle zone umide;
- c) la moderazione delle piene, anche mediante serbatoi di invaso, vasche di laminazione, casse di espansione, scaricatori, scolmatori, diversivi o altro, per la difesa dalle inondazioni e dagli allagamenti;

- d) la difesa e il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitati e delle infrastrutture contro i movimenti franosi, le valanghe e altri fenomeni di dissesto;
- e) la utilizzazione delle risorse idriche in modo compatibile con il rischio idrogeologico;
- f) lo svolgimento dei servizi di piena e di pronto intervento idraulico;
- g) la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere funzionali al corretto assetto idrogeologico;
- h) la regolamentazione dei territori ai fini della loro tutela ambientale, anche mediante la determinazione dei criteri per la salvaguardia e la conservazione delle aree demaniali e la costituzione di parchi e/o aree protette fluviali e lacuali;
- i) il riordino del vincolo idrogeologico;
- j) l'attività di prevenzione e di allerta;
- k) la realizzazione degli interventi necessari al ripristino dell'assetto idraulico, secondo l'adozione di una specifica "portata di progetto" del corso d'acqua e la definizione di uno specifico assetto di progetto per ogni corso d'acqua;
- l) la riduzione delle situazioni di dissesto idrogeologico;
- m) la prevenzione dei rischi idrogeologici;
- n) la individuazione ed il ripristino delle aree di esondazione naturali dei corsi d'acqua, mediante l'adozione e la tutela di specifiche fasce di rispetto fluviali, già previste ed indicate dal P.P.A.R. e da definire in tutto il territorio dei bacini regionali.

2.3.6. Piano per il Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria Ambiente - PRMQAA

Il Piano Regionale per il Risanamento e Mantenimento della qualità dell'aria ambiente, approvato con Deliberazione Amministrativa di Consiglio Regionale del 12 gennaio 2010, n. 143, sulla base della distinzione dei comuni in due classi:

- classe/zona A: comuni in cui i livelli di uno o più inquinanti eccedono il valore limite di legge;
- classe/zona B: comuni in cui i livelli degli inquinanti sono inferiori ai valori limite e tali da non comportare il rischio di superamento degli stessi presenta due obiettivi generali principali.

Stabilisce la riduzione dei superamenti dei valori limite di legge nelle aree in Classe A attraverso l'individuazione di misure da attuare nel breve periodo ed il mantenimento degli attuali standard di qualità dell'aria nelle zone B.

Al fine di perseguire tali obiettivi prevede l'attuazione, tra gli altri, degli interventi previsti nei Piani Urbani della Mobilità, il rinnovo del parco autobus e del parco automezzi in chiave sostenibile, gli incentivi all'uso del treno, il risparmio e l'efficienza energetica ed il ricorso alle fonti rinnovabili.

2.3.7. Piano Regionale per Clima - PRC

Il PRC, il cui schema è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale del 01/08/2007, n. 865, rappresenta il primo documento attuativo della Strategia Regionale di Azione Ambientale per la Sostenibilità e si concentra prevalentemente sulle azioni di mitigazione ai cambiamenti climatici.

L'obiettivo principale dello schema di PRC è quello di agire sui settori maggiormente responsabili delle emissioni di gas serra e, a tale scopo, si articola in 4 assi:

- *Asse efficienza energetica*: con l'obiettivo di ridurre gli sprechi energetici intervenendo in particolare nel settore dell'edilizia, attraverso incentivi alla progettazione e realizzazione di edifici efficienti dal punto di vista energetico. A tali interventi si affianca il sostegno alla diffusione dei sistemi di cogenerazione e trigenerazione nel settore industriale, civile e terziario;
- *Asse fonti rinnovabili*: con l'obiettivo di incrementare la diffusione delle fonti rinnovabili con particolare riferimento al solare, alle biomasse, all'eolico e alla geotermia.
- *Asse mobilità sostenibile e sviluppo urbano*: con l'obiettivo di incentivare l'uso del mezzo pubblico e l'adozione, in sede di pianificazione urbanistica, di misure atte a ridurre la "dispersione urbana" e a puntare ad un modello di città compatta;
- *Asse uso efficiente delle risorse*: con l'obiettivo di riorganizzare i processi di produzione, distribuzione e consumo, adottando modelli che consentano di ridurre la quantità di materia ed energia necessaria per unità di prodotto/servizio (GPP, LCA, contabilità e fiscalità ambientale, riciclo e recupero di materia ed energia, ecc).

A tali misure settoriali si affiancano alcune misure trasversali, in parte con caratteristiche di misure di adattamento, quali ad esempio la gestione sostenibile della risorsa idrica, la prevenzione e gestione dei rischi idrogeologici e idraulici, la conservazione degli ecosistemi ecc.

2.3.8. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTC

Il PTC della Provincia di Ascoli Piceno costituisce lo strumento d'indirizzo e di riferimento per i piani territoriali, urbanistici e paesistico - ambientali che s'intendono attuare a livello comunale o sovra - comunale sul territorio provinciale.

Il P.T.C. determina gli indirizzi generali di assetto del territorio provinciale e definisce gli obiettivi strategici e le azioni e gli strumenti necessari per il loro perseguimento, differenziandoli per grandi aree in base alle diverse destinazioni del territorio ed alla prevalente vocazione delle sue parti.

In particolare, per la fascia costiera, il PTC della Provincia di Ascoli Piceno, identifica i seguenti obiettivi strategici:

- tutela e valorizzazione delle residue risorse ambientali e culturali;
- ottimizzazione e riqualificazione dei settori produttivo, turistico – alberghiero e dei servizi;
- razionalizzazione delle strutture insediative e della dotazione infrastrutturale.

2.3.9. Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti

Il Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti reputa possibile individuare come obiettivi ottimali al 2003:

- una riduzione della produzione procapite di rifiuti in funzione delle proposte avanzate;
- la raccolta differenziata finalizzata al riciclaggio fino al 45% dei rifiuti urbani prodotti, a partire dal 2006
- il trattamento integrale di tutto il rifiuto residuo

- la messa a discarica tal quale di una quantità bassa di rifiuti.

2.3.10. Piano di raccolta e Gestione dei Rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico di San Benedetto del Tronto

Il piano per la gestione dei rifiuti portuali di San Benedetto del Tronto è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale del 30 maggio 2005, n. 658.

Gli obiettivi del piano possono essere sintetizzati come segue:

1. fornitura di un servizio completo alla navi, che preveda tutto il ciclo di gestione dei rifiuti assimilati agli urbani, speciali e pericolosi di ogni genere e tipo sia solidi che liquidi: ritiro, sterilizzazione ove prevista, trasporto, trattamento, recupero o smaltimento, in modo da scoraggiare il ricorso alla discarica in mare;
2. organizzazione di un servizio che risponda a criteri di accessibilità, efficienza ed economicità, attraverso l'affidamento ad un unico soggetto concessionario dotato di comprovata esperienza e delle necessarie risorse umane e strumentali;
3. attuazione della raccolta differenziata dei rifiuti, in accordo con gli obiettivi indicati dal Piano di gestione dei Rifiuti provinciale;
4. approntamento di adeguati strumenti di controllo per il monitoraggio del rispetto degli standard qualitativi del servizio.

2.3.11. Piano Regolatore Generale del Comune di San Benedetto del Tronto

Il Piano regolatore generale del Comune di S.Benedetto del Tronto vigente è stato approvato con D.P.G.R.n.8369 del 26.11.1990 dalla Regione Marche prima dell'approvazione della vigente legge regionale urbanistica (la l.reg.34/92 e s.m.i) che trasferisce alle Province le competenze in materia urbanistica. Il Piano individua per l'area portuale una zonizzazione normata dall'art.44 delle N.T.A. del PRG; l'originale versione della normativa è stata modificata con una variante normativa approvata dalla Provincia in data 11.6.2002 con Deliberazione di C.P. n.86 che viene riportata integralmente sull'elaborato n.15 "Tavola di congruenza con il P.R.G.- Sistema dei vincoli". La norma rimanda la riqualificazione della zona all'approvazione del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art.5 della legge n.84/94 fornendo delle indicazioni sia per le aree private sdemanializzate che per gli interventi sulle zone demaniali in attesa del Piano. L'attuale perimetrazione del PRG individua all'interno del perimetro, come già detto e come più avanti evidenziato, delle zone sdemanializzate oramai svincolate dalle funzioni operative del Porto e in cui, in parte, si sono allocate delle funzioni più legate alla città che al Porto stesso.

I vincoli ambientali presenti si limitano per l'area portuale al vincolo di cui all'art.142 comma 1 lett.c) del D.Lgs.42/2004 (ex. L.431/85 "legge Galasso") inerente la fascia dei 300 metri dalla battigia.

2.3.12. Piano di Classificazione Acustica Comunale – PCAC

Il PCAC è stato definitivamente approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale del 20 aprile 2004, n. 68.

Obiettivo dei piani di classificazione acustica è la suddivisione del territorio comunale in funzione degli usi ed attività in esse previsti, ai sensi della Tabella A del D.P.C.M. 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" e, di conseguenza, la corrispondente determinazione dei valori limite acustici di emissione, immissione, attenzione e qualità diurni e notturni.

L'area interessata ricade, dunque, nelle classi III, IV e V; nella sottostante tabella vengono riportati i valori limite di legge di emissione ed immissione sonora corrispondenti a tali classi.

| | |
|---|--------------------------|
| Classe III – aree tipo misto: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici. | |
| Valori limite di emissione – Leq in dB(A) | |
| Diurno (06.00 – 22.00) | Notturmo (22.00 – 06.00) |
| 55 | 45 |
| Valori limite assoluti di immissione – Leq in dB(A) | |
| Diurno (06.00 – 22.00) | Notturmo (22.00 – 06.00) |
| 55 | 45 |
| Classe IV – aree ad intensa attività umana: include le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree a ridosso delle grandi vie di comunicazione, della ferrovia, le aree portuali e le aree con limitata presenza di piccole industrie | |
| Valori limite di emissione – Leq in dB(A) | |
| Diurno (06.00 – 22.00) | Notturmo (22.00 – 06.00) |
| 60 | 50 |
| Valori limite assoluti di immissione – Leq in dB(A) | |
| Diurno (06.00 – 22.00) | Notturmo (22.00 – 06.00) |
| 60 | 50 |
| Classe V – aree prevalentemente industriali: rientrano in questa classe le aree interessate a insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni | |
| Valori limite di emissione – Leq in dB(A) | |
| Diurno (06.00 – 22.00) | Notturmo (22.00 – 06.00) |
| 65 | 55 |
| Valori limite assoluti di immissione – Leq in dB(A) | |
| Diurno (06.00 – 22.00) | Notturmo (22.00 – 06.00) |
| 65 | 55 |

Lo stralcio del piano di classificazione acustica comunale per l'area portuale di San Benedetto del Tronto, con la relativa legenda, viene riportato in figura 7.

