

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE



DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

ALLEGATO 4 – PIANIFICAZIONI PORTUALE VIGENTI E RELATIVI STATI DI ATTUAZIONE ED ADEGUAMENTO

Giugno 2023

Adottato dal Comitato di Gestione con Delibera N.46 del 29.06.2023

Per la Direzione Tecnica

RUP Ing. Gianluca PELLEGRINI ; DEC Ing. Laura ROTOLONI

Per il supporto tecnico specialistico il Raggruppamento Temporaneo di Professionisti

MODIMAR – ACQUATECNO – SEACON – ENVIRONMENT PARK- MIGLIACCIO - FRANCALANZA - GEOLOGI ASSOCIATI FANTUCCI E STOCCHI



1	PREMESSA	1
2	PORTO DI ANCONA E FALCONARA MARITTIMA	1
3	PORTO DI S. BENEDETTO	7
4	PORTO DI PESCARA	11
5	PORTO DI ORTONA	16
6	PORTO DI PESARO	20

1 PREMESSA

Il presente allegato illustra gli strumenti di pianificazione vigenti nei porti costituenti il Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ed i relativi stati di attuazione e adeguamento.

2 PORTO DI ANCONA E FALCONARA MARITTIMA

Il Piano regolatore portuale vigente di Ancona consiste nella Variante approvata con D.M. del 14/07/1988 a cui si aggiungono i numerosi Adeguamenti Tecnico Funzionali – Varianti predisposti dall’Autorità di Sistema negli anni a seguire fino ad oggi.

Il Piano Regolatore Portuale vigente costituisce Variante di quello predisposto nel 1959 dal Prof. Ferro ed approvato con D.M. n. 5902 del 28/10/1965. E’ stato redatto dall’Ufficio del Genio Civile per le opere marittime di Ancona nell’agosto del 1982 allo scopo di:

- ottenere fondali più profondi (almeno 15 m);
- aumentare gli spazi operativi;
- razionalizzare l’assetto e gli impianti portuali conseguendo un più equilibrato rapporto con il tessuto urbano;
- realizzare banchine rettilinee di notevole estensione;
- sviluppare la viabilità, sia interna che esterna, di raccordo con le grandi vie di comunicazione per migliorare l’integrazione del porto con il territorio.

Questo progetto di Variante ha ottenuto parere favorevole, con alcune prescrizioni, dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (C.S.LL.PP.) con voto n. 579 del 22/04/1983 che lo ha successivamente licenziato con voto n. 1 del 27-28/01/1988 ed è stato approvato con D.M. dei Lavori Pubblici n. 1604 del 14/07/1988.

Questa Variante distingue tre fasce d’intervento, strettamente connesse tra di loro, finalizzate ad assicurare il migliore funzionamento e la massima efficienza dell’intero complesso portuale per ciascuna componente.

- a) *Opere prettamente marittime.* Rispetto al vecchio Piano portuale le opere foranee arretrano di oltre 500 m. Sono previsti due moli di protezione, lungo 900 m quello di sopraflutto e lungo 2.000 m quello di sottoflutto.
- b) *Destinazione d’uso e la sistemazione delle aree.* Il Piano propone una strada in galleria di trasferimento del traffico extradoganale dal Molo Trapezoidale a Via Vanvitelli e, oltre, ai Cantieri navali riuniti. Nel Porto Storico esso prevede l’abbattimento delle costruzioni a ridosso dei monumenti storici nonché una migliore distribuzione dei servizi attraverso il recupero di alcune aree e la ristrutturazione di edifici fatiscenti. Propone anche l’arretramento dei cantieri navali ai quali fornisce, tramite una colmata di un ettaro, ulteriori spazi a parcheggio.
- c) *Reti di comunicazione con il territorio.* Rispetto a ciò il Piano fa proprie le indicazioni del comune di Ancona non rientrando queste infrastrutture nel proprio ambito territoriale di competenza.

Successivamente, in adempimento alle prescrizioni del voto suddetto, l’Autorità ha proceduto con la scelta della migliore configurazione portuale, la “soluzione D”, sulla quale il C.S.LL.PP. si è positivamente espresso nell’adunanza del 02/04/1997 con voto n. 122. Il C.S.LL.PP. ha anche approvato le 3 delle 4 delle fasi di attuazione del Piano regolatore portuale quelle di seguito indicate:

- Opere a mare di 1^a fase – realizzazione di 600 mt della diga di sottoflutto e dei primi 334 metri della Banchina Rettilinea – Progetto esecutivo approvato con voto n° 305 adunanza del 03/07/1997;
- Opere a mare di 2^a fase – realizzazione di 350 mt della diga di sottoflutto e completamento della Banchina Rettilinea – Progetto esecutivo approvato con voto n° 211 adunanza del 24/05/2000;
- Opere a mare di 3^a fase - realizzazione del Molo foraneo di sopraflutto e demolizione di parte del Molo Nord – progetto definitivo approvato con voto n° 194/04 adunanza del 15/12/2005.

Gli Adeguamenti Tecnico Funzionali approvati successivamente consistono in:

- “Adeguamento del raccordo tra le banchine n. 10 e 11” - Voto espresso nell’adunanza del C.S.LL.PP. del 05/07/2000 n. 139;
- “Nuova sede per i servizi tecnici nautici per il Corpo dei Piloti ed il Gruppo Ormeggiatori” - Voto espresso dal C.S.LL.PP. nell’adunanza del 04/07/2001 n. 179;
- “Adeguamento delle banchine nn. 13 e 14 all’ormeggio delle navi traghetto” - Voto espresso del C.S.LL.PP. nell’adunanza del 11/06/2003 n. 58 e voto n. 170 del 27/10/2010;
- “Lavori di razionalizzazione della viabilità ed adeguamento del varco doganale in via Da Chio” - Voto espresso del C.S.LL.PP. nell’adunanza del 01/10/2003 n. 176;
- “Parziale demolizione del Molo Nord” con voto espresso del C.S.LL.PP. nell’adunanza del C.S.LL.PP. del 11/02/2015 n. 76/2014 e Decreto del Dirigente del Servizio Infrastrutture Trasporti ed Energia n. 248/ITE del 21/07/2015;
- “Riprofilatura delle banchine n. 4 e n. 5” - Voto espresso del C.S.LL.PP. nell’adunanza del 25/09/2014 n. 50/2014 e Decreto del Dirigente del Servizio Infrastrutture Trasporti ed Energia n. 10/ITE del 21/07/2015;
- “Adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano regolatore portuale finalizzato all’uso delle banchine n. 19, 20 e 21” - Voto espresso dal C.S.LL.PP. nell’adunanza del 27/01/2021 n. 91/2020. Questo ultimo Adeguamento tecnico funzionale prevede la realizzazione di due accosti per traghetti tramite l’impiego di pontoni per i portelloni di poppa (da perfezionare);
- “Adeguamenti tecnico funzionale per la realizzazione di un terrapieno a mare a fianco della banchina “ex materiali ferrosi” nella darsena Fincantieri nel porto di Ancona” adottato dal Comitato di Gestione con delibera del 27/05/2022 n. 14 (da perfezionare).

A quanto sopra si aggiunge la Variante Localizzata recante il titolo “Progetto di fattibilità tecnica ed economica del banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino” sul quale il C.S.LL.PP. si è espresso con parere n. 71/2019 reso nell’adunanza del 15/11/2020. Questo Progetto, invece, propone la realizzazione di un accosto per crociere nella Darsena Fincantieri.



Figura 2-1 Porto di Ancona. Piano Regolatore Portuale vigente (fonte: Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale).

L’elaborato grafico fornito in allegato al presente documento, riporta anche due progetti approvati la cui rilevanza ai fini dello sviluppo del porto di Ancona è strategica:

- “Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna – Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria” del febbraio 2019;
- “Implementazioni infrastrutturali a sostegno del trasporto intermodale nell’area portuale di Ancona” di gennaio 2019.

Tuttavia, per ben comprendere la attuale situazione del porto si accenna brevemente nel seguito al Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST) predisposto a cura del comune di Ancona nel 1998 e, soprattutto, al Piano di Sviluppo del Porto, elaborato dall’allora Autorità Portuale di Ancona in collaborazione con il comune. Questo strumento di pianificazione non ha concluso l’iter di approvazione previsto dalla L. n. 84/1994 ma è stato approvato dal Comune di Ancona come Piano Particolareggiato Esecutivo (PPE) della “ZT 26 – Porto” del Piano Regolatore Generale Comunale vigente, divenendo riferimento imprescindibile per la programmazione/pianificazione dell’Autorità Portuale. Ciò rende evidente, fin da ora, come, nel caso del porto di Ancona, la pianificazione portuale e quella urbana siano strettamente connesse.

Il comune di Ancona elabora il PRUSST per il vasto sistema territoriale che gravita attorno al porto di Ancona, nell’ottica di realizzare, insieme a interporto, aeroporto e stazione ferroviaria, un sistema integrato, con elementi tra loro connessi anche telematicamente. Il Programma propone il completamento della viabilità primaria, la variante SS 16 – asse attrezzato – porto – by pass della Palombella, il miglioramento della viabilità secondaria, il recupero degli storici quartieri Piano e Archi e la realizzazione di una struttura multifunzionale nell’area dello scalo ferroviario Marotti, sottoutilizzato dalle RFI, quale porta urbana e polo direttivo del sistema integrato di cui si è detto all’inizio.

Il Piano di Sviluppo del porto di Ancona, elaborato congiuntamente dall’Autorità Portuale di Ancona e dal comune, sulla base di un apposito Protocollo di Intesa, viene approvato dal Consiglio Comunale con Determinazione n. 130 del 14/11/2005, in quanto Piano Particolareggiato Esecutivo dell’ambito portuale (ZT

26 Porto del Piano regolatore generale comunale), ai sensi della L.R. n. 34/1998. Con Deliberazione n. 18 del 04/07/2006, il Piano di Sviluppo viene adottato dal Comitato Portuale ai sensi della L. n. 84/1994. Inviato al Consiglio Superiore di Lavori Pubblici per l'espressione del parere di competenza, il Piano è da questo restituito per il mancato ricevimento delle integrazioni richieste.

Nel 2007, l'Autorità Portuale e il comune sottoscrivono un *addendum* a Protocollo di Intesa per l'elaborazione delle suddette integrazioni e il documento rivisitato viene nuovamente trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, questa volta, esprime il parere favorevole con prescrizioni n. 01/08 del 30/05/2008.

Nel gennaio 2010, viene avviata la procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale presso il Ministero dell'Ambiente che, nel luglio 2012, formula una richiesta di integrazioni. Nel frattempo, viene indetta una Conferenza di Servizi regionale nella quale i partecipanti avanzano richieste di integrazione e chiarimento, soprattutto riguardanti la grande frana di Ancona, e rilasciano i pareri di competenza.

Con Deliberazione n. 4 del 23/04/2014, il Comitato Portuale interrompe l'iter di approvazione del Piano di Sviluppo del porto.

Il Piano di Sviluppo portuale di Ancona persegue l'obiettivo generale della realizzazione di un sistema portuale efficiente e competitivo nei riguardi degli scali concorrenti, in grado di creare opportunità di sviluppo ad Ancona e alla Regione Marche (in termini produttivi ed occupazionali), integrato con la città quale spazio urbano di eccellenza. I corrispondenti obiettivi specifici consistono in:

- ottimizzazione dell'uso degli spazi portuali, attraverso la specializzazione delle funzioni e la riqualificazione degli spazi aperti, delle infrastrutture e degli edifici;
- potenziamento dell'infrastrutturazione interna al porto e delle connessioni con la rete esterna, anche per realizzare un'integrazione con i sistemi di trasporto intermodali;
- promozione di processi di integrazione dell'area portuale con il sistema urbano.

Per quanto concerne le infrastrutture per la mobilità, il Piano propone la Stazione Marittima nel Porto Storico, una nuova organizzazione ferroviaria per il Porto Commerciale, la realizzazione di un parcheggio polmone, una intersezione tra l'asse attrezzato – via Matteri – via Einaudi e l'ingresso al parcheggio della dogana e, infine, una viabilità sottomare in alternativa alla vecchia idea del ponte mobile.