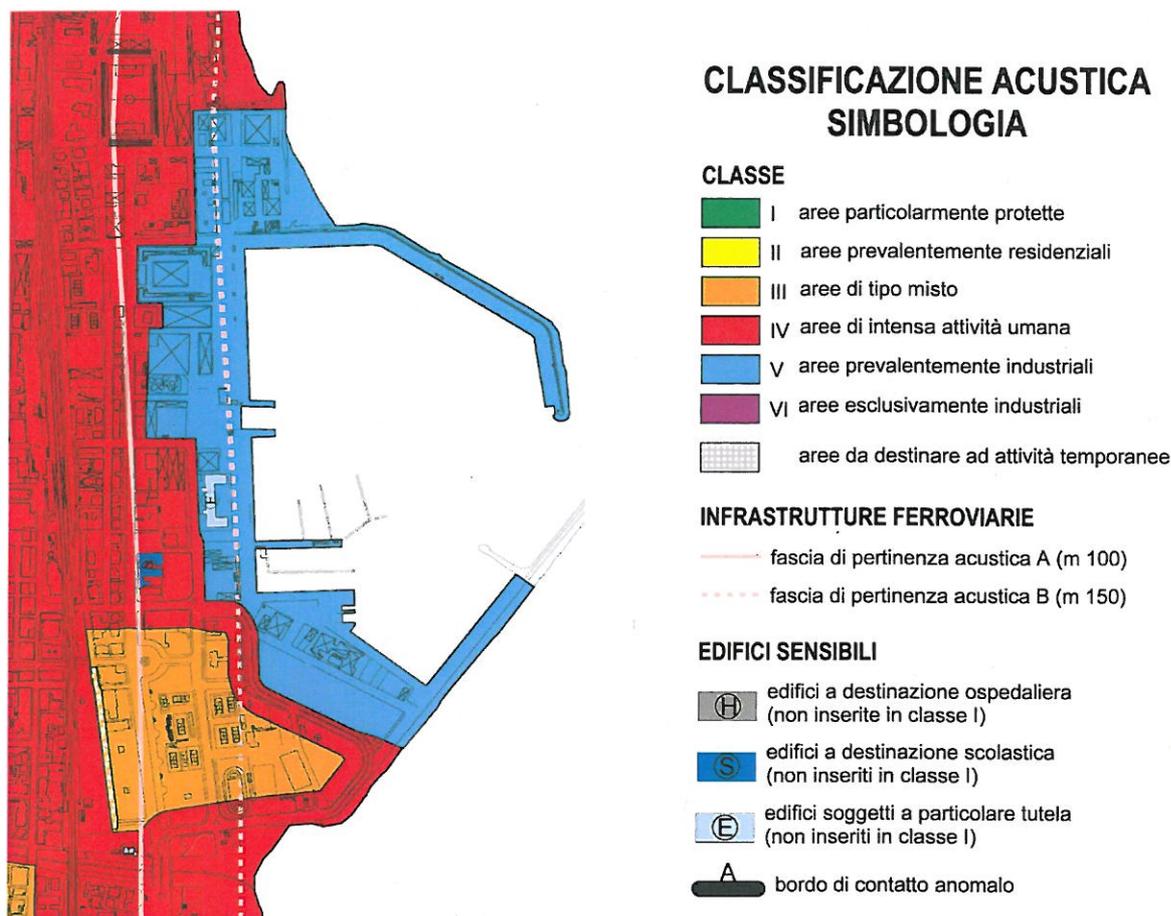


Figura 7: stralcio del Piano di Classificazione Acustica Comunale e relativa legenda

2.4. Soggetti proprietà e concessioni

Nelle tavole di Piano n.6A, 6B viene esposto il quadro delle proprietà e delle concessioni demaniali in atto nella zona portuale e pre-portuale. Da esso si evince come una grande parte delle aree lungo via C.Colombo al limite tra la zona demaniale portuale e la città risulta già oggi sdemanializzata ed anche la viabilità, oggi ancora di proprietà dello Stato, risulta in fase di richiesta di sdemanializzazione avanzata così come le aree verdi pubbliche poste a sud alla radice della darsena turistica.

2.5. Analisi degli usi esistenti

Nella tavola di Piano n.7 "Destinazioni d'uso stato attuale" viene esposta l'analisi degli usi esistenti delle concessioni demaniali in atto nella zona portuale vera e propria. Da esso si evince il quadro delle proprietà e delle concessioni demaniali in atto nella zona portuale e pre-portuale. Inoltre si nota come l'area portuale si contraddistingua in tre ambiti ben evidenziati (nord, centro e sud) così suddivisi:

1. la zona nord risulta essere caratterizzata da un impianto produttivo parzialmente legato alle attività di pesca (depositi frigoriferi, trasformazione prodotti ittici), integrato con officine elettromeccaniche, forniture navali e piccole attività commerciali.
2. la zona centrale risulta invece essere individuabile per la presenza di attività legate alla pesca in particolare con la Capitaneria di Porto, il Mercato Ittico (ora anche Polo Museale), alcuni depositi frigoriferi, vendita di pescato al dettaglio,

oltre a servizi portuali, attività commerciali e direzionali (uffici) presenti nelle zone già sdemanializzate di viale C.Colombo. Sono presenti anche alcuni cantieri ed aree ex produttive in parte dismessi con aree abbandonate da bonificare.

3. la zona sud è più legata alla darsena turistica e ai cantieri navali di trasformazione e manutenzione dei natanti, già oggetto di un adeguamento tecnico funzionale ai sensi dell'art.8 delle N.T.A. del Piano Regionale dei Porti recentemente approvato.

Dai grafici sottostanti è possibile vedere la ripartizione delle funzioni nei vari settori individuati dall'analisi *in percentuale* rispetto al totale del singolo ambito.

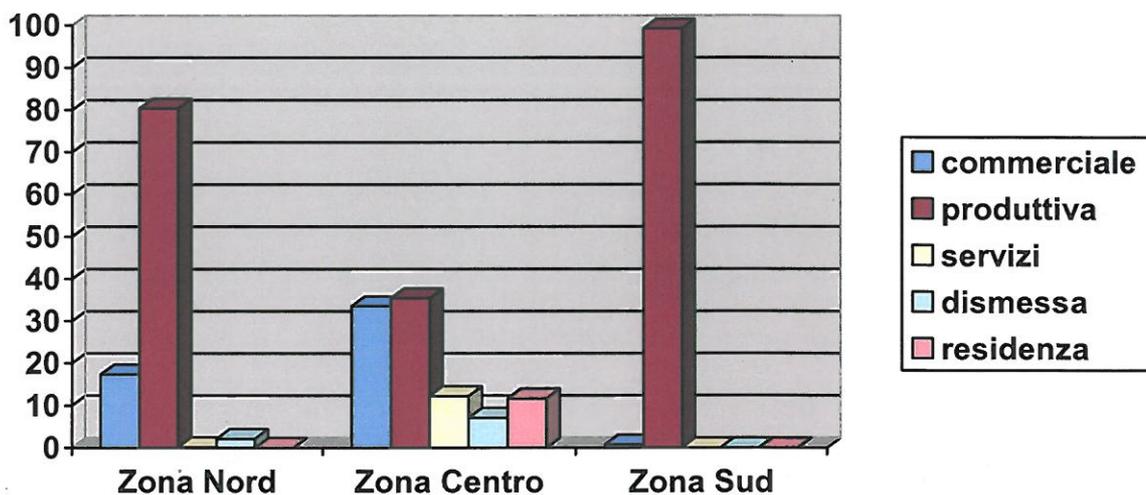


Figura 8: Analisi degli usi esistenti nelle zone dell'area portuale (grafico)

2.6. L'Analisi S.W.O.T.

Come suggerito dalle linee guida nazionali in materia di pianificazione di aree portuali sono state valutate in fase di ideazione del Piano i punti di forza, debolezza, minacce ed opportunità delle trasformazioni proposte.

Le analisi tengono conto di diversi punti di vista : urbanistico, ambientale, sociale e occupazionale.

Punti di forza

1. vicinanza al centro urbano che si sviluppa a sud dell'area portuale, ad ovest della linea ferroviaria;
2. accessibilità dal sistema di trasporto pubblico su ferro grazie alla presenza della stazione ferroviaria, una delle principali della linea adriatica Bari – Bologna.
3. presenza di una serie variegata di funzioni legate al commercio, alla produzione, al tempo libero, ecc.
4. posizione strategica rispetto al lungomare di Grottammare e S. Benedetto di cui il porto potrebbe costituire rispettivamente la testata sud e la testata nord;
5. strategicità per la presenza di zone da destinare alla produzione a basso costo di insediamento per presenza di aree demaniali
6. aree di espansione da progettare per una pluralità di funzioni da insediare

Punti di debolezza

1. ermeticità dell'area artigianale - produttiva che segna il confine del porto;
2. presenza della linea ferroviaria che oltre a ridurre la permeabilità dell'area portuale rispetto al tessuto urbano compromette la funzionalità e accessibilità del porto per i mezzi pesanti
3. Degrado degli spazi pubblici delle aree portuali e di quelli ad esse attigui;
4. Impossibilità di potenziare funzioni di porto mercantile a causa di: inesistenza o scarsità di aree libere, impossibilità di raccordo diretto tra porto e linea ferroviaria esistente, vicinanza del centro abitato, caratteristiche del fondale attuale (troppo basso per ospitare navi commerciali di dimensioni rilevanti)
5. difficoltà di accesso all'area per la scarsa presenza di infrastrutture di primaria importanza da collegare alla grande viabilità (Autostrada e strade di scorrimento veloce)
6. notevoli costi per l'infrastrutturazione delle aree da conquistare al mare comprese le necessarie vie di trasporto di collegamento alla grande viabilità.
7. scarsa flessibilità nelle destinazioni attuali del PRG per le possibilità di trasformazione

Rischi

Allo stato attuale si evidenzia la presenza dei seguenti rischi legati alle previsioni del PRG vigente e del Piano Regolatore del Porto che prevedono il potenziamento delle attività esistenti e il progressivo isolamento delle aree portuali rispetto al tessuto urbano:

1. Impossibilità di recuperare il rapporto città – porto a causa della presenza della barriera infrastrutturale della linea ferroviaria e per la presenza della zona artigianale attorno alle aree portuali.
2. Progressivo degrado delle aree portuali causato dall'incremento delle aree dismesse (la cui presenza sta aumentando in questi ultimi anni) e dalla impossibilità di prevedere sviluppi diversi da quello commerciale e peschereccio per il porto di S. Benedetto del Tronto.

3. aumento il livello di inquinamento delle acque che comprometterebbe la balneazione delle spiagge di S. Benedetto del Tronto e di Grottammare con un grave danno per le numerose attività turistico ricettive esistenti; (in caso di porto commerciale con caratteristiche prettamente mercantili)
4. incremento dei traffici pesanti che comprometterebbe la vivibilità dell'intera zona nord del comune di S.Benedetto e quella sud del comune di Grottammare: i mezzi pesanti sono oggi infatti costretti a percorrere la Strada statale 16 Adriatica o il lungomare di Grottammare, densamente urbanizzati nel tratto compreso tra lo svincolo di Grottammare (quello più vicino al porto) e l'accesso al porto, poiché non esiste una viabilità di accesso diretto al porto né la possibilità di realizzarne una nuova a causa della densità abitativa della zona; (in caso di porto commerciale con caratteristiche prettamente mercantili)
5. Vanno evidenziati, infine, i rischi di carattere occupazionale che creerebbe la riduzione delle attività legate al porto peschereccio: la pesca e le attività ad essa annesse costituiscono, infatti, una delle principali risorse economiche e occupazionali della città, sebbene in difficoltà nell'ultimo ventennio per la crisi generale della marineria adriatica.

Potenzialità

1. presenza di aree dismesse in posizione strategica ;
2. possibilità di creare un nodo integrato di mobilità ferro-acqua-gomma per i flussi turistici con la vicinanza della stazione ferroviaria.
3. la presenza (anche a livello provinciale e regionale) di un patrimonio storico culturale da mettere a sistema in una logica di potenziamento delle attività turistico-ricettive alberghiere.
4. le aree di espansione della darsena di progetto a nord offrono possibilità di incrementare le aree a terra da destinare a una pluralità di funzioni (produzione, commercio, servizi, turismo) che dia impulso alle attività portuali già insediate e fornisca nuove opportunità agli operatori e imprenditori interessati.
5. la vicinanza con il centro storico e le zone turistiche del Viale centrale (Viale Buozi e Moretti) forniscono notevoli opportunità di insediamento alle attività turistiche e commerciali per punti di ristoro, somministrazione cibi e bevande, locali di intrattenimento e svago che possono permettere un miglior collegamento del Porto ed in particolare della darsena turistica a sud con la città
6. la presenza delle attività di trasformazione del pescato opportunamente integrate con punti interni di ristoro dei prodotti della filiera ittica può garantire un ritorno sia in termini occupazionali che di richiamo turistico non indifferente se inserite a sistema con le funzioni proprie del porto e quelle turistiche della darsena.
7. una maggiore flessibilità delle destinazioni può andare incontro alla estrema volubilità del mercato non solo in termini occupazionali ma anche per stimolo all'imprenditorialità specie giovanile (piccole cooperative, ecc...).

Relativamente all'ampliamento previsto della darsena nord viene poi riportata l'Analisi S.W.O.T. redatta dallo studio NOMISMA richiamato nei precedenti paragrafi.

| | |
|--|--|
| <p>Punti di Forza</p> <ul style="list-style-type: none"> • La realizzazione del Terzo Braccio e della nuova darsena turistica, con i nuovi spazi a terra, consentirebbe una definitiva razionalizzazione dei cantieri ed il loro potenziamento. • Il Terzo Braccio darebbe compiutezza alla riorganizzazione della zona nord del Porto e svolgerebbe un importante ruolo nella definizione di una nuova immagine urbana, sia da un punto di vista economico che turistico. • Potenziale effetto volano (determinato dalla realizzazione del terzo braccio e della nuova darsena turistica) sulle attività già esistenti a San Benedetto in termini di interesse per nuovi investimenti. | <p>Punti di Debolezza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Necessità di stabilire un cronoprogramma dei lavori di realizzazione degli interventi tale da garantire un equilibrio economico e finanziario tra i costi, elevati, ed i ricavi ottenibili attraverso le attività e le funzioni insediabili. • Necessità di reperire le risorse economiche per la realizzazione del Terzo Braccio. • Necessità di prevedere un assetto infrastrutturale, viabilistico e di collegamento con il futuro terzo braccio attraverso mezzi pubblici e privati, con prevedibili significativi costi da sostenere (si veda anche il relativo paragrafo nel presente documento). |
| <p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> • Possibile utilizzo del Terzo Braccio per attività di media crocieristica, allestimento e mostra maxi Yacht, coerenti con la vocazione strategica di fondo dello scenario funzionale individuato. • Spazi a terra potenzialmente ricavabili utilizzabili per funzioni innovative legate alla cultura, al tempo libero, all'intrattenimento. • Possibilità di organizzare iniziative turistiche complementari con la costa adriatica e croata (mini crociere con soggiorno a San Benedetto). • Ampliamento della darsena turistica esternamente al porto come grande opportunità per incrementare il turismo da diporto, che approderebbe in un'area riqualificata e dotata di tutti i servizi necessari. | <p>Minacce</p> <ul style="list-style-type: none"> • Costo di realizzazione, in particolare per il "Terzo Braccio" decisamente elevato e ad oggi difficilmente quantificabile. • Rischio potenziale di interruzione di finanziamenti dedicati a queste opere (in particolare terzo braccio) dovuti a tempi di progettazione e realizzazione molto lunghi. |

Figura 9: Analisi S.W.O.T. ampliamento Darsena nord (Tratto dallo Studio di fattibilità economico-finanziario, procedurale ed urbanistico relativamente al programma di trasformazione urbana finalizzato al processo di recupero ed alla riqualificazione della zona portuale di S. Benedetto del Tronto tramite costituzione di una S.T.U. – Società di Trasformazione Urbana – redatto da NOMISMA e associati (2006/2009)

3. PROGETTO DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

3.1. Elaborati di Piano

ELABORATI DEL P.R.P.:

Elaborati Grafici

Stato attuale

| | |
|------------|--|
| Tav. n. 1 | Inquadramento urbanistico |
| Tav. n. 2 | Il Porto di S.Benedetto del Tronto nella Pianificazione regionale |
| Tav. n. 3A | La città nel territorio: relazioni e potenzialità |
| Tav. n. 3B | Il Porto come area strategica della città: dallo Schema direttore per il nuovo P.R.G. |
| Tav. n. 3C | Area strategica Porto : inquadramento all'interno della Variante generale al PRG (VAS) |
| Tav. n. 4 | Pianificazione vigente e stato di avanzamento degli interventi in ambito portuale |
| Tav. n. 5 | Inquadramento storico: Accrescimento del tessuto urbano e rapporti con il Porto |
| Tav. n. 6A | Planimetria catastale generale |
| Tav. n. 6B | Planimetria catastale con indicazione delle concessioni demaniali |
| Tav. n. 7 | Destinazioni d'uso stato attuale |
| Tav. n. 8 | Viste d'insieme – Stato attuale |

Stato di progetto:

| | |
|------------|--|
| Tav. n. 9 | Zonizzazione : Ambiti |
| Tav. n.10 | Zonizzazione : Sub-ambiti |
| Tav. n.11 | Zonizzazione : Aree |
| Tav. n.12 | Zonizzazione : Usi |
| Tav. n.12A | Zonizzazione : Usi – Particolare zona centro nord |
| Tav. n.12B | Zonizzazione : Usi – Particolare zona centro sud |
| Tav. n.13A | Viste d'insieme – Stato di progetto |
| Tav. n.13B | Viste d'insieme – Comparazione stato attuale/stato di progetto |
| Tav. n.14 | Accessibilità al Porto - Sistema infrastrutturale |
| Tav. n.15 | Tavola di congruenza con il P.R.G.- Sistema dei vincoli |

Relazioni e documenti vari

| | |
|-------------|--------------------------------|
| Elab. n.16 | Documentazione fotografica |
| Elab. n.17 | Relazione geologica |
| Elab. n.18 | Relazione generale |
| Elab. n.19 | Norme tecniche di attuazione |
| Elab. n.20 | Rapporto preliminare di VAS |
| Elab. n.21 | Rapporto ambientale VAS |
| Elab. n.21A | Sintesi non tecnica di VAS |
| Elab. n.22 | Schema funzionale Darsena Nord |

3.1.1. Il Protocollo di intesa Capitaneria di Porto – Regione Marche – Comune di S.Benedetto del Tronto

La progettazione è stata avviata sulla base degli obiettivi strategici definiti nel Piano Regionale dei Porti, approvato con Deliberazione Amministrativa del Consiglio Regionale n. 149/2010 e sulla base del documento denominato "Azioni strategiche e indirizzi operativi per l'adeguamento tecnico-funzionale e l'aggiornamento del P.R.P. di San Benedetto del Tronto" allegato al Protocollo di intesa, firmato tra Capitaneria di Porto, Regione Marche e Comune di S.Benedetto del Tronto, il cui schema è stato approvato con Delibera di G.Reg. n.2137 del 14.12.2009 e Delibera di G. Comunale n.352 del 15.12.2009.

Con tale protocollo le parti hanno stabilito di collaborare a livello istituzionale per conseguire rapidamente un adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art.8 del Piano Regionale dei Porti vigente. L'obiettivo strategico, a breve termine, di tale adeguamento tecnico era quello 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.

I principali obblighi del protocollo risultavano riguardo l'adeguamento tecnico funzionale:

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 avvaleva 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") né della 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, 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;
4. La proposta progettuale si doveva esplicitare in un adeguamento tecnico funzionale del Porto ai sensi dell'art.8 delle NTA del vigente Piano regionale dei Porti e degli indirizzi operativi definiti all'allegato 1 alla citata Delibera di G.C. n.352 del 15.12.2009

Il Progetto di Adeguamento tecnico funzionale in parola, in attesa del piano regolatore del porto redatto ai sensi dell'art.5 della legge n.84/1994, risolveva elementi di dettaglio permettendo di affrontare 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.

Con delibera di Giunta Comunale n.36 del 22/02/2011 il progetto di adeguamento tecnico veniva approvato e quindi successivamente inviato alla Regione per l'approvazione definitiva. LA Regione tramite la P.F. "Pianificazione Porti" effettuata l'istruttoria provvedeva ad approvare l'adeguamento tecnico funzionale ai sensi dell'art.8 delle N.T.A. del Piano Regionale dei Porti con Decreto del Dirigente di P.F. n.15/IVD del 9/03/2011.

Nel Protocollo di Intesa firmato in data 15/2/2010 e rinnovato il 29/04/2013 erano contenuti ulteriori elementi connessi alla pianificazione portuale:

1. Costituzione di un Tavolo Istituzionale e di un Gruppo di Lavoro per il nuovo P.R.P. del porto di San Benedetto del Tronto da redigere ai sensi dell'art.5 della L.84/1994.
2. Fornitura di un insieme di obiettivi a breve, medio e lungo termine per la pianificazione portuale contenuti nell'Allegato 1 al Protocollo denominato "Azioni strategiche e indirizzi operativi per il Porto di San Benedetto del Tronto" .

Gli obiettivi contenuti nel citato Allegato I al Protocollo di Intesa sono stati completamente riportati e seguiti nel presente Elaborato e nel progetto di Piano. (cfr. allegato al presente Elaborato).

3.1.2. Obiettivi della proposta di PRP

La progettazione è stata avviata sulla base degli obiettivi strategici definiti nel *Piano Regionale dei Porti*, approvato con Deliberazione Amministrativa del Consiglio Regionale n. 149/2010 e sulla base del documento denominato "Azioni strategiche e indirizzi operativi per l'adeguamento tecnico-funzionale e l'aggiornamento del P.R.P. di San Benedetto del Tronto" allegato al *Protocollo d'Intesa* sottoscritto il 15/02/2010 tra Regione Marche, Capitaneria di Porto e Comune di San Benedetto del Tronto.

Obiettivi del nuovo Piano del Porto sono i seguenti.

- ESATTA PERIMETRAZIONE DELL'AREA PORTUALE con ridefinizione del margine della zonizzazione del P.R.G. con individuazione delle aree strettamente necessarie al "Porto operativo" con quelle di "integrazione Città-Porto. Divisione dell'area portuale in ambiti operativi e di interazione città-porto: ambito sud con prevalenza di zone prevalentemente turistiche e di servizi, ambito centrale con le zone pescherecce ed urbane ed ambito nord con le zone produttivo-culturali-commerciali.
- RIQUALIFICAZIONE E RIORDINO DELL'ESISTENTE: a seguito di attenta analisi delle concessioni demaniali esistenti vanno definite le destinazioni più opportune e fornita adeguata flessibilità alle stesse in funzione delle mutate o anche future mutazioni dei mercati e della produzione (pesca e cantieristica in particolare).
- AUMENTO DELLA DOTAZIONI DI SERVIZI SIA PER LA DARSENA TURISTICA (cfr.Adeguamento tecnico funzionale zona sud) SIA PER LA PESCA CHE PER LE ATTIVITA' PRODUTTIVE E COMMERCIALI IN GENERE: Sempre con attenzione ad un equilibrio fra gli ambiti sud-centro e nord in relazione alla contiguità con la città, sono stati definiti i servizi necessari al porto da localizzare nell'area portuale e quelli per la città che possono essere correttamente allocati nelle aree medesime o in contiguità (es. parcheggi, servizi pubblici, ecc...)
- PRIME INDICAZIONI SULL'ACCESSIBILITA' ALL'AREA PORTUALE: individuazioni a livello strutturale e di indirizzo per la pianificazione generale comunale delle necessarie dotazioni infrastrutturali di accesso al porto (sottopassi, collegamento alla viabilità urbana, intermodalità, stazione ferroviaria...). E' necessario individuare da subito le necessarie vie di penetrazione ed accesso al porto per assicurare anche nel futuro la funzionalità dell'area e la sua accessibilità.
- SOLUZIONI INTEGRATE PER LE AREE SDEMANIALIZZATE O IN FASE DI SDEMANIALIZZAZIONE: 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 anche di grande cabotaggio. Valutare il ruolo del privato nelle riqualificazioni dell'esistente (project, concessioni, ecc...)

- "PORTO VERDE" CON ATTREZZATURE ECOLOGICHE CERTIFICATE E INDUSTRIE AVANZATE: gli obiettivi principali potranno essere ad esempio il risparmio energetico e il ciclo integrato delle acque, il 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 e di 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.

3.2. Opere a mare

L'attuazione del nuovo PRP di San Benedetto del Tronto, in realtà, non prevede direttamente nuove opere a mare, ma fa salvo il progetto della Darsena Nord, già presente nel primo strumento di pianificazione portuale approvato con i seguenti atti:

| Estremi Decreto Classifica | Gazzetta Ufficiale | Estremi Decreto Approvazione Piano Regolatore |
|--|-------------------------------|--|
| <i>R.D. n. 71 del 10/01/1907</i> <i>D.M. n. 1775 del 21/08/1975</i> | n. 241 del 10/10/1976 | D.M. n. 2722 del 02/11/1985 V.te D.M. n. 1391 del 03/06/1988 |

Con nota 17.04.2008 prot. 4520 il Ministero dei Trasporti – Direzione Generale dei Porti - nelle more dell'istruttoria per la definizione della revisione del D.P.C.M. 21.12.1995, ha chiarito in via interpretativa, sulla base della legislazione vigente il quadro delle competenze statali sui porti.

Il porto di San Benedetto del Tronto, come ribadito dal Ministero dei Trasporti – Direzione Generale Porti – con nota 28.04.2008 n. 4975, dovrà essere inteso, per effetto del protocollo d'intesa sottoscritto con la Regione Marche in data 31.12.2004, di competenza statale, ad eccezione della darsena turistica (approdo turistico ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 509/97).