L'immagine che segue mostra l'assetto portuale proposto dal Piano.

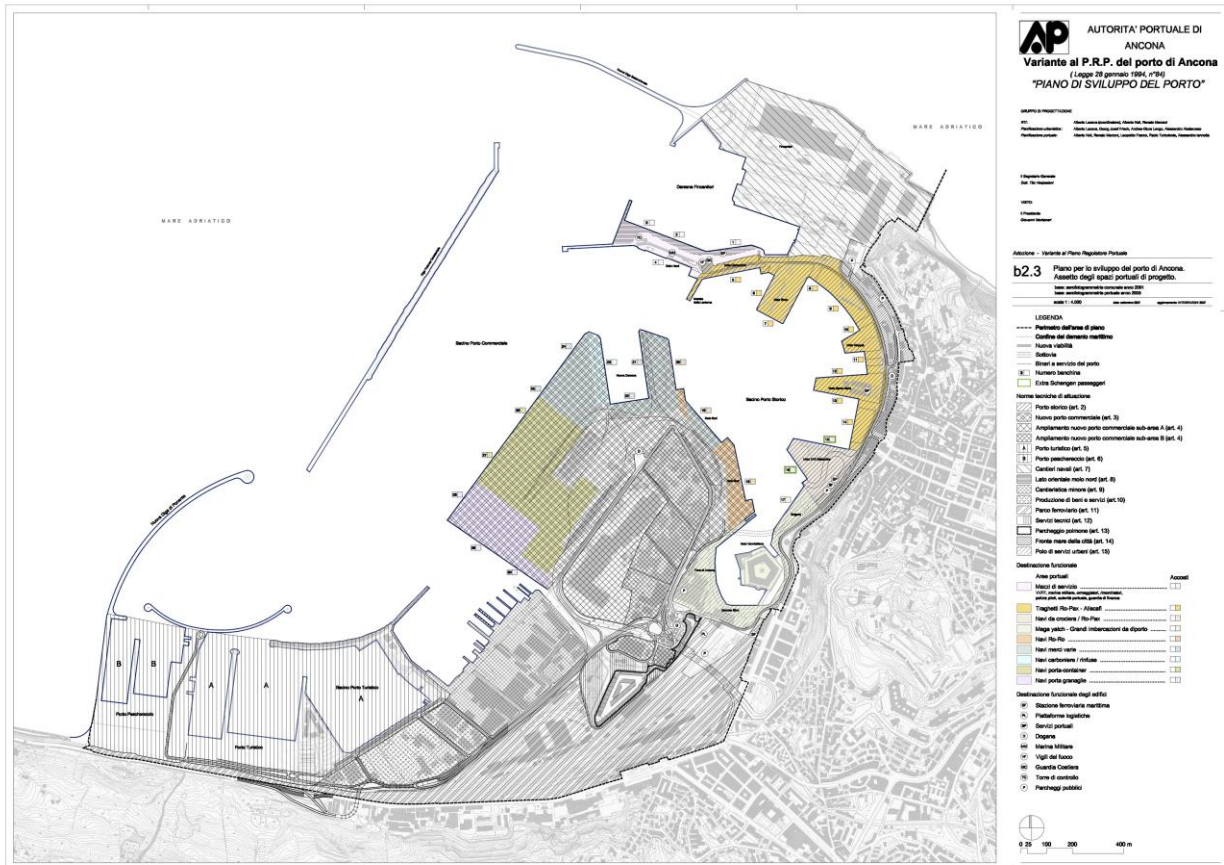


Figura 2-2 Porto di Ancona. Piano di Sviluppo del porto di Ancona. Elaborato b2.3 Assetto degli spazi portuali di progetto (fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale)

Il fronte orientale del Porto Storico, dal Molo Clementino al Molo Santa Maria, è destinato ai Ro – Pax e Aliscafi, il Molo XXIX settembre alle navi da crociera, mentre la zona del Mandracchio (compreso l'accosto 17) è dedicato ai mega yacht. Il fronte occidentale del Porto Storico è destinato a navi Ro – Ro e carboniere/rinfuse, la Nuova Darsena alle navi per merci varie e la restante parte della Banchina rettilinea, fino alla foce del Conocchio, al traffico contenitori e granaglie.

Il Piano di Sviluppo propone l'ampliamento del Porto Commerciale nelle aree retro portuali un tempo appartenenti al Consorzio ZIPA e conferma le funzioni di cantieristica navale e nautica, oltre al diportismo nautico. Allo sviluppo del diporto nautico dedica due nuove darsene ad occidente e ulteriori due, sempre ad occidente, consentono la delocalizzazione della pesca dal Bacino del Mandracchio in favore dei mega yacht.

Volendo restituire una immagine sintetica di quanto sopra, nel Piano di Sviluppo, il Porto Storico assume una connotazione turistica e per passeggeri, mentre il Porto Commerciale, potenziato, si sposta definitivamente ad ovest, oltre il Mandracchio, che assume una indiscutibile connotazione portuale ed urbana allo stesso tempo. Le nuove strutture per il diporto nautico e per la pesca ad occidente contribuiscono a configurare definitivamente il porto ad occidente.

La configurazione portuale proposta è rappresentata nell'immagine che segue che ben evidenzia gli interventi necessari alla trasformazione.

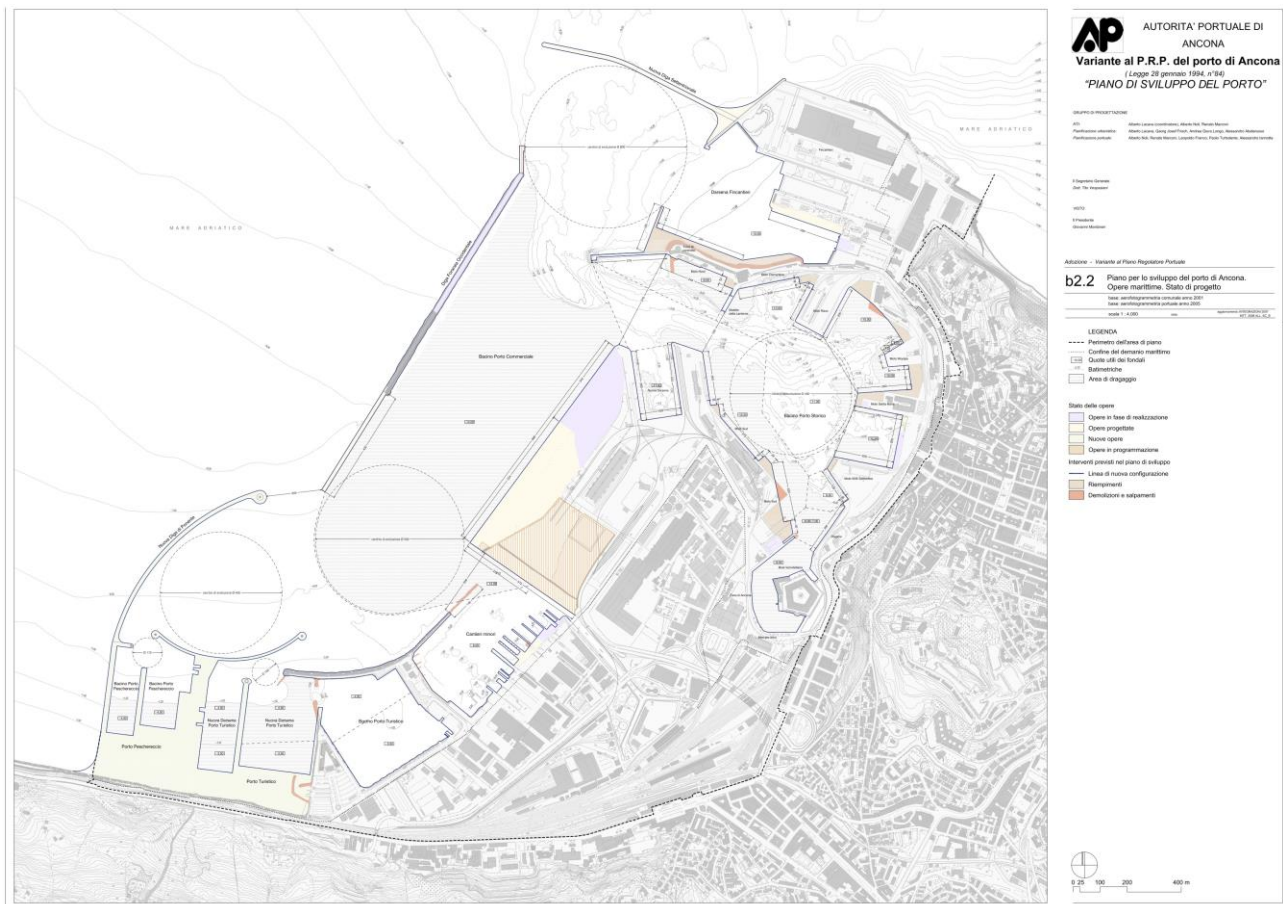


Figura 2-3 Porto di Ancona. Piano di Sviluppo del porto di Ancona. Elaborato b2.2 Assetto degli spazi portuali di progetto (fonte: Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale)

Gli interventi di trasformazione proposti consistono nell'ampliamento del Molo Clementino, nella risagomatura di alcune banchine nel Porto Storico e del Porto Commerciale, nel completamento della banchina Rettilinea, nelle nuove darsene per il diporto nautico e per la pesca ad ovest di cui si è detto, ed, infine, nella realizzazione della nuova Diga Settecentrale e nell'allungamento della Diga Foranea Occidentale che, insieme alla Nuova Diga di Ponente, delimitano l'imboccatura a sud.

3 PORTO DI S. BENEDETTO

Il PRP del porto di San Benedetto del Tronto (SBT), di cui si riporta nella allegata P.04.b Stato di attuazione della pianificazione portuale vigente Porto di San Benedetto del Tronto e nella parte sinistra della Figura 3-1 la planimetria "Zonizzazione: Aree", è stato approvato in via definitiva con DGR n. 651 del 30/05/2014, al termine di un lungo e complesso iter di studio e di confronto tra gli enti e le amministrazioni coinvolte, passato attraverso:

- l'attivazione di uno 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);
- la sottoscrizione in data 13/02/2010 di un "Protocollo di intesa per l'ATF della zona Sud del porto" tra Capitaneria di Porto, Regione Marche e Comune di SBT;
- la sottoscrizione in data 29/04/2013 di un "Protocollo di intesa per l'aggiornamento del Piano del porto" tra Capitaneria di Porto e Comune di SBT.

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

Nelle previsioni del vigente PRP il porto mantiene - dal punto di vista planimetrico - la conformazione a bacino, con imboccatura traslata su fondali maggiori rispetto a quelli attuali mediante nuove opere marittime costituite dal prolungamento del molo di sopraflutto e da un nuovo molo di sottoflutto, parallelo a quello attuale e radicato più a Nord che consentono di ricavare la Nuova Darsena. Le nuove opere marittime coincidono con quelle già approvate con D.M n. 2722 del 02/11/1985 e V.te D.M. n. 1391 del 03/06/1988 riportate nel pannello di destra della Figura 3-1. L'imboccatura portuale e l'avamposto avranno fondale dragato alla quota -9,0 m dal l.m.m. la quale posto in continuità alla corrispondente profondità naturale mediante un canale di accesso lungo circa 600 m. La profondità degli accosti della nuova darsena è prevista alla quota -8,0 m dal l.m.m.

Come accennato in precedenza gli studi eseguiti tra il 1992 e il 1994 per conto dell'allora Ministero dei LL. PP. mediante un modello fisico a fondo mobile, consentirono di stimare una riduzione dei fenomeni di interrimento dell'imboccatura che con la nuova configurazione delle opere foranee prevista dal PRP, si dovrebbero ridurre dagli attuali circa 20.000 m³/anno a circa 13.000 m³/anno.