Sulla base delle considerazioni sopra esposte il Piano Regolatore Portuale è adottato dall'Autorità Marittima, previa intesa con il Comune (delibera del consiglio Comunale). Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole. Il piano regolatore è successivamente sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la Valutazione Ambientale Strategica ed è quindi approvato dalla Regione (art. 5 commi 3 e 4 della L. 84/94 – art. 6 delle NTA del Piano Regionale dei Porti).

3.2.1. Soluzioni esaminate

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'avamposto 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'avamposto 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.

3.2.2. Soluzione prescelta

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 (anziché 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.

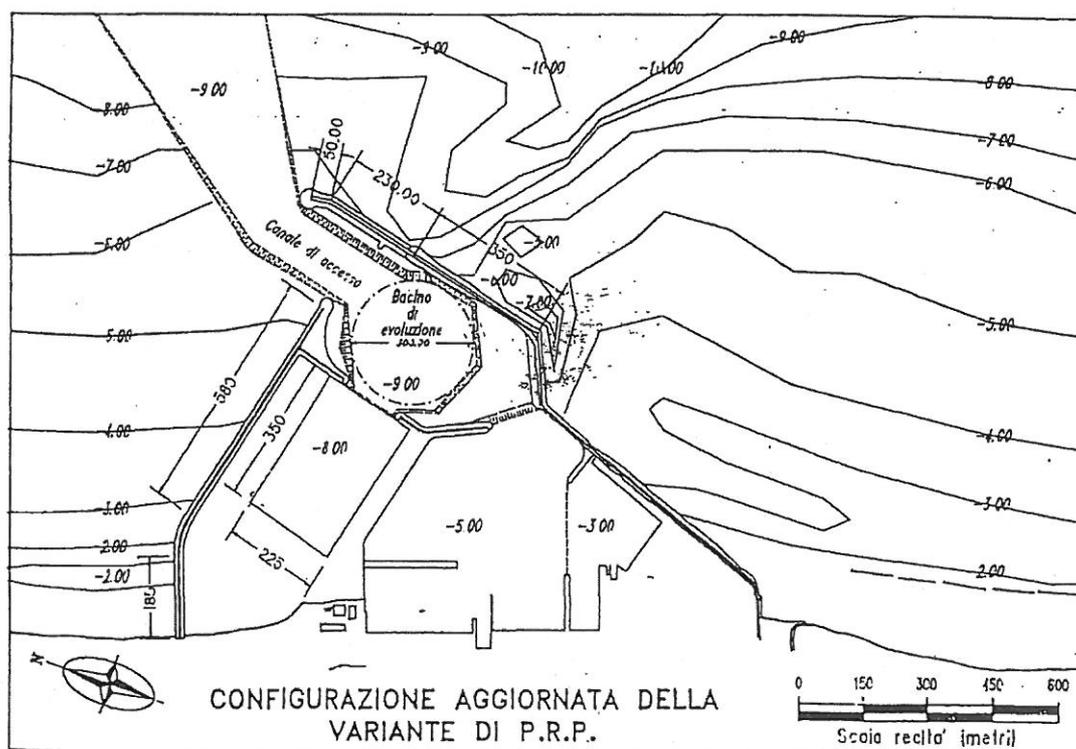


Figura.10: configurazione ottimale darsena Nord da modello fisico – matematico approvata dal Ministero dei LL.PP. (1994)

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 piccola crocieristica, 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.

3.3. Pianificazione a terra

Il Piano Regolatore Portuale di San Benedetto del Tronto (d'ora in poi P.R.P.) , è redatto ai sensi dell'art.5 della legge 28 gennaio 1994 n.84, giusto protocollo d'intesa tra Capitaneria di Porto, Regione Marche e Comune di San Benedetto del Tronto sottoscritto il 15 febbraio 2010.

Il P.R.P. risulta compilato in congruenza con quanto previsto dal "Piano Regionale dei Porti" approvato con Deliberazione Amministrativa del Consiglio Regionale n. 149 del 02/02/2010.

L'ambito territoriale entro il quale si applica è quello compreso all'interno del perimetro del P.R.P. stesso individuato dalle tavola n.9 (Zonizzazione:Ambiti); sono inoltre interessate aree ricadenti nell'ambito urbano al di fuori della suddetta perimetrazione, per le quali le indicazioni del P.R.P. hanno valore puramente indicativo. Tali indicazioni, per assumere efficacia, dovranno essere recepite dal P.R.G. comunale con successiva o contestuale variante urbanistica.

Relativamente alle opere a mare di espansione della darsena nord di progetto il P.R.P. di San Benedetto del Tronto fa salva la previsione della darsena Nord, già presente nel primo progetto di porto (esaminato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1968 ed approvato con D.M. n. 2722 del 02/11/1985) nella conformazione ottimale individuata nel 1994 dal Ministero dei Lavori Pubblici, tramite applicazione di modello fisico – matematico su fondo mobile, riportata nella Relazione Generale del Piano Regionale dei Porti, approvato con Deliberazione Amministrativa di Consiglio Regionale del 2 febbraio 2010, n. 149. La conformazione del Bacino marittimo sarà assoggettata a screening di V.I.A. come opera pubblica da realizzarsi ai sensi del D.Lgs.152/2006. Qualsiasi intervento negli ambiti operativi di espansione nord sarà assoggettato ad Adeguamento Tecnico funzionale ai sensi del P.regionale dei Porti (art.8) con la necessaria procedura di impatto ambientale e di V.A.S. integrata.

L'area soggetta al P.R.P. è articolata in ambiti, sottoambiti e aree individuate in base alla localizzazione e conseguentemente all'assetto funzionale del Piano.

L'articolazione del P.R.P. è stata realizzata in modo che all'interno di un stesso sub-ambito gli usi siano aggregati per "famiglie", tenendo conto che all'interno della stessa famiglia gli usi consentiti siano quelli affetti da simili carichi urbanistici e ambientali.

Sono stati individuati due ambiti principali così definiti:

1. Ambito operativo del Porto: è l'area operativa-tecnica più funzionale all'economia e all'efficienza delle attività portuali vere e proprie, strettamente connesse alle funzioni portuali primarie (ormeggi, manutenzione e riparazione delle imbarcazioni, carico e scarico delle merci, piazzali, servizi portuali, banchine, sedi delle Autorità Marittime, viabilità di servizio etc.). Questo ambito è a sua volta articolato in tre sub-ambiti:

AOP.1 *Bacino marittimo porto*: questo sub-ambito comprende gli specchi acquei sia esistenti che di progetto. Sono ammesse, tramite adeguamenti tecnici funzionali ai sensi dell'art.8 delle NTA del Piano Regionale dei Porti, variazioni planimetriche dei moli e delle banchine di progetto che non aumentano la superficie massima del bacino.

AOP.2 *Servizi a terra porto peschereccio e darsena turistica* : in questo sub-ambito sono localizzate tutte le attività strettamente di servizio al porto esistente .

AOP.3 *Servizi a terra darsena nord di progetto*: : in questo sub-ambito sono localizzate tutte le attività strettamente di servizio al porto di progetto (ampliamento darsena nord). Per questo sub-

ambito le indicazioni contenute nel P.R.P. sono indicative in merito alla disposizione planimetrica delle aree mentre sono prescrittive, secondo quanto esplicito nelle norme, per quanto riguarda le destinazioni ammesse, i carichi urbanistici e gli indici edificatori nel seguito indicati.

2. Ambito di interazione Città-Porto: è la porzione di territorio compresa dentro il perimetro del P.R.P. in cui collocare "altre" attrezzature portuali ma anche propriamente urbane e turistiche legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità, ad attività del settore primario (pesca e produzione); dove sono compresi gli innesti e gli affacci urbani rivolti a collegare il tessuto urbano con l'area portuale più permeabile. Rappresenta la cerniera tra l'ambito urbano e l'ambito portuale operativo vero e proprio. Questo ambito è a sua volta articolato in tre sub-ambiti:

AICP.1 *Servizi alla darsena turistica*: in questo sub-ambito sono localizzati i servizi di supporto alla darsena turistica esistente posta nella zona sud del Porto attuale e già oggetto di adeguamento tecnico funzionale ai sensi dell'art.8 del Piano Regionale dei Porti approvato con Decreto n.15/IVD del 15/3/2011 della Regione Marche. Tale ambito è strettamente legato alla città turistica e comprende aree a vocazione prettamente commerciale e di servizio.

AICP.2 *Servizi alla pesca e al turismo all'interno del Porto*: in questo sub-ambito sono localizzati i servizi di supporto alla pesca e alle attività turistiche della città che costituiscono naturale "waterfront" del porto. In tale ambito avente destinazione mista tra la produzione di beni-servizi e il commercio sono localizzate attività sia connesse alla pesca che al turismo con carichi urbanistici sostenibili per la zona in rapporto alla sua conformazione e accessibilità.

AICP.3 *Servizi alla nuova darsena di progetto*: In questo sub-ambito, localizzato nella zona oggetto di ampliamento a nord del porto attuale, sono localizzati i servizi di supporto alla nuova darsena di progetto ed in particolare alle attività turistiche e commerciali della città che costituiscono anch'esse futuro naturale "waterfront" del porto.

I parametri urbanistici ed edilizi delle varie aree sono indicati, oltre che nelle Norme tecniche di attuazione, nelle tavole di progetto : elab. n.11 "Zonizzazione : Aree" e n.12 "Zonizzazione : Usi" a cui si rimanda.

Accessi e viabilità

L'accesso all'area portuale costituisce un punto cruciale del P.R.P. vista la situazione attuale descritta. Come detto, il Porto di S.Benedetto risulta direttamente connesso con la città e spesso le funzioni reciproche si intersecano con evidenti commistioni. Tali elementi sono visibili con riferimento all'elaborato n.14A "Accessibilità al Porto - Sistema infrastrutturale - Stato attuale".

Il primo obiettivo da raggiungere con il presente P.R.P. è quello della separazione dei flussi operativi strettamente portuali (movimentazioni natanti e mezzi d'opera sulle banchine e aree retrostanti) da quelli stradali cittadini. Questo obiettivo viene attuato mediante l'individuazione dei flussi dei mezzi d'opera nell'ambito operativo portuale e con l'inserimento al suo interno delle aree cantieristiche che rappresentano la maggior fonte di

commistione tra i percorsi viari cittadini e quelli dei mezzi. Secondo il progetto i travel lifts e i mezzi d'opera cantieristici viaggeranno all'interno delle proprie zone delimitate con il minimo disturbo con gli altri percorsi.

Il secondo obiettivo è quello del miglioramento dell'accessibilità al Porto sia ciclo pedonale che, soprattutto, veicolare. Il raggiungimento di questo obiettivo è garantito dall'adeguamento dei sottopassi ferroviari di attraversamento della ferrovia Adriatica e con la creazione ex novo di un sottopasso fra Via Manzoni e Piazza del Pescatore in prossimità del progetto realizzato del parcheggio scambiatore delle medesima Piazza e del futuro progetto di realizzazione di una autostazione per bus nel parcheggio retro stazione con accesso da via Calatafimi e via Gramsci (piazza Stazione ferroviaria).

Il terzo obiettivo, non assolutamente secondario rispetto ai precedenti, è quello del collegamento alla grande viabilità.