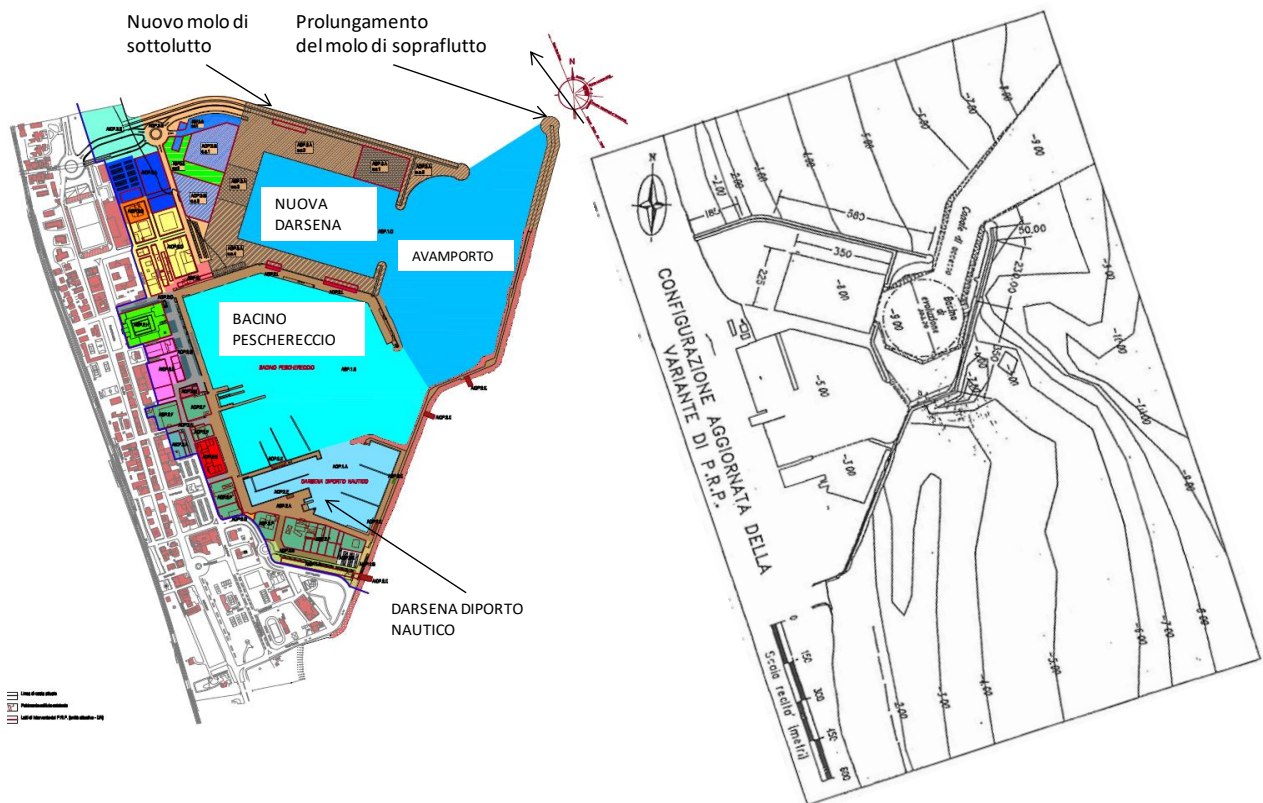


Figura 3-1 Sinistra: Planimetria “Zonizzazione: Aree” del nuovo PRP del Porto di S. Benedetto del Tronto approvato nel 2014. Destra: nuove opere marittime

La prevista espansione verso Nord del porto consente di ricavare nuove vasche di colmata; a partire dall’anno 2010 è stata realizzata in effetti dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, mediante le proprie strutture decentrate, una cassa di colmata nella zona a nord del molo nord in corrispondenza del primo ampliamento della nuova darsena.



Figura 3-2 Cassa di colmata sul paramento esterno del molo di sottolutto

Con riferimento alle figure precedenti ed alle notizie assunte nel corso della riunione tenutasi presso gli Uffici del Comune di San Benedetto del Tronto in data 25.11.2021, lo stato di attuazione degli interventi previsti dal vigente PRP è così riassumibile:

Opere a mare:

- non sono state realizzate le opere di prolungamento del molo di sopraflutto e le opere relative alla Nuova Darsena, a Nord dell'attuale molo di sottoflutto;
- è stata realizzata e completata, in corrispondenza del previsto banchinamento del paramento esterno del molo di sottoflutto, una vasca di colmata, utilizzata per il recapito dei sedimenti dragati nell'ambito degli interventi di manutenzione dell'imboccatura portuale.

Pianificazione a terra

La pianificazione a terra del vigente PRP ha come obiettivi in sintesi:

- separazione dei flussi operativi strettamente portuali (movimentazioni natanti e mezzi d'opera sulle banchine e aree retrostanti) da quelli stradali cittadini, mediante l'individuazione dei flussi dei mezzi d'opera nell'ambito operativo portuale e con l'inserimento al suo interno delle aree cantieristiche e definizione delle zone delimitate per i travel-lifts e i mezzi d'opera cantieristici;
- miglioramento dell'accessibilità al Porto sia ciclo pedonale che veicolare, tramite l'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
- collegamento alla grande viabilità, utilizzando il casello di Grottammare posto a nord del Porto a circa 2,5 km e in diretta comunicazione con la S.S.n.16. Il PRP prevede due alternative praticabili: creare un sottopasso alla ferrovia su via D'Annunzio in corrispondenza della rotatoria dell'ex Stadio "F.lli Ballarin", ovvero 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.
- Il PRP riporta anche un'ipotesi in fase di studio preliminare, di un asse stradale su tunnel sottostrada che dalla rampa d'accesso posizionata nella zona portuale alla base della nuova darsena, inoltrandosi sotto l'attuale rotatoria evitando la viabilità costiera/lungomare e riutilizzando il sottopasso ferroviario esistente, si immette attraverso una nuova rotatoria alla SS n.16. Lo svincolo autostradale (Casello di Grottammare) dista dalla rotatoria circa 3000 metri.

Allo stato attuale non sono stati realizzati interventi finalizzati direttamente al conseguimento degli obiettivi sopra richiamati.

Per contro a partire dalla primavera 2018 nella zona Sud del porto nell'area antistante i cantieri navali attigua al parcheggio pubblico denominato "Piazzale Mar del Plata" a servizio sia della Darsena turistica sia del centro cittadino urbano, sono state attuate le seguenti azioni tecniche, amministrative e operative finalizzate ad una generale riqualificazione dell'area stessa:

- in data 18/4/2019 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra Comune di S. Benedetto del Tronto e Autorità di Sistema Portuale del Medio Adriatico con il quale i due Enti si impegnavano a collaborare per l'attuazione delle previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale di S.Benedetto;

- all'interno di detto protocollo è stato introdotto un primo finanziamento regionale pervenuto con la DGR n.733 del 5/6/2018 che ha fissato i criteri di ripartizione delle risorse finanziarie assegnate alle Darsene turistiche di competenza Regionale;
- con Decreto di ripartizione del Dirigente del Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio n. 191 del 27/7/2018 è stata assegnata al Porto di S.Benedetto del Tronto, per la parte di competenza regionale (darsena turistica), la somma complessiva di euro 212.200,00;
- al fine di coordinare i primi fondi regionali con quelli dell'Autorità di Sistema Portuale, con Delibera di Giunta Comunale n.126 del 9/7/2019 il Comune di S. Benedetto ha approvato in linea tecnica la progettazione definitiva di un progetto unitario che contemplasse due stralci esecutivi, comprendenti sia le opere di urbanizzazione dell'area operativa di accesso ai cantieri sia la realizzazione dei servizi alla darsena turistica (parcheggi e spazi polifunzionali connessi);
- nelle more dell'attuazione dei lavori del I stralcio funzionale di competenza dell'Autorità Portuale – il cui progetto esecutivo è stato completato nella primavera 2020 dal Comune nell'ambito del citato protocollo di intesa per un importo di € 287.800,00 di cui € 234.840,74 per lavori – sono stati realizzati a partire dal Dicembre 2020 e completati nel Settembre 2021 con i sopradetti fondi regionali gli interventi previsti nel II stralcio , di importo € 212.200,00 di cui € 158.709,59 per lavori ;
- non sono tuttora stati realizzati i lavori di competenza dell'Autorità Portuale (ex primo stralcio come sopra riportato) che riguardano in particolare le opere di urbanizzazione dell'area di risulta posta tra i cantieri navali e il piazzale Mar del Plata ;
- considerato che la Regione Marche , con la DGR n.678 del 31/05/2021 , nel fissare i criteri di ripartizione di ulteriori risorse finanziarie da destinare agli investimenti nelle aree Portuali di competenza Regionale per l'annualità 2022 ha messo a disposizione del porto di S. Benedetto del Tronto fondi per € 148.540,00 , assegnati con Decreto del Dirigente del Servizio Tutela, Gestione ed Assetto del territorio n.134 del 17/06/2021 , l'Amministrazione comunale ha predisposto nel Novembre 2021 un "Progetto preliminare di completamento opere di urbanizzazione zona Sud cantieri – Darsena turistica" ; Il progetto prevede la riqualificazione dell'area a terra del parcheggio con la manutenzione e bitumatura del manto stradale degradato, l'inserimento della illuminazione stradale, il rifacimento della segnaletica ed altri lavori accessori per servizi inerenti la darsena turistica.

Da quanto esposto nei precedenti punti della presente relazione emerge che le criticità di maggior rilievo per il porto di San Benedetto del Tronto sono quelle relative all'interrimento dell'imboccatura portuale ed alle difficoltà di accesso stradale all'area portuale.

In relazione poi al vigente PRP ed ai successivi sviluppi delle attività di pianificazione sarà inoltre da tenere in conto l'osservazione presentata dal Comune di Grottammare in fase istruttoria che pone in evidenza le ripercussioni della realizzazione della nuova Darsena Nord sul litorale a Nord del porto, in termini di possibili fenomeni di erosione delle spiagge, inquinamento ambientale ed acustico , diminuzione della fruibilità degli arenili posti a Sud della foce del Tesino; per effetto della quale le N.T.A. del P.R.P. sono state integrate nel seguente modo : *"... la conformazione del bacino marittimo sarà assoggettata a V.I.A. come opera pubblica da realizzarsi ai sensi del D.Lgs. 152/2006; nell'ambito di tale procedura occorrerà valutare l'alternativa di non realizzazione e l'alternativa di diversa conformazione della nuova Darsena Nord alla luce di studi ambientali che considerino lo stato e le dinamiche erosive costiere ..."* .

4 PORTO DI PESCARA

Con Deliberazione n. 678/I della Giunta Regionale della Regione Abruzzo del 25 ottobre 2016 è stato approvato il nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Pescara nel seguito indicato con PRP 2008.

Il PRP 2008 ridisegna l'ambito portuale del porto (vedi Figura 4-1) e prevede:

- lo spostamento della foce fluviale oltre l'attuale diga foranea deviando e prolungando il tratto terminale del fiume;
- la realizzazione del nuovo porto peschereccio localizzato all'esterno del porto canale lungo la sponda sinistra idraulica;
- la riorganizzazione della attuale darsena commerciale che prevede: la realizzazione di due nuove banchine, il prolungamento di una delle due banchine esistenti e il prolungamento del tratto di levante dell'attuale diga foranea.

In tal modo:

- si separano completamente le funzioni portuali dall'asta fluviale;
- si eliminano gli attuali problemi di sedimentazione della darsena commerciale,
- si riduce drasticamente l'influenza del pennacchio fluviale sulle coste adiacenti, in particolare su quella posta a Nord-Ovest del Porto.

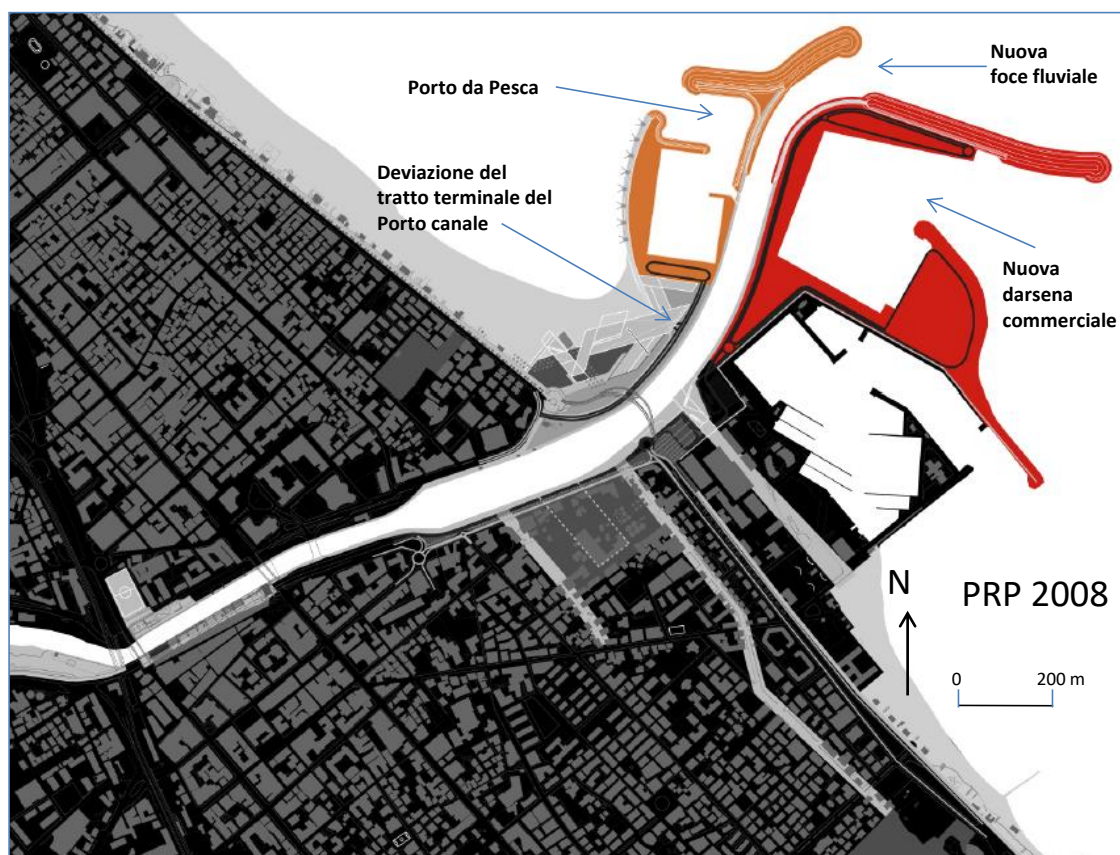


Figura 4-1 Porto di Pescara: planimetria del PRP 2008 (zona arancione Porto da Pesca – zona rossa Porto Commerciale).

Un ulteriore vantaggio di estrema importanza apportato dalla configurazione del PRP 2008 è quello di migliorare le condizioni di deflusso del fiume Pescara nel tratto urbano.

Nell'ambito degli studi eseguiti a supporto del Piano, si è valutato che la portata limite al di sopra della quale si verifica l'esondazione fluviale passa da circa 500 m³/s nella configurazione attuale a circa 700 m³/s nella configurazione prevista dal PRP 2008.

Questa proposta non è stata accolta dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in quanto è stata giudicata coerente nella motivazione dell'adeguamento ed è apparsa non dimostrata la conseguenziale "non sostanzialità delle modifiche". Il CSLP con il suo parere ha evidenziato che nelle zone dove si dovrebbe realizzare il mercato ittico sussiste un elevato rischio di esondazione del Fiume Pescara ed ha ribadito di sconsigliare l'ormeggio delle imbarcazioni lungo il tratto terminale del Fiume Pescara.

La prima opera da realizzare per l'attuazione del nuovo PRP riguarda la deviazione del tratto terminale dell'asta fluviale (deviazione del porto canale di Pescara).

Come già accennato, nella prima fase (Fase I) è intervenuto il Provveditorato alle Opere Pubbliche Lazio, Abruzzo e Sardegna il quale ha realizzato gli interventi riportati nella Figura 4-2 già descritti in precedenza che mostra lo stato attuale.

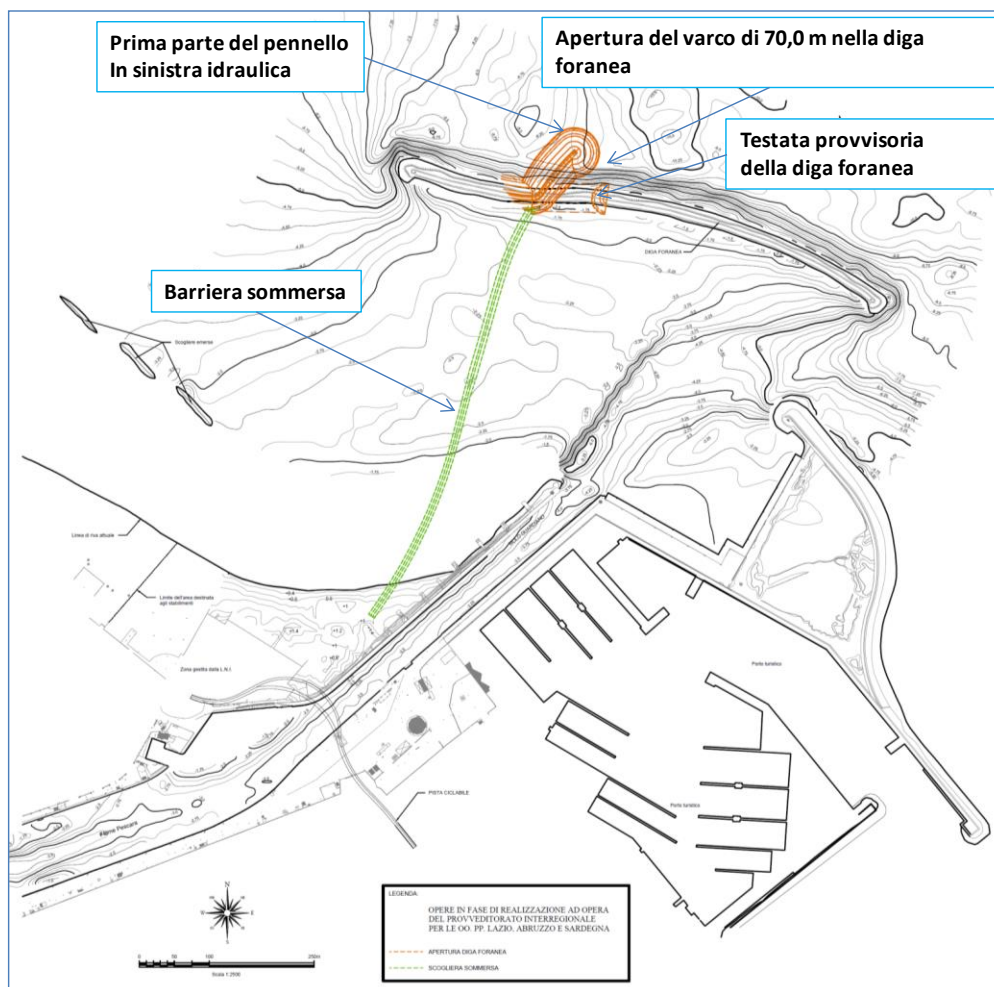


Figura 4-2 Porto di Pescara. Interventi eseguiti dal Provveditorato alle OO.PP. del Lazio, Abruzzo e Sardegna.

La Regione Abruzzo, ritenendo questa opera prioritaria, l'ha inserita nel Masterplan della Regione Abruzzo con il titolo "Deviazione del Porto Canale di Pescara". L'ARAP Abruzzo (Azienda Regionale Attività Produttive) è stata nominata soggetto attuatore dell'intervento.

L'ARAP ha predisposto il progetto di sopraelevazione della barriera sommersa per renderla emergente dal l.m.m. e il completamento del pennello di foce. Questi lavori, che rientrano nella Fase II di attuazione della deviazione fluviale, alla data odierna sono stati appaltati all'impresa Nuova Co.Ed.Mar. S.r.l. di Chioggia (VE) e sono prossimi alla consegna prevista per l'inizio del mese di Dicembre 2021. I tempi contrattuali di esecuzione sono stati quantificati pari a 14 mesi.

A marzo del 2020 è stato completato dall'ARAP ed approvato il Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economico (PFTE) dell'intervento di deviazione del fiume individuando un costo complessivo di € 52.200.000,00, di cui € 31.000.000 finanziati (finanziamenti MASTERPLAN e CIPE con ARAP Soggetto Attuatore) e € 21.200.000 da finanziare. Nella Figura 4-3 è riportata la Planimetria generale degli interventi previsti dal PFTE rivolti ad attuare la deviazione del tratto terminale del Fiume Pescara. Come si evince dalla figura, dove sono riportate in tratteggio le opere previste dal PRP 2008, il PFTE non prevede la completa realizzazione della nuova darsena commerciale e la realizzazione del Porto da Pesca. Purtroppo a valle dell'attività di caratterizzazione dei sedimenti da dragare per la deviazione fluviale, eseguita dall'ARAP dopo la redazione del PFTE, è emerso quanto segue:

- la maggior parte dei sedimenti rientrano dal punto di vista della loro contaminazione nella classe "D" e quindi, a causa del loro livello di inquinamento, non possono essere utilizzati né per il ripascimento costiero emerso o sommerso, né per la loro immersione a mare. L'unica possibilità di gestione di questi sedimenti è quella di conterminarli in una vasca di colmata impermeabile;
- vi è una parte dei sedimenti che presentando un livello di inquinamento ancora superiore (rientrano nella classe "E") non possono nemmeno essere conterminati in una vasca di colmata impermeabile. Per essi l'unica possibilità di gestione è quella di conferirli ad una discarica speciale.

In sintesi i risultati ottenuti dalle attività di caratterizzazione determinano da una parte un aumento dei costi di gestione del materiale dragato rispetto a quanto previsto dal PFTE, dall'altra evidenziano la necessità di inserire nel PRP una nuova vasca di colmata, oggi non prevista, per la quale risulta necessario eseguire un Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del PRP 2008.

La nuova vasca di colmata potrebbe sia facilitare i lavori di deviazione del tratto terminale del fiume, sia consentire la gestione dei sedimenti di dragaggio provenienti dagli interventi di manutenzione dell'alveo fluviale.

Sulla base dei risultati della caratterizzazione, l'ARAP sta adeguando il PFTE al fine di tenere conto sia dei maggiori costi di gestione del materiale da dragare, sia della necessità di attuare gli interventi almeno in due fasi:

- Fase III da attuare con i fondi nella disponibilità dell'ARAP;
- Fase IV rivolta all'attuazione dei lavori rimanenti per i quali l'AdSP ha ottenuto un finanziamento di circa 21,2 Ml di Euro i cui lavori però si devono concludere entro il 2026.

Attualmente l'obiettivo dell'ARAP è quello di aggiornare il PFTE alla luce dei risultati della caratterizzazione di cui sopra e di affidare la progettazione definitiva, esecutiva e la realizzazione degli interventi mediante una

gara di appalto integrato di tipo complesso.

La scelta di questa procedura è legata alla necessità di accorciare i tempi di attuazione degli interventi per rispettare la tempistica prevista dai finanziamenti.

Il PFTE (che includerà tutti i lavori necessari per la deviazione del tratto terminale del fiume) dovrà essere sottoposto a verifica e validazione e dovranno essere acquisite le autorizzazioni richieste per il corrispondente livello progettuale.