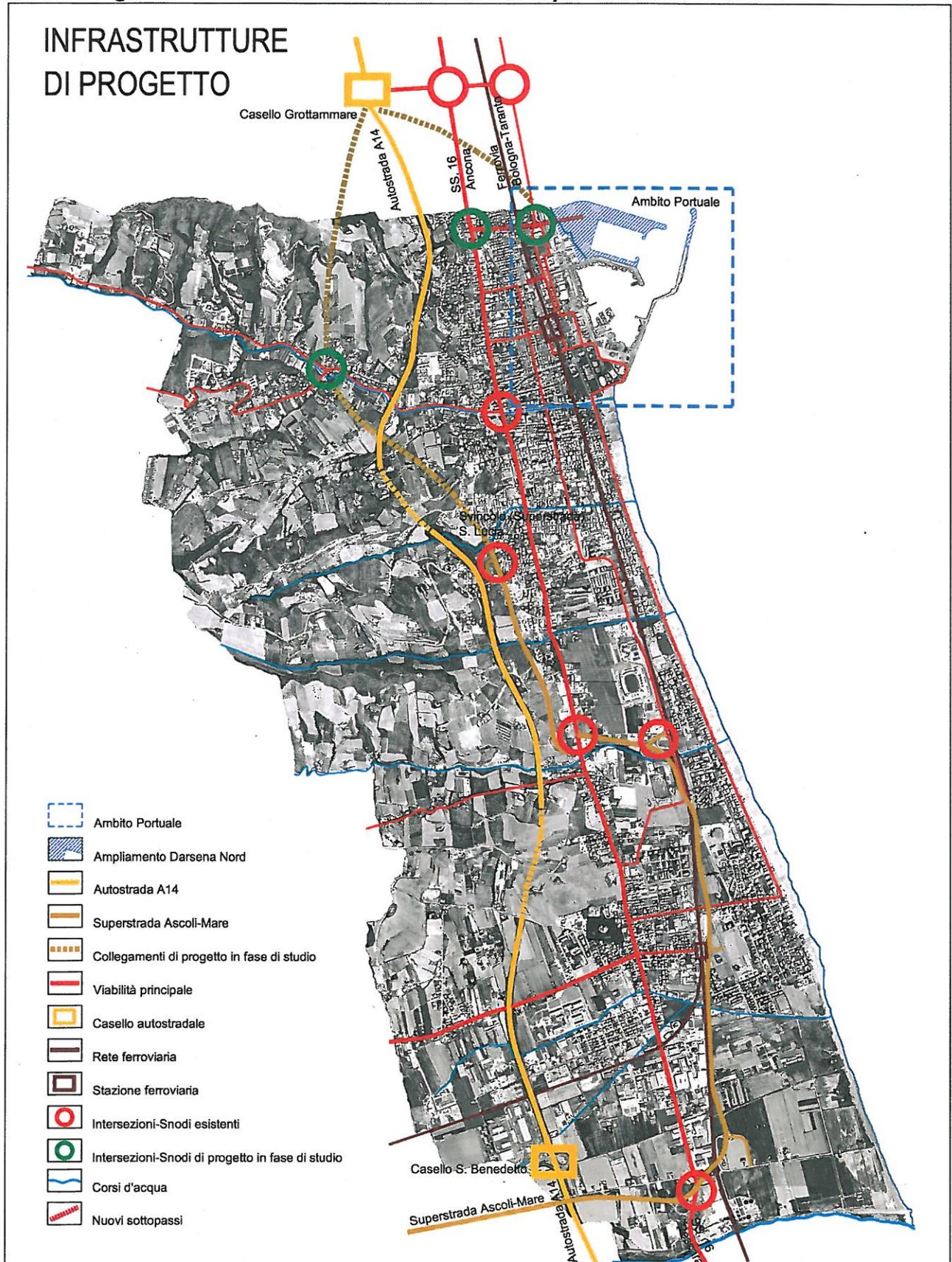
L'esigua striscia di terra, a ridosso delle colline costiere, rilasciata dalla regressione marina negli ultimi secoli e la forte antropizzazione che essa ha subito con gli insediamenti ottocenteschi e novecenteschi, rende estremamente difficile praticare ampi e diversificati collegamenti tra la costa e la dorsale adriatica A14 .

Vista la distanza dal casello di S.Benedetto sud (sito in località Porto d'Ascoli a circa 6 km dal Porto – cfr. tav.14A " Accessibilità al Porto - Sistema infrastrutturale - Stato attuale") il collegamento più appropriato appare quello con il casello di Grottammare posto a nord del Porto a circa 2,5 km e in diretta comunicazione con la S.S.n.16. Qui nella medesima tavola n.14 sono previste 2 alternative attualmente allo studio: la prima è quella di creare un sottopasso alla ferrovia su via D'Annunzio in corrispondenza della rotatoria dell'ex Stadio "F.lli Ballarin", la seconda è quella di realizzare un collegamento, sempre in sottopasso, dal lungomare di Grottammare da comprendersi all'interno del progetto di una bretella collinare di scorrimento veloce che colleghi l'attuale circonvallazione di S.Benedetto interrotta in zona S.Lucia con il casello di Grottammare.

Tra i tentativi in atto per collegare il porto di San Benedetto con la viabilità di tipo nazionale (SS16 - A14), tutti in fase di redazione preliminare, il progetto rappresentato nell'Elab. 14B " Accessibilità al Porto - Sistema infrastrutturale - Progetto" risulta essere, per il momento, la soluzione più consona e adeguata ai "carichi ambientali e funzionali" sul locale tessuto urbano. Il progetto prevede, come collegamento tra il porto/nuova darsena e la Strada Statale n. 16 - Adriatica, un asse stradale su tunnel. Tale soluzione risolve, in modo immediato e con una spesa limitata, le intersezioni stradali della viabilità Nord-Sud esistenti, tipiche di un sistema urbano di tipo lineare/costiero. Più specificatamente tale asse di collegamento, in tunnel sottostrada, inizia dalla rampa d'accesso posizionata nella zona portuale alla base della nuova darsena, si inoltra sotto l'attuale rotatoria evitando la viabilità costiera/lungomare (prevalentemente turistica), riutilizza il sottopasso ferroviario esistente, evita due vie urbane di collegamento longitudinale Nord-Sud di notevole traffico, quindi si immette attraverso una nuova rotatoria alla SS n.16. Lo svincolo autostradale (Casello di Grottammare) dista dalla rotatoria circa 3000 metri.

Queste alternative sono al momento allo studio da parte dell'Amministrazione Provinciale che si è fatta carico del progetto per un eventuale Accordo di programma intercomunale tra i Comuni di S.Benedetto e Grottammare inerente il completamento di detta infrastrutture di fondamentale importanza. Naturalmente l'alternativa n.1 risulta essere molto meno costosa ma priva del collegamento verso sud ritenuto di notevole strategicità anche per la vicinanza al già menzionato Centro Agroalimentare di Porto d'Ascoli che rappresenta un importante centro di scambi economici e una opportunità per il suo collegamento al Porto.

Figura 11 – Sistema infrastrutturale – Proposte di intervento del P.R.P..



Parcheggi

Per quanto riguarda i parcheggi si è cercato di aumentarne la dotazione, in adeguamento al Piano Regionale dei Porti che prescrive almeno 0,5 posti auto ogni posto barca, mediante una razionalizzazione delle aree esistenti sia all'interno dell'ambito Portuale di P.R.P. che immediatamente all'esterno. Per questo motivo la tav.n. 14 "Accessibilità al Porto - Sistema infrastrutturale" riporta uno stralcio aereofotogrammetrico dell'ambito portuale e del suo intorno con l'indicazione dei parcheggi esistenti e di progetto. In riferimento a quelli di progetto il P.R.P., come indicazione al PRG, fornisce le seguenti proposte di parcheggi nell'intorno dell'area portuale:

1. Piazza Chicago Heights (esistente) circa 120 posti auto a raso
2. Piazza Caduti del mare (esistente a raso): duplice alternativa oltre ai 150 posti auto attuali, un piano interrato e 2 piani fuori terra per un totale di 400 posti auto, oppure un piano sotterraneo e uno a raso per circa 250 posti auto totali.
3. Piazza del Pescatore (esistente): circa 90 posti a raso (recentemente rinnovato e dotato di colonnine per ricarica bici e auto elettriche) con parcheggio scambiatore auto-autobus-bici.
4. Parcheggio zona ex stadio "F.lli Ballarin": nel progetto di riqualificazione dell'area comunale dismessa è prevedibile la realizzazione di un parcheggio interrato per ulteriori 440 posti auto.
5. Parcheggio Stazione FF.SS.: 1 piano sotterraneo (di progetto) e uno a raso (esistente) per un totale di 274 posti auto (richiesto finanziamento parziale alla Regione per un primo stralcio). Tale parcheggio si connette pedonalmente al Porto ed è raggiungibile da via Gramsci (piazza stazione lato ovest) e via Calatafimi.
6. Parcheggio sotto Piazza S.Giovanni Battista : attualmente destinata a parcheggio a raso per circa 200 posti auto, è possibile un progetto che riqualifichi l'area e, anche tramite project financing, realizzi un parcheggio interrato per complessivi 350 posti auto fra il piano terra e primo interrato.

In totale nell'intorno della zona portuale, senza considerare le nuove zone di espansione e i parcheggi della darsena turistica, si possono individuare oltre 1650 posti auto di cui circa 700 esistenti e la restante quota da realizzare in futuro.

Per quanto riguarda le aree all'interno del porto le tavole di progetto individuano gli standard urbanistici di parcheggio (elab.n.12-12A-12B) sia all'interno della zona di espansione della darsena nord sia all'interno dei comparti esistenti:

Superfici a parcheggio pubblico totale mq. 26308 di cui:

- P1=3600 mq
- P2=5750 mq
- P3=3750 mq
- P4=1000 mq
- P5=3768 mq
- P6=2150 mq
- P7=2230 mq
- P8=1460 mq
- P9=1300 mq
- P10=1300 mq

Tali parcheggi comprendono, oltre quelli della zona di espansione a nord, anche quelli individuati a contatto con le banchine e il Mercato Ittico (come mostrato negli elaborati n.12 e 22), opportunamente regolamentati dalla Capitaneria di porto, sia quelli a

servizio diretto della darsena turistica nella zona sud. Tali spazi risultano soddisfacenti quale dotazione di sosta tenuto conto che la darsena turistica di S.Benedetto è inserita all'interno di un porto statale e non presenta un afflusso di veicoli di notevole entità ed inoltre la vicinanza con le zone turistiche e con gli altri parcheggi della zona portuale invoglia il visitatore a parcheggiare l'auto a distanza.

Percorsi pedonali e ciclabili

L'accesso pedonale e ciclabile è stato studiato mediante la realizzazione di una serie di percorsi dedicati in appoggio a quelli già esistenti. La tav.n. 14 "Accessibilità al Porto - Sistema infrastrutturale" riporta lo stato attuale dei percorsi ciclabili e pedonali e quelli di previsione.

La rete ciclabile risulta essere notevolmente già estesa nel Comune di S.Benedetto, tra l'altro anche premiato a livello nazionale in tale campo. Si prevedono dei piccoli tratti di pista ciclabile da realizzare specie per collegare da est ad ovest il Porto con la Città sfruttando i sottopassi esistenti e quelli di previsione. In relazione alla futura darsena nord viene proposta anche una prosecuzione della pista verso nord (confine con il comune di Grottammare) che attraversa le zone di espansione.

3.3.1. Ambito di Interazione Città Porto (AICP)

L'ambito AICP (Interazione Città-Porto) è articolato in tre sub-ambiti e nove aree:

AICP1.A – Attività terziarie a servizio della Darsena turistica

AICP1.B – Parcheggi e viabilità darsena turistica

AICP2.A – Attività terziarie (Piazza Chicago Heights)

AICP2.B – Aree produttivo-commerciali a servizio della pesca

AICP2.C – Aree produttive e servizi connessi alla pesca e al turismo

AICP2.D – Aree commerciali e servizi al turismo

AICP2.E.– Trabucchi

AICP3.A– Aree per servizi al turismo di espansione della nuova Darsena di progetto

AICP 3.B – Viabilità, verde di arredo e parcheggi delle zone di espansione della nuova darsena di progetto

L'area denominata AICP 1.A. comprende le parti della zona portuale interessate da servizi connessi alla darsena turistica e ai cantieri posti nella zona immediatamente adiacente. E' ammessa, dietro presentazione ed approvazione di un piano unitario, l'attuazione per stralci funzionali esecutivi coordinati tra di loro, secondo le tre unità attuative indicate con le lettere A,B,C nell'elaborato n.09 dell'Adeguamento Tecnico Funzionale approvato con Decreto Regionale n.15/IVD del 15/03/2011, come riportato nell'elaborato di Piano n. 12- 12A-12B "Zonizzazione:Usi". L'intervento diretto è ammesso solo in conformità al piano unitario approvato o per gli edifici esistenti in tali zone secondo le specifiche del presente articolo.

L'area denominata AICP 1.B, posta in prossimità della darsena turistica e delle aree comprendenti attività terziarie a servizio della medesima, comprende zone da utilizzare per il parcheggio e la sosta dei veicoli stradali. Le tavole di P.R.P. individuano le aree destinate ai parcheggi esistenti.

L'area denominata AICP.2.A è destinata prevalentemente a servizi turistici e pubblici esercizi e a spazi di riqualificazione urbana. In tale area possono essere collocate destinazioni d'uso legate ai servizi turistici e ai pubblici esercizi. E' prevista la ristrutturazione degli edifici esistenti in parte dismessi con manufatti destinati a quegli usi che, pur non essendo specificamente propri dell'attività portuale, sono comunque complementari alle attività esistenti all'interno del Porto .

L'area denominata AICP.2.B è destinata ad impianti produttivi e commerciali a servizio della Pesca all'interno del Porto aventi valenza urbana. In tale area possono essere collocate destinazioni d'uso legate alle attività produttivo-commerciali, ai servizi turistici e ai pubblici esercizi. E' prevista la ristrutturazione degli edifici esistenti in parte dismessi con manufatti destinati a quegli usi che, pur non essendo specificamente propri dell'attività portuale, sono comunque complementari alle attività esistenti all'interno del Porto.

L'area denominata AICP.2.C è destinata ad impianti produttivi e servizi alla Pesca e al Turismo all'interno del Porto aventi valenza urbana. In tale area possono essere collocate destinazioni d'uso legate alle attività produttive connesse alla Pesca ed ai servizi turistici compresi i pubblici esercizi.

L'area denominata AICP.2.D è destinata ad aree commerciali e servizi al Turismo all'interno del Porto aventi valenza urbana. Essa costituisce uno degli affacci tra la zona preportuale e l'area portuale vera e propria ed è situata in una zona compresa tra la radice del Molo Nord e l'area urbana subito ad ovest, al limite delle future zone di espansione della Darsena Nord di Progetto.

Nell'area denominata AICP.2:E , in coerenza con il Piano Regionale di gestione delle aree costiere (art.14) è consentito alle Autorità competenti il rilascio di concessioni demaniali marittime per la costruzione di strutture a palafitta quali trabucchi, per usi di pesca e tempo libero, a scopi turistico-ricreativo-culturale volti al recupero ed alla valorizzazione della tradizione marinara. Tali strutture andranno localizzate secondo l'indicazione dell'elaborato n. 12- 12A-12B (Zonizzazione:Usi).

Le aree comprese nella zona AICP3.A comprendono parti dell'ambito portuale attualmente situate al margine della terraferma ed in parte nello specchio acqueo antistante alla radice della nuova Darsena di progetto che il P.R.P. destina ad aree commerciali e servizi al Turismo di espansione. le previsioni planovolumetriche indicate nella tavola n. 12- 12A-12B (Zonizzazione-Usi) per tali aree di espansione sono da considerarsi puramente indicative per quanto riguarda la localizzazione dei servizi e delle attrezzature ivi previste. Eventuali modifiche alle previsioni planovolumetriche indicate nella tavola n. 12- 12A-12B (Zonizzazione-Usi) dovranno essere approvate mediante Adeguamento Tecnico Funzionale ai sensi dell'art.8 delle N.T.A. del Piano Regionale dei Porti.

Per le aree comprese nella zona AICP 3.B , si tratta delle zone attualmente situate al margine della terraferma ed in parte nello specchio acqueo antistante alla radice della nuova Darsena di progetto che il P.R.P. destina ad aree per la viabilità, per il verde di arredo e per i parcheggi a servizio della zona di espansione turistica e della Darsena nord di progetto.

3.3.2. Ambito Operativo del Porto (AOP)

L'ambito AOP è articolato in diciotto aree:

- AOP.1.A - Bacino marittimo darsena turistica
- AOP.1.B - Bacino marittimo porto peschereccio
- AOP.1.C - Bacino marittimo darsena di progetto
- AOP.2.A - Banchine porto peschereccio e darsena turistica
- AOP.2.B - Area interna movimentazione natanti darsena turistica
- AOP.2.C - Spazio polifunzionale darsena turistica
- AOP.2.D - Villaggio piccola pesca e spazi di servizio
- AOP.2.E - Servizi alla darsena turistica
- AOP.2.F - Strutture produttive a servizio del porto
- AOP.2.G - Servizi tecnici e amministrativi
- AOP.2.H - Mercato ittico e polo museale
- AOP.2.I - Spazio polifunzionale molo nord
- AOP.2.L - Servizi alla pesca
- AOP.2.M - Spazi polifunzionali banchina "Malfizia"
- AOP.2.N - Viabilità retro banchine
- AOP.2.O - Parcheggio
- AOP.3.A - Darsena Nord - Banchine
- AOP.3.B - Darsena nord - Spazi produttivi, commerciali, turistici e servizi tecnici

L'area AOP.1.A è rappresentata dallo specchio acqueo compreso tra le banchine e le opere di difesa del bacino portuale localizzato nella parte sud del Porto esistente. Per tali aree si dettano le seguenti prescrizioni specifiche: Tale quota del Bacino marittimo del porto attuale è destinata alla darsena turistica da diporto.

L'area AOP.1.B è rappresentata dallo specchio acqueo compreso tra le banchine e le opere di difesa del bacino portuale prevalentemente destinato all'attività peschereccia

L'area AOP.1.C è rappresentata dallo specchio acqueo del bacino portuale di progetto posizionato a Nord dell'attuale molo Nord.

L'area denominata AOP.2.A è costituita da una fascia di profondità variabile che perimetra lo specchio d'acqua ed eventuali altre aree residue. L'area delle banchine, costituendo il margine di sicurezza a ridosso dello specchio d'acqua, è delimitata da elementi fissi o mobili di particolare visibilità.

L'area denominata AOP.2.B è destinata prevalentemente alla movimentazione e sosta dei mezzi nell'area portuale e specificatamente della darsena turistica. L'area comprende oltre alla carreggiata per la circolazione veicolare, gli eventuali marciapiedi, le aiuole spartitraffico e le aree verdi di rispetto

L'area denominata AOP.2.C è destinata prevalentemente a zone da destinare a spazio polifunzionale a supporto delle strutture e delle attività contigue; come tale dovrà rimanere libero da qualsiasi struttura od impianto che lo occupi permanentemente anche in modo parziale. Tale spazio, che normalmente è adibito a parcheggio, può essere utilizzato saltuariamente per manifestazioni periodiche e deposito temporaneo, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima.

L'area denominata AOP.2.D è destinata prevalentemente a zone da destinare a spazio polifunzionale a supporto delle attività di rimessaggio, piccola pesca e turismo. In tale zona è prevista la realizzazione di un piccolo villaggio della Piccola Pesca con box e punto vendita al pubblico del pescato.

L'area denominata AOP.2.E è destinata prevalentemente ad ospitare i servizi necessari per la gestione della darsena turistica.

L'area denominata AOP2.F è destinata ad ambiti prevalentemente produttivi, già completati o in via di completamento. Si tratta dei lotti attualmente destinati a cantieristica, già oggetto di Adeguamento Tecnico funzionale approvato con Decreto .15/IVD del 15/3/2011 della Regione Marche, e dell'area retrostante allo scalo d'alaggio.

Il comparto AOP.2.G è quello destinato ed attualmente occupato dalla sede dell'Autorità Marittima (Capitaneria di Porto).

Il comparto AOP.2.H è quello destinato al Mercato Ittico e al Museo della Civiltà Marinara. Oltre alle attrezzature per la commercializzazione del pescato sono ammessi locali per attività sussidiarie e di servizio nonché gli spazi di esposizione per le attività culturali connesse alla diffusione della civiltà marinara e degli usi e tradizioni connessi.

L'area denominata AOP2.I è destinata a spazi polifunzionali a servizio della pesca ed attività connesse posti alla radice del molo nord. Per tali ambiti si prescrive il riordino dei volumi esistenti al fine di garantire adeguata operatività agli spazi circostanti

L'area denominata AOP2.L è destinata a spazi a servizio della pesca ed attività connesse posti a ridosso del molo nord. In tali aree sarà ammessa la realizzazione di manufatti di facile rimozione per il rimessaggio ed il deposito dei materiali ed attrezzature di pesca.

L'area denominata AOP2.M è destinata a spazi polifunzionali a servizio della pesca ed attività connesse posti sulla Banchina di riva denominata "Malfizia" e a ridosso dello scalo di alaggio. Per tali ambiti si prescrive il riordino dei volumi esistenti al fine di garantire adeguata operatività agli spazi circostanti.

La porzione di territorio compresa dentro il perimetro dell'area denominata AOP2.N è destinata ad zone da utilizzare per la conservazione, l'ampliamento e la creazione ex novo di spazi per la circolazione dinamica e statica dei veicoli stradali. La viabilità comprende gli spazi della carreggiata destinati alla circolazione dei veicoli, dei pedoni, dei cicli e motocicli.

La porzione di territorio compresa dentro il perimetro dell'area denominata AOP2.O è destinata ad zone da utilizzare per il parcheggio e la sosta dei veicoli stradali.

L'area denominata AOP.3.A è destinata a spazi a servizio delle attività connesse alla nuova darsena di progetto posta a nord dell'attuale molo nord. Il PRP di San Benedetto del Tronto fa salva la previsione della darsena Nord, già presente nel primo progetto di porto (esaminato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1968 ed approvato con D.M. n. 2722 del 02/11/1985) nella conformazione ottimale individuata nel 1994 dal Ministero dei Lavori Pubblici, tramite applicazione di modello fisico – matematico su fondo mobile, riportata nella Relazione Generale del Piano Regionale dei Porti, approvato con Deliberazione Amministrativa di Consiglio Regionale del 2 febbraio 2010, n. 149. La conformazione del Bacino marittimo è quella prevista dal Ministero dei LL.PP. nel 1994 e qualsiasi modifica che rimanga all'interno della sagoma individuata va assoggettata ad adeguamento tecnico funzionale ai sensi dell'art.8 delle N.T.A. del Piano Regionale dei Porti. nonché screening di V.I.A. come opera pubblica da realizzarsi ai sensi del D.Lgs.152/2006.

L'area denominata AOP.3.B è destinata alle attività connesse con lo sviluppo della nuova darsena a nord. In tali spazi le attività ammesse sono di tipo prevalentemente produttivo a servizio delle attività portuali della cantieristica, della pesca e del diporto.

3.3.3. Dimensionamento di Piano

Il PRP è stato dimensionato nel pieno rispetto delle richieste dell'Amministrazione Comunale e valutando quelle degli operatori portuali.

Si è tenuto, inoltre, in debito conto l'arco temporale in cui un Piano Regolatore Portuale viene attuato prevedendo, pertanto usi e funzioni idonee a rendere il Porto

moderno e funzionale. I parametri di dimensionamento e gli standard sono riportati di seguito.

3.3.3.1. Dimensionamento porto turistico di competenza regionale

La competenza in materia di Pianificazione dei Porti, non a caso, è stata mantenuta dal Legislatore in capo alla Regione (art. 60 della LR 10/99).

I porti rappresentano, infatti, risorse non solo per la popolazione della "città" in cui si collocano, ma per un intero territorio che si estende spesso anche oltre i confini regionali.

Solo pianificando i porti a livello Regionale si può, pertanto, pensare che l'Amministrazione Pubblica possa rivestire quel ruolo *super partes* che le è proprio permettendole di superare problemi legati a localismi e alla conservazione di singoli e ristretti interessi privati che ostacolerebbero quel generale perseguimento dell'interesse pubblico a cui le pubbliche Amministrazioni sono demandate.

I porti turistici non sono strutture fruibili solo ed esclusivamente dalla popolazione locale, ma bensì volani per l'economia turistica di un intero territorio che si estende anche oltre la stessa Regione. Istruttivo in tal senso è il rapporto annuale sul turismo Nautico redatto dall'osservatorio Nautico nazionale³ (ONN) in cui viene definito il bacino di utenza di un porto turistico come l'area entro la quale i diportisti hanno la tendenza a raggiungere una determinata struttura. Studi di settore svolti in tal senso hanno dimostrato che tale area coincide con tutta quella porzione di territorio che si trova a non più di due ore di distanza dal porto stesso. In base alle considerazioni esposte dall'ONN il bacino di utenza della darsena turistica del Porto di San Benedetto del Tronto, come si può ben comprendere dalla *figura 12*, si estende ben oltre la nostra Regione garantendo, pertanto, flussi turistici che portano un indotto notevole per tutto il territorio delle Marche.