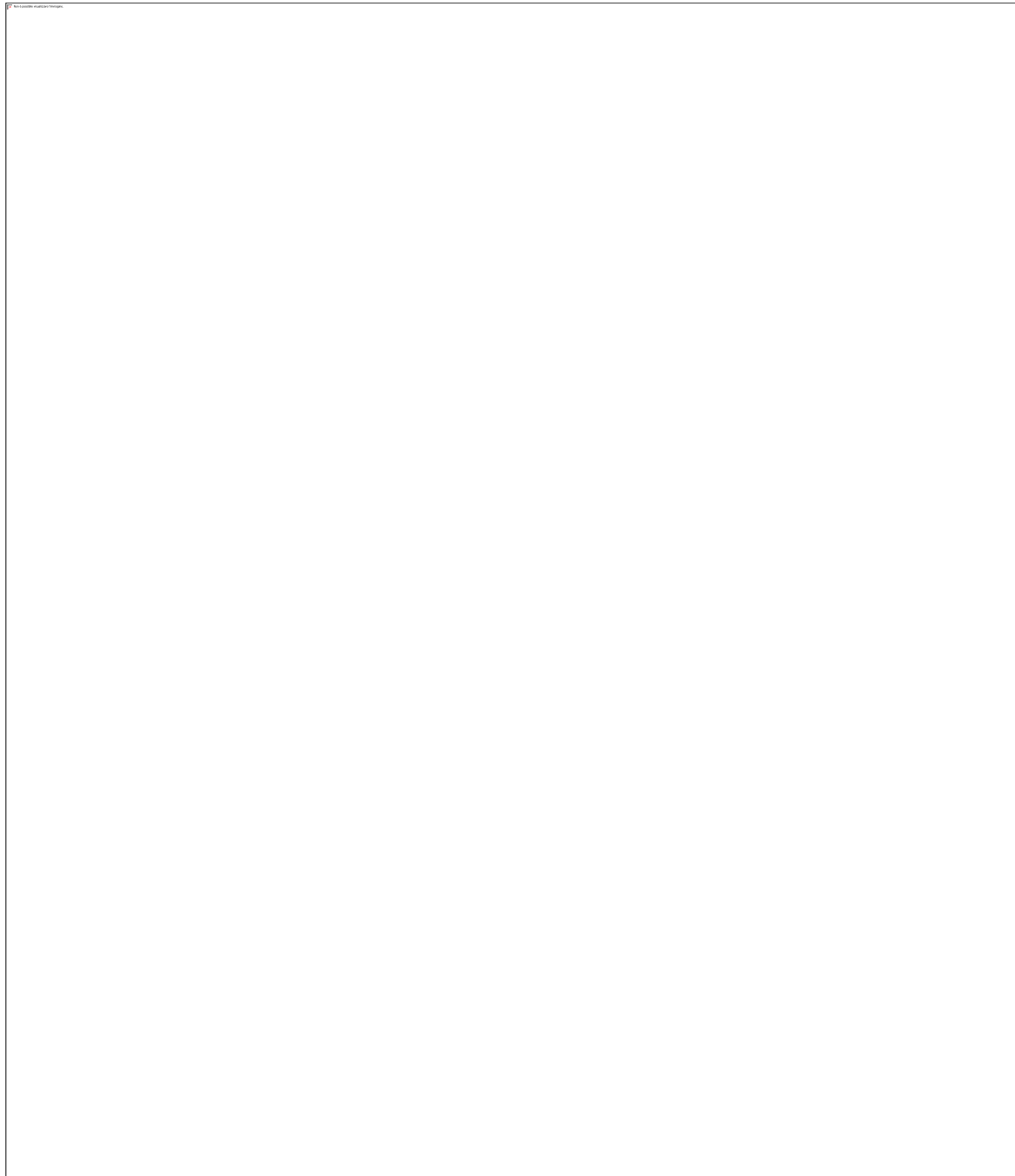


Figura 4-3 Masterplan Abruzzo “Deviazione del Porto Canale di Pescara – PFTE – Planimetria Generale degli Interventi.

La gara di appalto dovrà prevedere:

1. la redazione della progettazione definitiva dell'intera deviazione del porto canale di Pescara (Fase III e Fase IV) dell'importo presunto lavori di € 34.046.000 a cui andranno aggiunti i maggiori importi che risulteranno dall'aggiornamento del PFTE;
2. la progettazione esecutiva e la realizzazione dei soli lavori finanziati ad ARAP (Fase III), per un importo presunto di € 18.443.000.

Poiché come accennato l'AdSP ha ottenuto il finanziamento per il completamento dei lavori di deviazione della foce fluviale (Fase IV) i cui lavori si devono concludere entro il 2026, necessariamente, dati i limitati tempi a disposizione, i lavori di Fase III e quelli di Fase IV dovranno essere, quantomeno parzialmente, realizzati in parallelo. Di ciò se ne dovrà tenere conto nei relativi progetti.

Altro aspetto da tenere in considerazione è che probabilmente alla luce dei risultati della caratterizzazione del materiale di dragaggio l'importo complessivo degli interventi sarà soggetto ad un aumento.

Allo stato attuale, al netto degli aggiornamenti dei costi che risulteranno dall'aggiornamento del PFTE, il Quadro Economico del PFTE (lavori di Fase III e di Fase IV) è stimato in € 43.319.160 (ottenuto sottraendo a 52.200.000 l'importo di € 8.848.860 della FASE II, in corso di esecuzione).

5 PORTO DI ORTONA

Il PRP vigente del Porto di Ortona risale al 1969 e prevede di spostare l'imboccatura portuale in corrispondenza della batimetrica naturale dei -12,0 m sul l.m.m. mediante la realizzazione del Nuovo Molo Nord e del Nuovo molo Sud.

Nella Figura 4 sono rappresentate in verde le nuove opere che includono:

- il Nuovo Molo Nord, che in parte è stato già realizzato;
- il Nuovo molo Sud che non è stato ancora realizzato;
- il terrapieno compreso tra il Nuovo Molo Nord e il Molo Nord esistente;
- il tombamento del porto da pesca (Mandracchio) e la rettificazione della banchina Nord;
- la rettificazione della banchina di riva con il colmamento di alcune zone.

Il PRP 1969 inoltre prevede il salpamento della testata del Molo Nord esistente.

Questa configurazione delle opere foranee, del tipo a "moli convergenti", è tuttora estremamente attuale ed è dettata dall'esigenza di risolvere in via definitiva sia i problemi connessi alla sedimentazione del porto, sia quelli relativi all'agitazione interna, garantendo allo stesso tempo una ottima accessibilità nautica mediante un canale di ingresso/uscita perfettamente rettilineo.

Si osserva che l'imboccatura portuale viene portata ad una profondità superiore rispetto alla profondità di chiusura della fascia attiva.

Nella Figura 5-1 sono evidenziate in rosso le fasi attuative (I, II e III lotto) delle opere realizzate nel 2008/2009 per la costituzione della Nuova Diga Nord.

Il prolungamento della diga Sud non è stato ancora realizzato.

Nella Figura 5-2 è riportata la planimetria della proposta del Nuovo PRP 2010 del quale, dopo l'intesa del Comune e l'adozione della Capitaneria di Porto di Ortona, è in corso di svolgimento la fase di VAS.

Il Nuovo PRP 2010, in estrema sintesi, conferma quasi completamente la configurazione delle opere foranee prevista dal PRP vigente e in parte anche quella delle opere interne, riorganizzando le aree interne e aumentando considerevolmente gli spazi a terra, separando le funzioni portuali e spostando, per ragioni di sicurezza e ambientali, nell'avamposto il traffico di merci pericolose (prodotti petroliferi). Inoltre viene creato a Sud della banchina di riva un nuovo bacino completamente dedicato al diporto nautico e alla flotta da pesca.

Il PRP del 2010 è stato sviluppato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che si è avvalso della collaborazione del Prof. Alberto Noli e dell'Ing. Paolo Contini della Modimar S.r.l. e del Prof. Paolo De Girolamo.

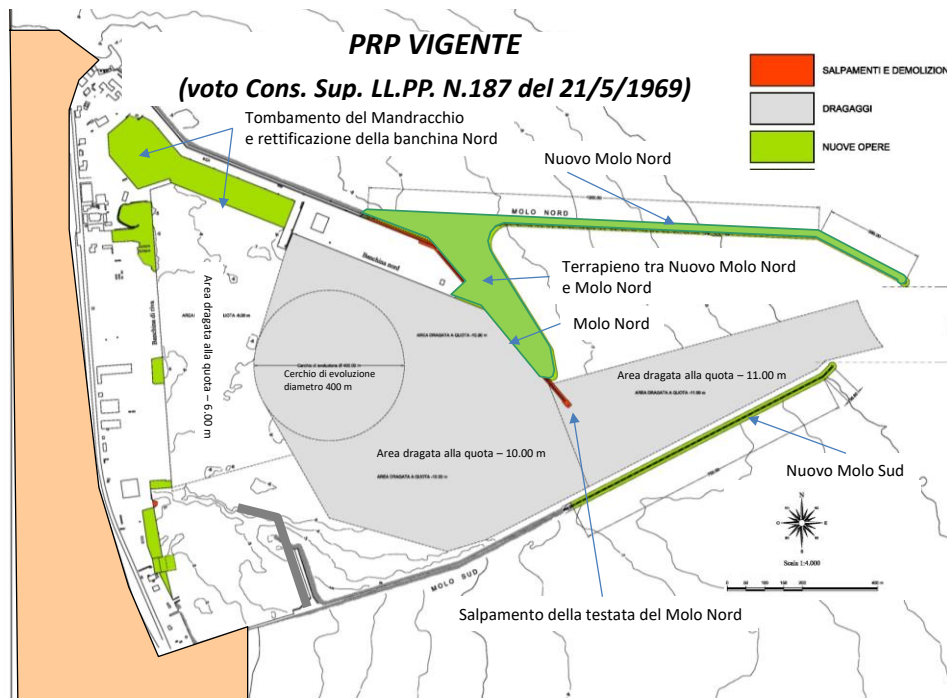


Figura 5-1 Piano Regolatore Portuale vigente (1969)

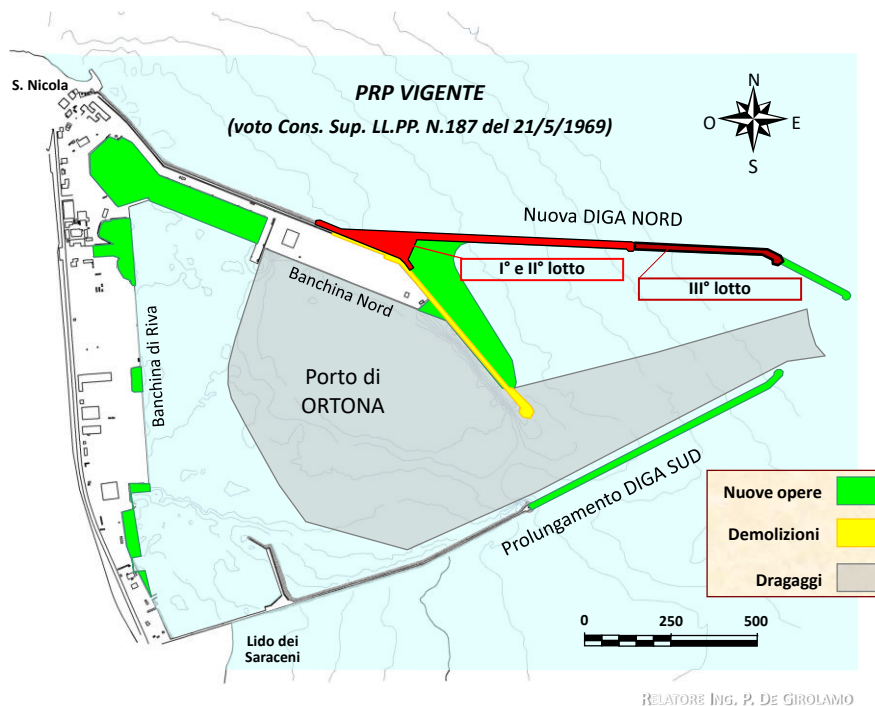


Figura 5-2 Piano Regolatore Portuale (1969) con indicati in rosso i tratti della Diga Nord realizzati tra il 2008 e il 2009 (I°, II° e III° lotto)

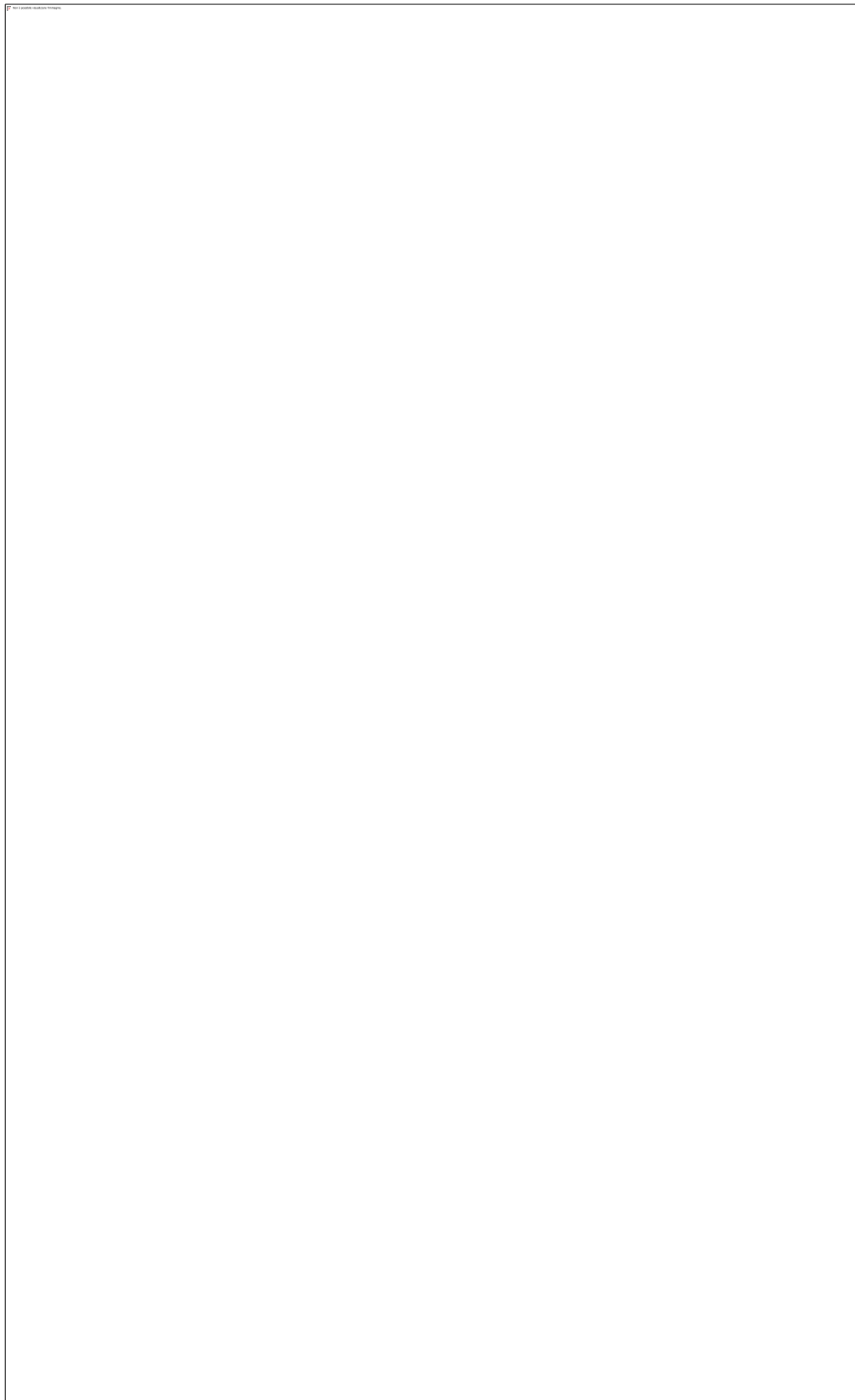


Figura 5-3 Planimetria della proposta del nuovo PRP 2010 adottato dalla Capitaneria di Porto di Ortona con Decreto n. 75/2015

Il Comune di Ortona, avvalendosi del Provveditorato alle OO.PP. del Lazio, Abruzzo e Sardegna, alcuni anni fa ha appaltato i lavori di dragaggio del Porto di Ortona per un importo complessivo di circa 10.0 Ml di Euro.

All'RTP risulta che l'appalto sia ancora bloccato a causa di una serie di ricorsi che sono stati presentati dai concorrenti. Non si è ancora riusciti ad acquisire dal Comune aggiornamenti su questo procedimento.

L'ARAP nel 2019 ha bandito una gara per i servizi di ingegneria (progettazione definitiva ed esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione) relativi ai "Lavori di completamento interventi sul Porto di Ortona. Approfondimento dragaggio e prolungamento diga Sud." Anche questo procedimento è bloccato a causa di un ricorso.

6 PORTO DI PESARO

Con riferimento alla Figura 6-1, il primo Piano Regolatore Portuale del Porto di Pesaro risale al 1963, di seguito indicato PRP 1963. Come si evince dalla figura il Piano prevedeva la realizzazione della Darsena Commerciale il cui ingresso però avveniva da bacino di espansione.

Nel 1989 è stata presentata una prima proposta di variante al PRP 1963 (vedi Figura 6-2). Questa proposta, approvata nel 1991, a differenza della precedente, prevede la realizzazione dell'avamposto, di tipo a bacino, e dell'accesso alla Darsena Commerciale direttamente dall'avamposto.

Nel 2001 è stata approvata una ulteriore variante al PRP del 1963 denominata PRP 2001. Questa variante, redatta dall'Ufficio per le Opere Marittime di Ancona, presenta delle modeste differenze rispetto al PRP 1989 che riguardano esclusivamente le opere relative alla Darsena Commerciale come evidenziato in Figura 6-3 dove sono messi a confronto il PRP 1989 con il PRP 2001.

Nel 2008 è stato sottoposto al Consiglio dei Lavori Pubblici un nuovo PRP (indicato PRP 2004) il quale però non è stato approvato dal Consiglio Superiore. Nel PRP 2004 si proponeva una destinazione delle aree e in particolare una nuova perimetrazione delle aree portuali che è stata fatta propria dal PRG del 2003.

Le opere foranee (molo di sopraflutto e di sottoflutto) previste dal PRP 2001 sono state realizzate grossomodo tra il 2012 e il 2016.

Con riferimento alla Figura 6-4, dove sono indicati gli interventi previsti dal PRP 2001, si evidenzia che allo stato attuale non sono state realizzate le seguenti opere:

- la demolizione del tratto terminale Ovest del molo guardiano dell'ex porto canale per una lunghezza di circa 170,0 m;
- la demolizione della testata Est dell'antemurale che delimita la Darsena Commerciale;
- il completamento della banchina posta ad Ovest dell'antemurale;
- il dragaggio alla quota – 5,5 m sul l.m.m. dell'avamposto;
- il dragaggio alla quota – 5,0 m della darsena commerciale.

La problematica principale degli interventi di dragaggio riguarda lo smaltimento del materiale da dragare poiché a Pesaro non è presente una vasca di colmata.

Nel 2019 l'AdSP-MAC ha sviluppato, a livello di progetto di fattibilità tecnica ed economica, alcune ipotesi per realizzare una vasca di colmata nell'area compresa tra il Molo Ovest (sottoflutto) e la foce del fiume Foglia. Le ipotesi analizzate comprendono vasche di colmata con capacità variabile tra circa 26.300 m³ e circa 459.000 m³. Si ritiene che le ipotesi sviluppate dalla AdSP siano pienamente condivisibili specialmente quelle che prevedono le cubature maggiori.

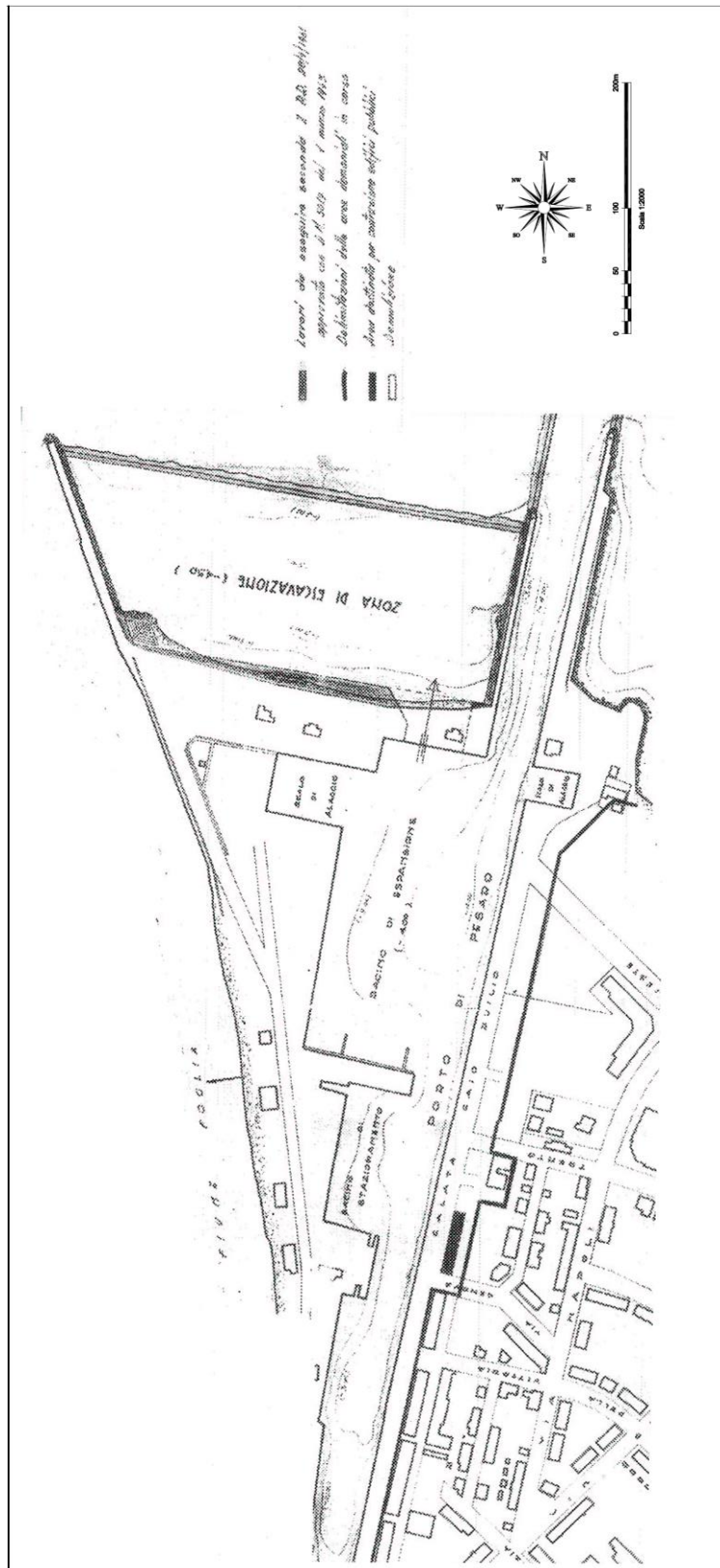


Figura 6-1 Porto di Pesaro: PRP 1963.