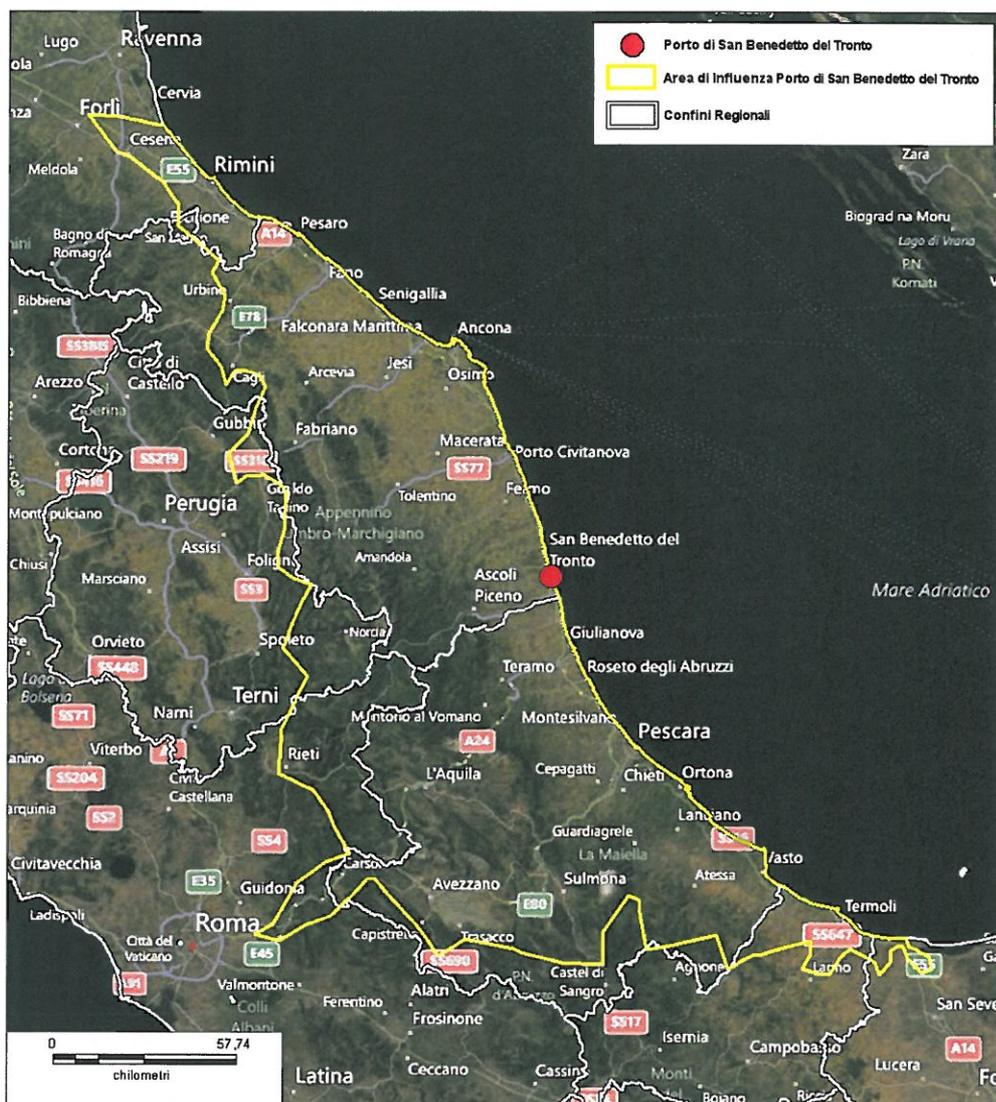
Alle considerazioni sopra esposte, del tutto teoriche, va comunque assommato il fatto che il porto di San Benedetto dei Tronto si trova in uno scenario territoriale che, per caratteristiche storiche, morfologiche e strutturali ne determina, oltretutto, un ruolo centrale dal punto di vista delle opportunità di sviluppo non solo alla scala locale ma anche e soprattutto al livello di area vasta (provinciale e regionale) grazie all'importante collocazione al margine della Regione Marche.

Proprio per le sue caratteristiche l'area in cui è collocato il Porto di San Benedetto è anche meta di turismo nautico con provenienza oltre il bacino di utenza sopra descritto e da Regioni prive di mare e quelle limitrofe.

Il punto di forza del porto di San Benedetto del Tronto è quello di essere un porto pubblico, una struttura a destinazione turistica ma non in concessione demaniale ad un unico soggetto privato come nel caso di altre importanti strutture portuali regionali quali Marina Dorica (all'interno del porto di Ancona), o Marina dei Cesari (all'interno del porto di Fano) o il porto turistico di Porto San Giorgio.

³ L'osservatorio Nautico Nazionale (ONN) nasce nel 2008 da un accordo tra cinque partner fondatori: Provincia di Genova, UCINA – Confindustria nautica, Accademia italiana della marina mercantile e l'Università degli studi di Genova, e con il patrocinio del Ministero del Turismo. L'ONN pubblica annualmente un Rapporto che contiene le analisi che contiene tutti i dati e i risultati dei più innovativi studi di settore in materia di nautica da diporto e porti turistici.

Figura 12 – Bacino di influenza darsena turistica
AREA DI INFLUENZA PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO



L'investimento pubblico che dovrà essere destinato per la riqualificazione del porto turistico dovrà, pertanto, prevedere un generale ritorno "economico e ambientale" per l'intero territorio regionale e solo ipotizzando una generale riqualificazione del porto e delle aree a terra è plausibile che tutto il territorio ne possa beneficiare dando luogo ad un importante polo turistico dal quale gli utenti e visitatori del porto potranno "partire" per visitare altri importanti luoghi della regione creando in tal modo un generale beneficio in termini economici per un'intera area e popolazione.

Da anni l'Amministrazione Comunale, gli utenti del porto e la stessa Amministrazione Regionale avvertono l'esigenza di riqualificare, la struttura portuale esistente per fare in modo che il porto possa essere utilizzato durante tutto l'arco dell'anno.

L'opportunità di mettere in sicurezza il porto è stata sfruttata, pertanto, dalle Amministrazioni pubbliche per raggiungere anche altre importanti obiettivi quali:

- a. conferire maggiore attrattività al porto come polo turistico;

- b. far assumere alla portualità pubblica, connotata ora da una diffusa forma di precarietà, un livello di servizio in base ad elevati standard europei con una visione di ampio respiro facendola diventare un vero fattore produttivo di ritorni economici per la popolazione locale e di un intero territorio;
- c. Creare nuove strutture in grado di conferire al “sistema porto” capacità di attrazione durante tutto l’arco dell’anno, dando un forte impulso all’economia turistica della zona non solo limitata al periodo estivo garantendo di conseguenza sviluppo dell’area ed occupazione anche oltre la stagione estiva.
- d. Creare un’infrastruttura pianificata in modo sostenibile con elevati standard di qualità ambientale.

3.3.3.2. Dimensionamento porto di competenza statale

Le aree portuali di Piano corrispondono, se si eccettua l’ampliamento a nord della nuova darsena e la darsena turistica a sud di competenza regionale, al bacino del porto attuale. La presente proposta di P.R.P. non modifica l’assetto funzionale delle banchine e dei moli dell’attuale porto peschereccio ma provvede ad un riordino della aree a terra definendone destinazioni e usi più consoni alle attuali condizioni e al trend in corso.

3.3.3.2.1. La nuova darsena di progetto

La darsena nord di progetto, come detto, proviene dalla proposta approvata nel 1994 dal Ministero con la configurazione definitiva inserita nel presente P.R.P. che dovrà essere sottoposta al momento della sua eventuale realizzazione a relativa VAS/VIA integrata secondo le indicazioni contenute nelle norme; qualsiasi modifica che rimanga all’interno della sagoma individuata va assoggettata ad adeguamento tecnico funzionale ai sensi dell’art.8 delle N.T.A. del Piano Regionale dei Porti. A tale proposito le norme indicano le destinazioni e i carichi urbanistici ammissibili in tali zone di espansione prevedendone i relativi standard urbanistici (verde, parcheggi e attrezzature comuni), ma non vincolano la pianificazione rinviando ad un successivo riassetto la configurazione definitiva. Sono considerate varianti al presente P.R.P. modifiche delle destinazioni d’uso ammesse nell’ambito definito dalla tavola n.11 “Zonizzazioni: Aree” e la modifica dei carichi urbanistici complessivi dell’intera area sia in termini di superfici utili lorde che di volumi.

L’attuale configurazione di tale aree è nata per far seguito alle prescrizioni dettate nel parere n. 143/2011 del 22/03/2013 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che ha imposto l’eliminazione delle funzioni più spiccatamente commerciali (terminal container e RO-RO/RO – PAX) che erano state specificate in sede di integrazioni al progetto originario.

3.3.3.2.2. Il Porto peschereccio

All’interno del bacino del porto attuale vengono riorganizzate le funzioni esistenti senza penalizzare nessuna delle attività presenti al momento ma anzi fornendo indicazioni per una maggiore flessibilità e possibilità di incremento delle destinazioni prevalenti in atto. In caso di cambi di destinazione d’uso, qualora ammessi dalle norme, sono stati fissati gli standard da fornire in materia di parcheggi pertinenziali in particolare, e forniti i limiti dimensionali delle modifiche. Sono state razionalizzate anche, per quanto possibile, la maglia interna viaria e separati i flussi operativi e di attraversamento veicolare del Porto.

Il tutto è stato progettato in completa congruenza con il Piano Regionale dei Porti che forniva indicazioni sulle funzioni del Porto di S.Benedetto nel sistema regionale dei Porti.

3.3.4. Qualità urbanistica e architettonica

Il P.R.P. promuove la qualità urbanistica e architettonica, da intendersi come coerente sviluppo progettuale che recepisce le esigenze di carattere funzionale, sociale e formale garantendo, al contempo, un armonico inserimento nell’ambiente circostante.

A tal fine, il P.R.P. prevede ad esempio:

- la valutazione delle qualità architettonica delle diverse proposte progettuali da parte delle strutture tecniche competenti nominate dalla Giunta Comunale, che potranno avvalersi anche della struttura regionale con competenza in materia di pianificazione portuale;
- l'integrazione degli impianti tecnologici in genere, inclusi quelli per la produzione di energia, all'interno degli edifici ovvero la loro schermatura;
- per la realizzazione degli edifici l'utilizzo di materiali e finiture naturali o riciclabili e l'impiego di tecniche di mascheramento tra le quali il cosiddetto "verde verticale";
- la schermatura dei punti di raccolta dei rifiuti solidi urbani;
- il divieto di ampliamento delle sedi stradali a scapito o pregiudizio degli spazi verdi, degli elementi di arredo e delle pertinenze;
- la pavimentazione delle superfici non destinate alle sedi stradali ed alle aree di sosta con laterizio, conglomerato bituminoso colorato o legno trattato;
- quantità minime di verde pubblico

3.3.5. Qualità ambientale e sostenibilità energetica

Il P.R.P. attraverso specifiche norme tecniche persegue la riqualificazione ambientale dell'area ad esempio attraverso:

- la corretta gestione dei rifiuti portuali, inclusi i liquami provenienti dalle imbarcazioni, le acque di sentina e gli oli esausti;
- l'adeguamento alle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela della Acque – Regione Marche, anche per quanto concerne la raccolta ed il trattamento delle acque meteoriche e quelle provenienti dai distributori di carburante e di lavaggio;
- l'obbligatorietà da parte dei concessionari di dotarsi di un piano di emergenza da attuare nel caso di sversamento in acqua o a terra di sostanze inquinanti quali idrocarburi o altri oli;
- l'adeguamento del sistema di pubblica illuminazione al fine di diminuire i consumi energetici da esso derivanti, aumentandone l'efficienza ed evitando l'inquinamento luminoso;
- la richiesta di elevate prestazioni da parte degli edifici di nuova costruzione in termini energetici, acustici, di tutela della salute umana e di inserimento nell'ambiente e paesaggio circostante;
- la riduzione dei consumi idrici.