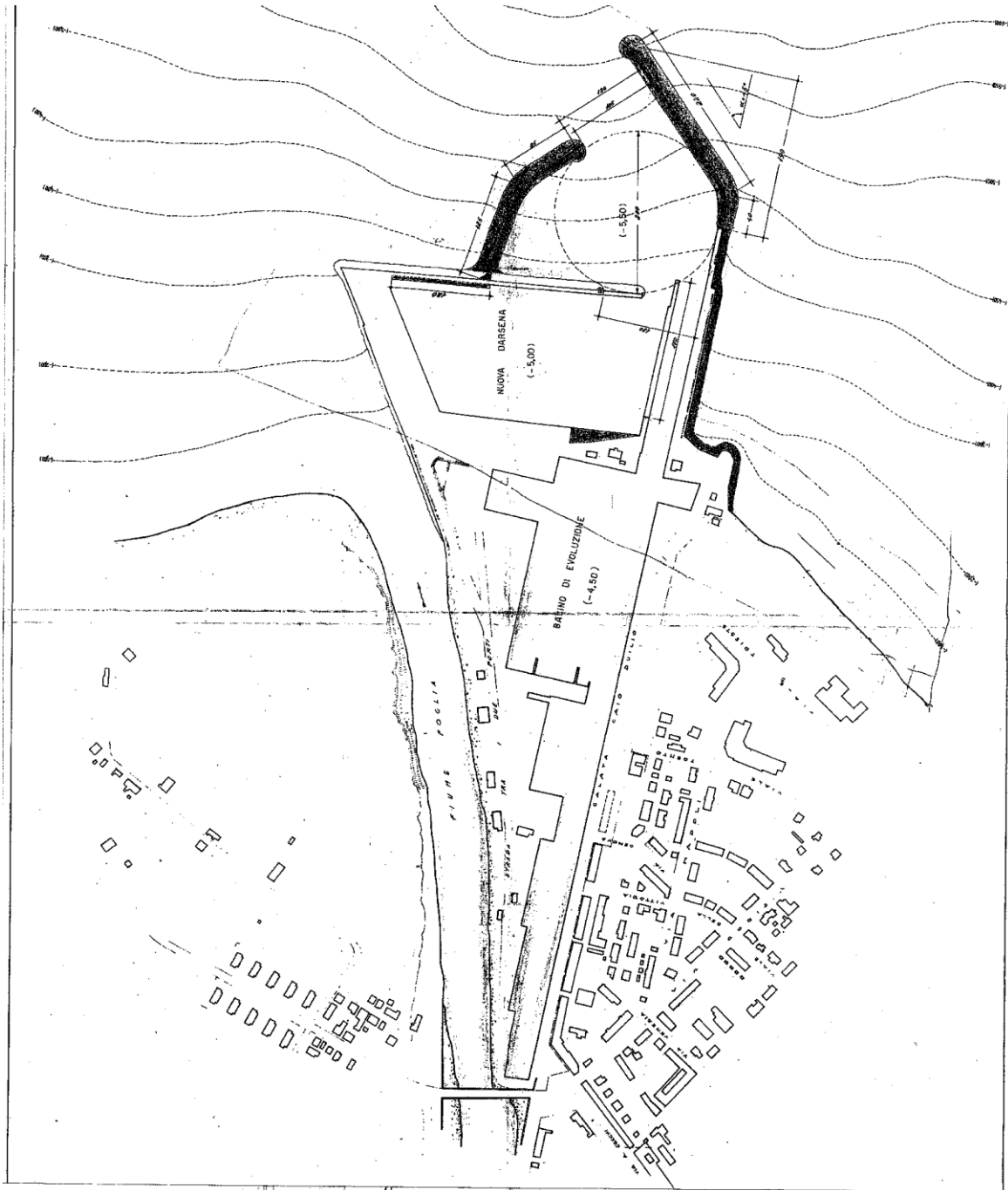


Figura 6-2 Porto di Pesaro: PRP 1989 (approvato nel 1991).

PRP 1989



PRP 2001

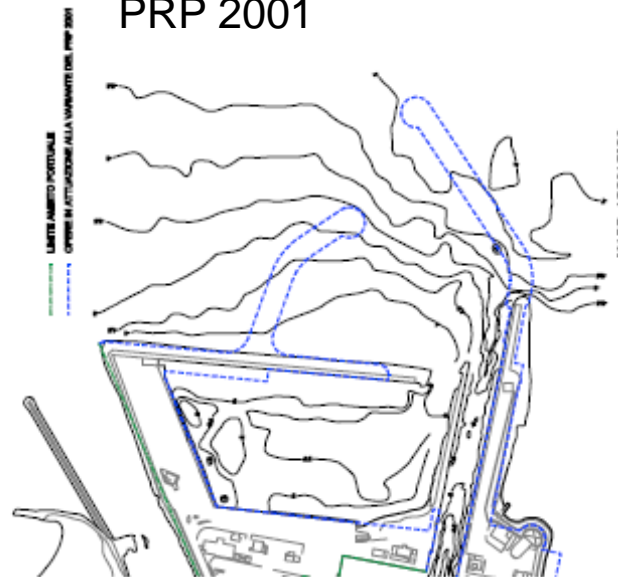


Figura 6-3 Porto di Pesaro: sinistra PRP 1989; destra PRP 2001.

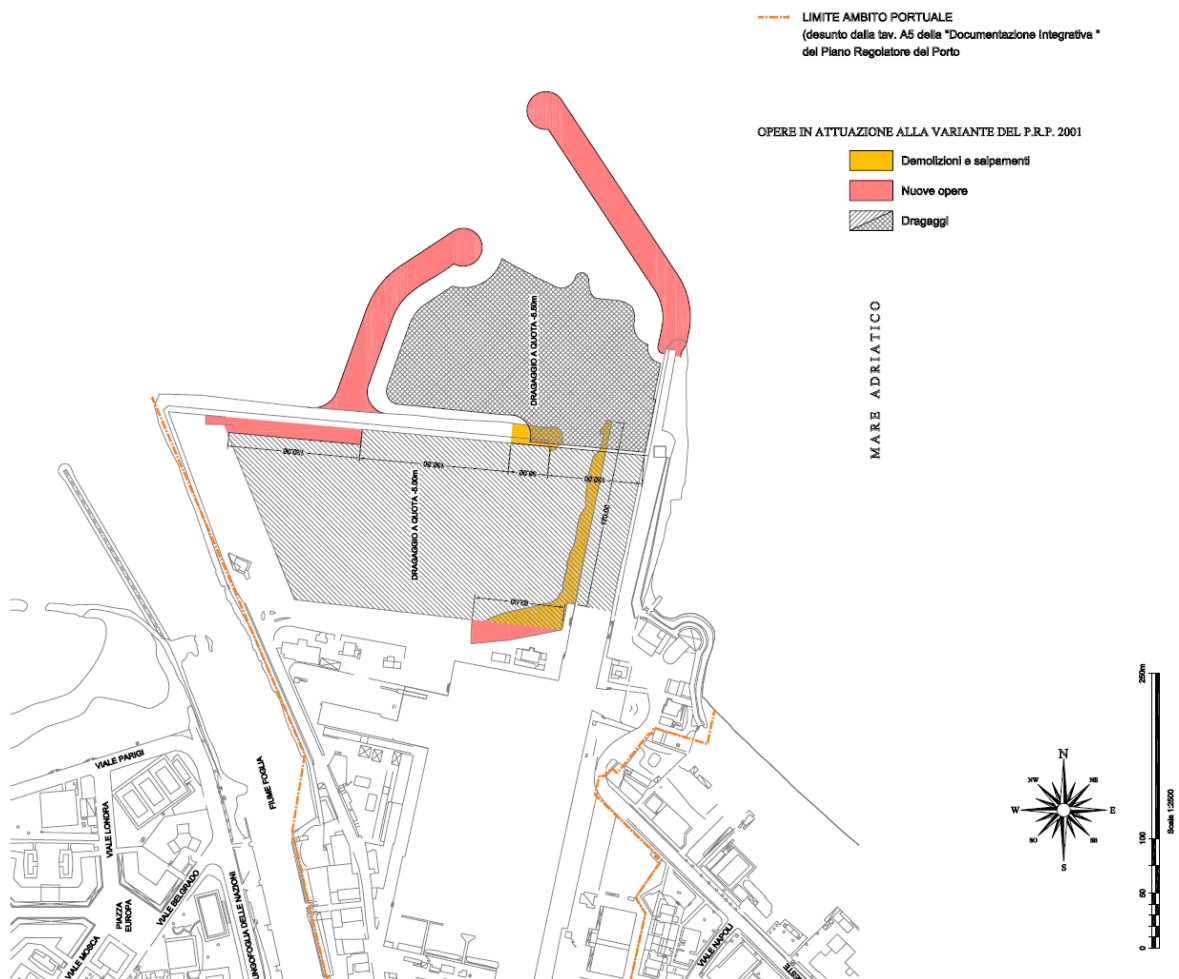


Figura 6-4 Porto di Pesaro: interventi previsti dal PRP 2001



- LEGENDA**
- Confine Ambito doganale
 - Confine Demanio marittimo
 - Grande viabilità interna
 - Soluzione D - "PRP CSLPP n. 122/1997"
 - Adeguamenti tecnico - funzionali**
 - (A)** "Adeguamento del raccordo tra le banchine n.10 e 11", approvato con voto espresso nell'adunanza del Cons. Sup dei LL.PP del 05.07.2000 n. 139
 - (B)** "Nuova sede per servizi tecnico - nautici Corpo dei Piloti ed il Gruppo Ormeggiatori", approvato con voto espresso nell'adunanza del Cons. Sup. dei LL.PP. del 04.07.2021 n.179
 - (C)** "Adeguamento delle banchine n. 13 e 14 all'ormeggio delle navi traghetto", approvato con voto espresso nell'adunanza del Cons. Sup. dei LL.PP. del 11.06.2003 n. 58 e voto n. 170 del 07.10.2010
 - (D)** "Lavori di razionalizzazione viabilità ed adeguamento varco doganale in via Da Chio", approvato con voto espresso nell'adunanza del Cons. Sup. dei LL.PP. del 01.10.2003 n. 176
 - (E)** "Parziale demolizione del Molo Nord", approvato con voto espresso nell'adunanza del Cons. Sup. dei LL.PP. del 17.02.2015 n. 76/2014
 - (F)** "Riprofilatura banchine 4-5", approvato con voto espresso nell'adunanza del Cons. Sup. dei LL.PP. del 25.09.2014 n. 50/2014
 - (G)** "Adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale finalizzato all'uso delle banchine n. 19, 20 e 21", approvato con voto espresso nell'adunanza del Cons. Sup. dei LL.PP. del 27.01.2021 n. 91/2020
 - (H)** "Adeguamento tecnico funzionale per la realizzazione di un terrapieno a mare a fianco della banchina "ex materiali ferrosi" nella darsena Fincantieri nel porto di Ancona" adottato dal Comitato di Gestione con delibera del 27.05.2022 n.14 ed approvato con voto espresso nell'adunanza del Cons. Sup. dei LL.PP. del 26.07.2022 n. 60/2022



DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA
(art. 5, comma 1-bis, Legge n. 84 / 1994 ss. mm. ii.)






Doc. Pianificazioni portuali vigenti e relativi stati di attuazione ed adeguamento

Num. A.4.1	Rev. 2 Adottato dal Comitato di Gestione con Delibera n. 46 del 29-06-2023	Data Giugno 2023
-------------------	---	---------------------

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO (Del. Pres. n. 63 del 08/04/2020) Ing. Gianluca Pellegrini DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO (Del. Pres. n. 78 del 29/09/2021) Ing. Laura Rotoloni GRUPPO DI LAVORO Dott. Guido Vettorel Ing. Maria Letizia Vecchiotti Ing. Mariantonia Laganà Geom. Marco Brugiapaglia Geom. Luca Sterlacchini Dott.ssa Matilde Cellerino Avv. Gabriele Lucchini Dott. Luca Grisostomi Geom. Ella Magi	SUPPORTO TECNICO SPECIALISTICO RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI PROFESSIONISTI MANDATARIO: MODIMAR S.r.l. MANDANTI: ACQUATECO S.r.l. SEACON S.r.l. Ing. Giovanni Francalanza GEOLOGI ASSOCIATI FANTUCCI E STOCCHI Dott.ssa Simonetta Migliaccio ENVIRONMENT PARK S.p.a.
---	--

LEGENDA:

-  Dividente demaniale
-  Aree demaniali poste al di fuori della dividente demaniale
-  Limite della circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale

PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE
 Approvato dalla Regione Marche
 con D.G.R. n.651 del 30/05/2014