Particolare è anche l'attenzione alla sostenibilità energetica del P.R.P., sia attraverso la previsione di misure volte alla riduzione dei consumi ed all'efficienza nell'uso dell'energia (alto rendimento degli impianti, prestazioni energetiche dell'involucro edilizio, ecc) sia attraverso la promozione del ricorso alle fonti energetiche rinnovabili.

In particolare, per le nuove edificazioni, il P.R.P. rende obbligatorio soddisfare almeno il 50% del fabbisogno di acqua calda sanitaria attraverso l'impiego di impianti solari termici e l'installazione di pannelli fotovoltaici, calibrando le dotazioni in funzioni della SUL di intervento.

3.3.6. Eliminazione delle "barriere architettoniche"

Le progettazioni delle opere contenute nelle previsioni del PRP dovranno essere volte ad eliminare gli impedimenti comunemente definiti «barriere architettoniche». Le NTA

contengono norme specifiche a riguardo che dovranno essere attuate in fase di progettazione degli interventi.

3.4. La Valutazione Ambientale del PRP

La legge 84/94, art. 5, comma 4, essendo antecedente all'entrata in vigore della normativa sia comunitaria che nazionale in materia di VAS, per i piani regolatori portuali prevede, una volta ottenuto il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la Valutazione d'Impatto Ambientale.

Successivamente, il d.lgs 128/2010 ha introdotto un'importante disposizione in materia di pianificazione portuale, che consente di tenere in considerazione i contenuti dei piani regolatori portuali al fine di scegliere il livello di valutazione più appropriato; l'art. 6, comma 3 – ter del d.lgs 152/06, infatti dispone: *“Per i progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento”*

Come sottolineato nel recente documento del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ISPRA, Regioni e Province Autonome intitolato “VIA – VAS: Proposta per il Coordinamento e l'Integrazione delle Procedure”, le tipologie di piani regolatori portuali ai quali applicare le disposizioni di cui all'art. 6, comma 3 – ter, del d.lgs 152/06 sono quelle in cui tra le disposizioni di piano prevalgono opere di natura progettuale ovvero per le quali il carattere progettuale prevale su quello pianificatorio e/o programmatico e la VAS, dunque, può considerarsi come un'integrazione dei contenuti strategici all'interno della VIA.

Dall'analisi dei contenuti del PRP di San Benedetto del Tronto risulta evidente la prevalenza assoluta del carattere pianificatorio; ne consegue che la valutazione ambientale adeguata sia la Valutazione Ambientale Strategica.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo di valutazione che ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, contribuendo all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di piani e programmi e assicurando, quindi, che detti piani e programmi siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

La VAS deve essere, dunque, effettuata durante la fase preparatoria del piano ed anteriormente alla sua approvazione e costituisce parte integrante del procedimento ordinario di adozione ed approvazione.

Il processo di VAS include le seguenti fasi:

- l'elaborazione del rapporto ambientale;
- lo svolgimento di consultazioni;
- la valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni;
- la decisione;
- l'informazione sulla decisione;
- il monitoraggio.

Nel Rapporto Ambientale dovranno essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere

sull'ambiente e sul patrimonio culturale, in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano stesso.

La definizione della portata e del livello di dettaglio del Rapporto Ambientale deve avvenire attraverso una fase di consultazione, attivata a partire dalle fasi preliminari di determinazione dei contenuti del piano in oggetto (obiettivi generali di piano).

Questa consultazione preliminare coinvolge soggetti con specifiche competenze e responsabilità in materia ambientale e impiega come strumento di supporto il Rapporto Preliminare (elaborato n.20).

La VAS del PRP di San Benedetto del Tronto è stata formalmente avviata il 5 agosto 2011, tramite la trasmissione del Rapporto preliminare e della proposta di soggetti competenti in materia ambientale all'Autorità Competente alla VAS regionale⁴; risulta, quindi, attualmente in corso la definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da inserire nel Rapporto Ambientale.

Il recepimento delle prescrizioni ovvero delle eventuali misure di mitigazione e/o di compensazione degli impatti ambientali negativi significativi derivanti dall'attuazione delle previsioni di del P.R.P. ed individuati in fase di VAS, è esplicitamente previsto dalle NTA ed esse costituiranno parte integrante del P.R. P. medesimo .

⁴ Posizione di Funzione Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali del Servizio Territorio Ambiente Energia

Allegati:

- Protocollo di intesa 15 febbraio 2010;
- Rinnovo del Protocollo di Intesa 29/04/2013.

REG. INT. N. 14674

15 FEB 2010



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 ai 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

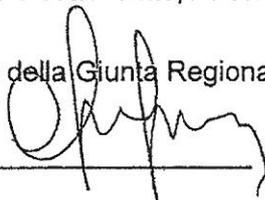
1. Il presente Protocollo, che entra in vigore a decorrere dalla data di sottoscrizione, ha la durata di ventiquattro mesi e potrà essere rinnovato con atto aggiuntivo che richiami gli stessi contenuti e termini riportati nel presente Protocollo, previa delibera dei rispettivi Organi competenti.

Art. 14 - Foro competente

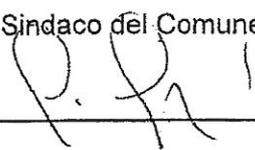
1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 15, comma 2 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le eventuali controversie che dovessero insorgere in merito all'esecuzione del presente Protocollo sono riservate alla giurisdizione esclusiva del Tribunale Amministrativo Regionale delle Marche.

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

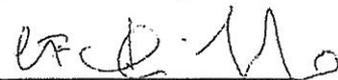
Il Presidente della Giunta Regionale delle Marche Gian Mario Spacca



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.

PM



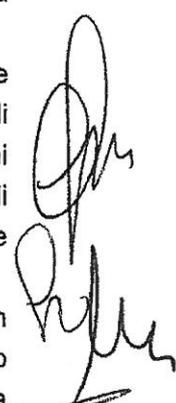

**PROTOCOLLO D'INTESA
PER L'AGGIORNAMENTO DEL PIANO DEL PORTO
TRA REGIONE MARCHE,
CAPITANERIA DI PORTO DI SAN BENEDETTO
ED IL COMUNE DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO**

L'anno 2013, il giorno 29 del mese di aprile, in San Benedetto del Tronto, sono presenti:

- Gian Mario Spacca, Presidente della Regione Marche,
 - (CF) Michele Castaldo, Comandante della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto,
 - Giovanni Gaspari, Sindaco del Comune 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 D.A.C.R. n. 149 del 02.02.2010 ha approvato il Piano Regionale dei Porti, che prevede per il Porto di San Benedetto l'obiettivo primario di aggiornare il P.R.P.
6. La Regione Marche, la Capitaneria di Porto e Comune di S.Benedetto del Tronto hanno stipulato un protocollo di intesa per la redazione di un adeguamento tecnico funzionale della zona sud del Porto e l'aggiornamento del Piano del Porto in data 15/2/2010, il cui schema è stato approvato con Delibera di G.Reg. n.2137 del 14.12.2009 e Delibera di G. Comunale n.352 del 15.12.2009
7. Con delibera di Giunta Comunale n.36 del 22/02/2011 il progetto di adeguamento tecnico della zona sud del Porto veniva approvato e quindi successivamente inviato alla Regione per l'approvazione definitiva. La Regione tramite la P.F. "Pianificazione Porti" effettuata l'istruttoria provvedeva ad approvare l'adeguamento tecnico



funzionale ai sensi dell'art.8 delle N.T.A. del Piano Regionale dei Porti con Decreto del Dirigente n.15/IVD del 9/03/2011.

8. In data 05/09/2011 con Delibera n.71 il Consiglio Comunale di San Benedetto del Tronto approvava l'intesa ai sensi dell'art.5 della legge n.84 del 1994 con la Capitaneria di Porto.
9. Il Piano del Porto è stato adottato con provvedimento del Comandante della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto del 8/9/2011 e trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per il parere del Consiglio Superiore dei LL.PP., ai sensi della legge n.84 del 1994.

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.
3. Il Protocollo di intesa firmato in data 15/2/2010 aveva durata di 24 mesi ed è pertanto scaduto.
4. Si ritiene necessario di proseguire l'attività per arrivare all'approvazione del P.R.P.

Visto

1. L'allegato 1 del presente Accordo che indica le azioni strategiche per la definizione 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 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 arrivare rapidamente all'approvazione del Piano.

Art. 3 - Obblighi delle parti

1. Le parti si impegnano a definire l'aggiornamento del P.R.P. di San Benedetto del Tronto in coerenza con le azioni strategiche e gli indirizzi operativi definiti all'allegato 1;
2. 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.
3. Eventuali revisioni sostanziali saranno definite con atti aggiuntivi al presente Protocollo.
4. 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 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 per l'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 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 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

1. I soggetti firmatari del presente protocollo costituiscono il "tavolo istituzionale" 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 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 – Costituzione "gruppo di lavoro"

1. E' istituito, con il presente atto, un gruppo di lavoro misto tra dipendenti della Regione Marche, della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto e del Comune di San Benedetto del Tronto per la redazione del Piano Regolatore Portuale (PRP);
2. responsabile del procedimento di redazione e controdeduzione delle osservazioni al PRP è il dirigente del Servizio Infrastrutture, Trasporti, Energia della Regione Marche;
3. il gruppo di lavoro è costituito dal personale degli Enti firmatari l'accordo, che sarà individuato con appositi atti;
4. per la disciplina dei criteri di affidamento degli incarichi, le modalità di costituzione, accantonamento, ripartizione e liquidazione del relativo fondo incentivante previsto dall'art. 92, comma 6 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 verrà applicato il Regolamento regionale approvato con DGR 1072 del 08/10/2007;
5. ogni Ente firmatario l'accordo liquiderà le spese relative al compenso incentivante del proprio personale secondo gli importi di propria competenza.

Art. 9 - Referenti

6. Responsabile del procedimento di redazione e approvazione (atto di intesa) da parte del Consiglio Comunale dell'aggiornamento del P.R.P. è il Dott. Ing. Marco Cicchi del Servizio Pianificazione Urbanistica del Comune di San Benedetto del Tronto.



7. Il "gruppo di lavoro" responsabile della stesura dell'aggiornamento del P.R.P. 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, dal personale tecnico indicato dalla Regione Marche e dal personale tecnico della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto. 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.
8. Le riunioni del "gruppo di lavoro" si terranno presso la Capitaneria di Porto o, in sostituzione nei casi in cui vi sia la necessità, presso il Comune di San Benedetto del Tronto.

Art. 10 - 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. 11 - Attività speciali

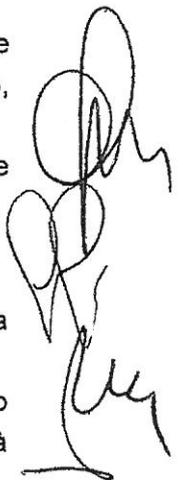
1. Qualora siano individuate dai referenti di cui all'art. 8, "attività speciali" non previste nel presente protocollo le medesime, possono essere inserite, ai sensi dell'art. 3, comma 3, in appositi atti aggiuntivi al presente protocollo.
2. Negli atti aggiuntivi di cui al comma 1, sono altresì disciplinate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

Art. 12 - 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. 13 - 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. 14 - Durata

1. Il presente Protocollo, che entra in vigore a decorrere dalla data di sottoscrizione, ha la durata fino alla data di approvazione del P.R.P. da parte della Giunta Regionale a norma dell'art. 5 della Legge 84/94 e del comma 6 dell'art. 6 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regionale dei Porti approvato con DACR 149 del 02/02/2010.

Art. 15 - Foro competente

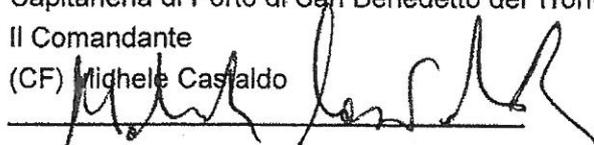
1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 15, comma 2 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le eventuali controversie che dovessero insorgere in merito all'esecuzione del presente Protocollo sono riservate alla giurisdizione esclusiva del Tribunale Amministrativo Regionale delle Marche.

Letto, firmato e sottoscritto,
Ancona, il 29 aprile 2013

Regione Marche
Il Presidente
Gian Mario Spacca



Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto
Il Comandante
(CF) Michele Casfaldo



Comune di San Benedetto del Tronto
Il Sindaco
Giovanni Gaspari