LEGENDA

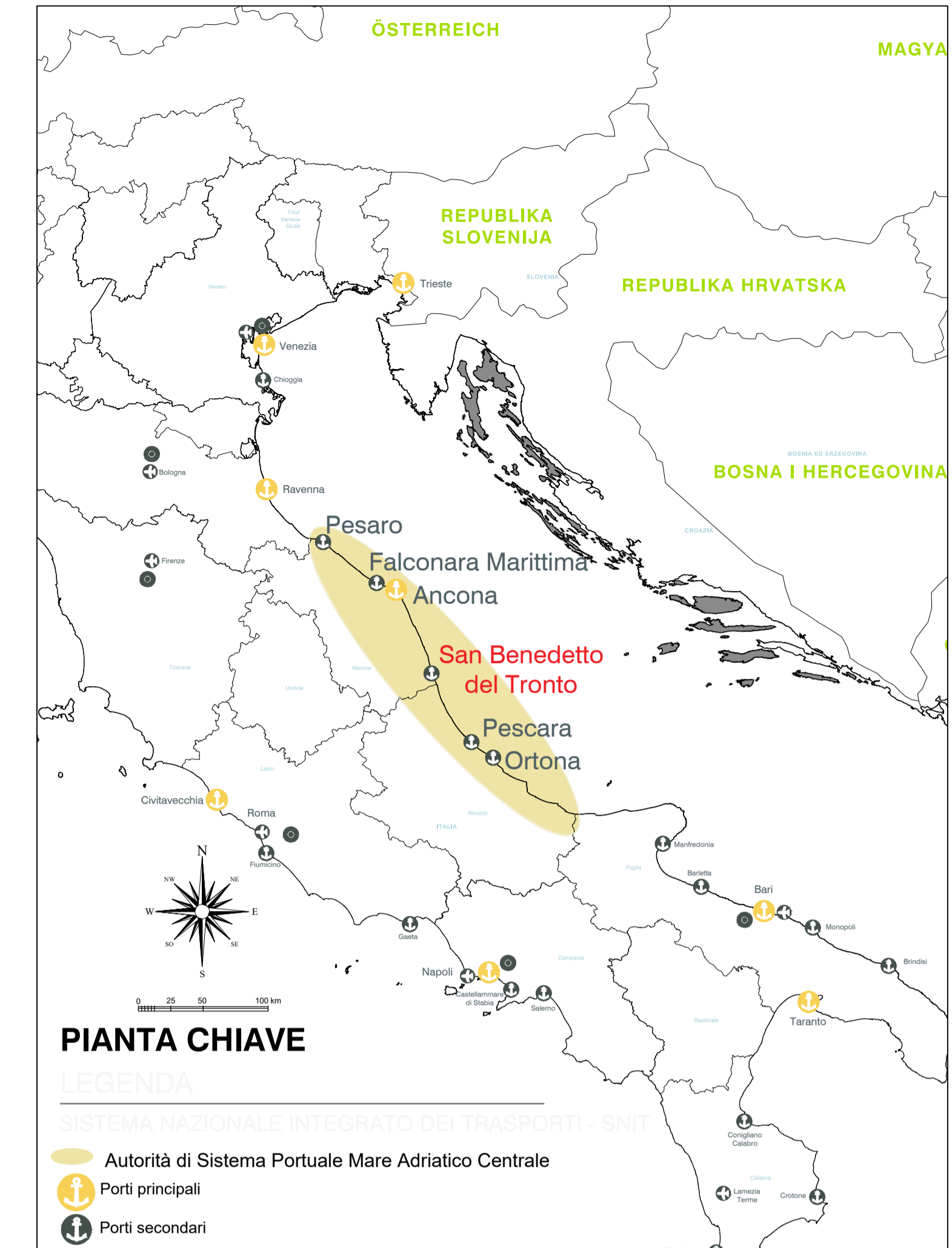
DESTINAZIONE D'USO PREVALENTE DELLE AREE

-  Stazionamento natanti - Bacino marittimo darsena turistica
-  Stazionamento natanti - Bacino marittimo porto peschereccio
-  Stazionamento natanti - Bacino marittimo nuova darsena
-  Movimentazione mezzi, natanti, sosta ed operazioni di varo e alaggio, servizi tecnici ed igienici
-  Movimentazione mezzi d'opera e natanti
-  Parcheggio - Spazio polifunzionale
-  Parcheggio
-  Banchine, stazionamento e movimentazione natanti, depositi temporanei - Nuova darsena
-  cantieristica - manutenzione - deposito
-  banchina di servizio / imbarcazioni di servizio
-  terminal passeggeri - grandi yacht
-  opere esterne e viabilità
-  Parcheggi e viabilità - Darsena turistica
-  Aree verdi
-  Arredo stradale
-  Viabilità

DESTINAZIONE D'USO PREVALENTE DEGLI EDIFICI

-  Box piccola pesca, rimessaggio, commercializzazione pescato
-  Associazioni nautiche e sedi organizzazioni, servizi tecnici ed igienici
-  Cantieristica, depositi, servizi tecnici, manutenzioni e riparazioni natanti
-  Sede servizi tecnici ed amministrativi - Autorità Marittima
-  Mercato ittico comunale, museo del mare
-  Depositi e magazzini
-  Rimessaggio e deposito materiali vari
-  Rimessaggio e deposito materiali di pesca
-  Rimessaggio, spogliatoi, depositi
-  Artigianale, industriale e logistica
-  Stazione marittima e spazi connessi
-  Dogana e servizi connessi
-  Servizi alla darsena turistica
-  Attività commerciali e servizi
-  Attività produttive legate alla pesca, mercato al dettaglio per la vendita del pescato
-  Attività produttive legate alla pesca, officine meccaniche, forniture navali, commercio prodotti ittici, punti di ristoro e somministrazione prodotti ittici di filiera
-  Strutture turistiche ricreative, pubblici esercizi, commercio non alimentare
-  Strutture turistiche ricreative
-  Turistico ricettivo alberghiero, commerciale, pubblici esercizi, commercio non alimentare, uffici




 Lotti di intervento del P.R.P. (unità attuative - UA)



PIANTA CHIAVE

LEGENDA

SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI - SNIT

-  Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Centrale
-  Porti principali
-  Porti secondari



DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA
 (art. 5, comma 1-bis, Legge n. 84 / 1994 ss. mm. ii.)



Doc. PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

Num.	A4.02	Rev.	2	Data	Ottobre 2022
------	-------	------	---	------	--------------

<p>RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO (Del. Pres. n. 63 del 08/04/2020) Ing. Gianluca Pellegrini</p> <p>DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO (Del. Pres. n. 78 del 29/09/2021) Ing. Laura Rotoloni</p> <p>GRUPPO DI LAVORO Dott. Guido Vettorel Ing. Maria Letizia Vecchiotti Ing. Marianorietta Laganà Geom. Marco Brugiapaglia Geom. Luca Sterlacchini Dott.ssa Matilde Cellerino Avv. Gabriele Lucchini Dott. Luca Grisostomi</p>	<p>SUPPORTO TECNICO SPECIALISTICO RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI PROFESSIONISTI</p> <p>MANDATARIO: MODIMAR S.r.l.</p> <p>MANDANTI: ACQUATECNO S.r.l. SEACON S.r.l. Ing. Giovanni Francalanza GEOLOGI ASSOCIATI FANTUCCI E STOCCHI Dott.ssa Simonetta Migliaccio ENVIRONMENT PARK S.p.a.</p>
---	--



LEGENDA:

- Dividente demaniale
- - - Limite della circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale

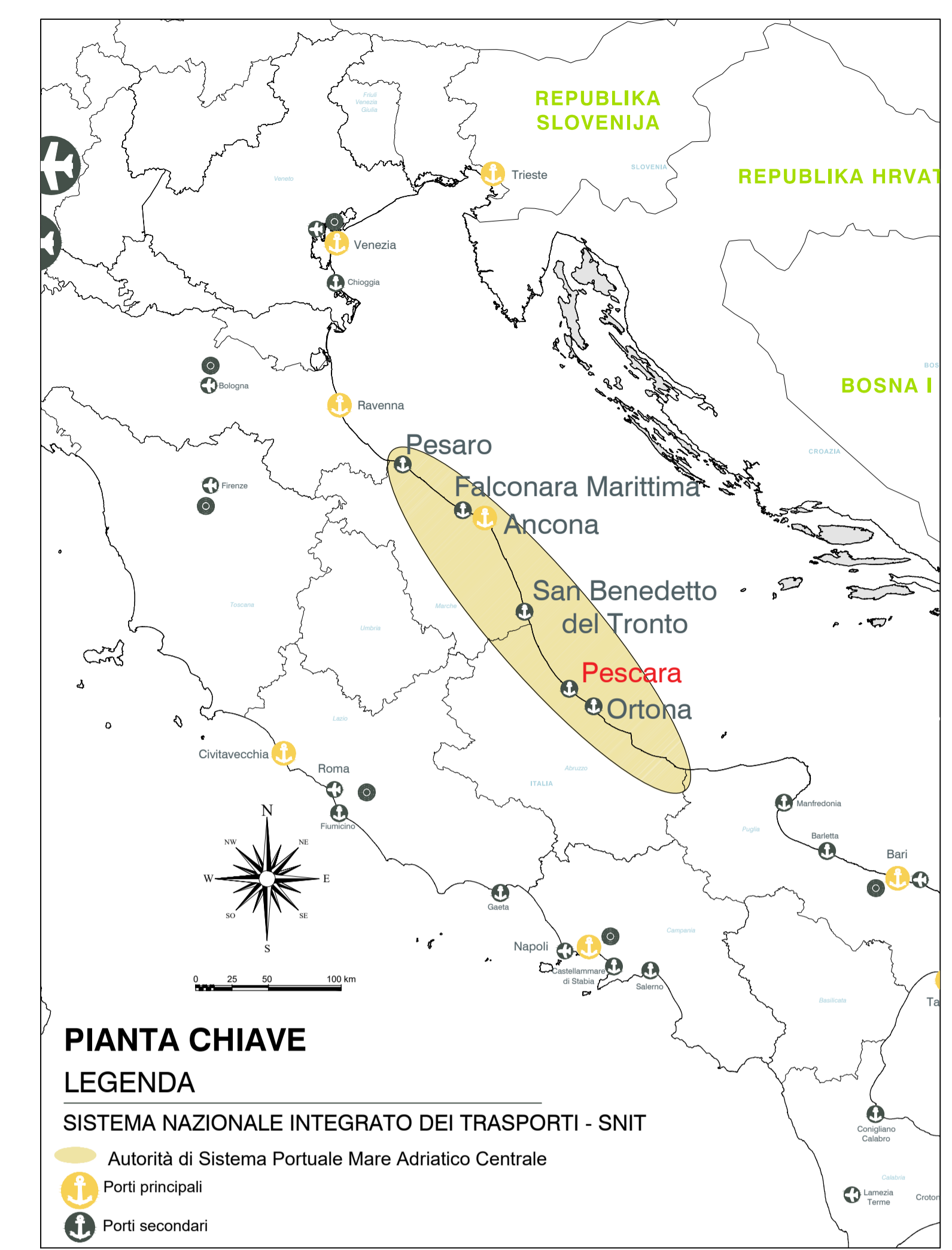
PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE
 Approvato con D.G.R. n.678/1 del 25/10/2016

Zonizzazione funzionale

Attività relative alla pesca	Area centro direzionale del porto
Traffico navi ro-pax	Area cerniera di transizione allo spazio urbano
Traffico navi da crociera	Opere foranee
Banchina riservata ai rimorchiatori	Porto turistico
Banchina per i mezzi delle autorità (Capitaneria, Carabinieri, Finanza, Polizia) e vigili del fuoco	Impianto raccolta rifiuti e bunkeraggio
	Impianto raccolta rifiuti (d.l. 182 del 24/06/2003)

NOTE:

Cartografia Tecnica Regionale ricevuta da:
 AERTECNO S.r.l.
 Eseguito in data: 31 Marzo 2017
 Datum: Roma 40 – Proiezione: Gauss-Boaga
 Fuso: Est – EPSG: 3004




 Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale
 Porti di Pesaro, Falconara, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona, Vasto

DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA
 (art. 5, comma 1-bis, Legge n. 84 / 1994 ss. mm. ii.)


 Mar Adriatico

Doc. PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE PORTO DI PESCARA		
Num. A4.03	Rev. 2	Data Ottobre 2022
RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO <small>(Del. Pres. n. 63 del 08/04/2020)</small> Ing. Gianluca Pellegrini	SUPPORTO TECNICO SPECIALISTICO <small>RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI PROFESSIONISTI</small> MANDATARIO: MODIMAR S.r.l. MANDANTI: ACQUATECNO S.r.l. SEACON S.r.l. Ing. Giovanni Francalanza GEOLOGI ASSOCIATI FANTUCCI E STOCCHI Dott.ssa Simonetta Migliaccio ENVIRONMENT PARK S.p.a.	
DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO <small>(Del. Pres. n. 78 del 29/09/2021)</small> Ing. Laura Rotoloni	GRUPPO DI LAVORO Dott. Guido Vettori Ing. Maria Letizia Vecchiotti Ing. Mariateresa Laganà Geom. Marco Biaggioglia Geom. Luca Stefanacchi Dott.ssa Matilde Cellerino Avv. Gabriele Lucchini Dott. Luca Grisostomi	

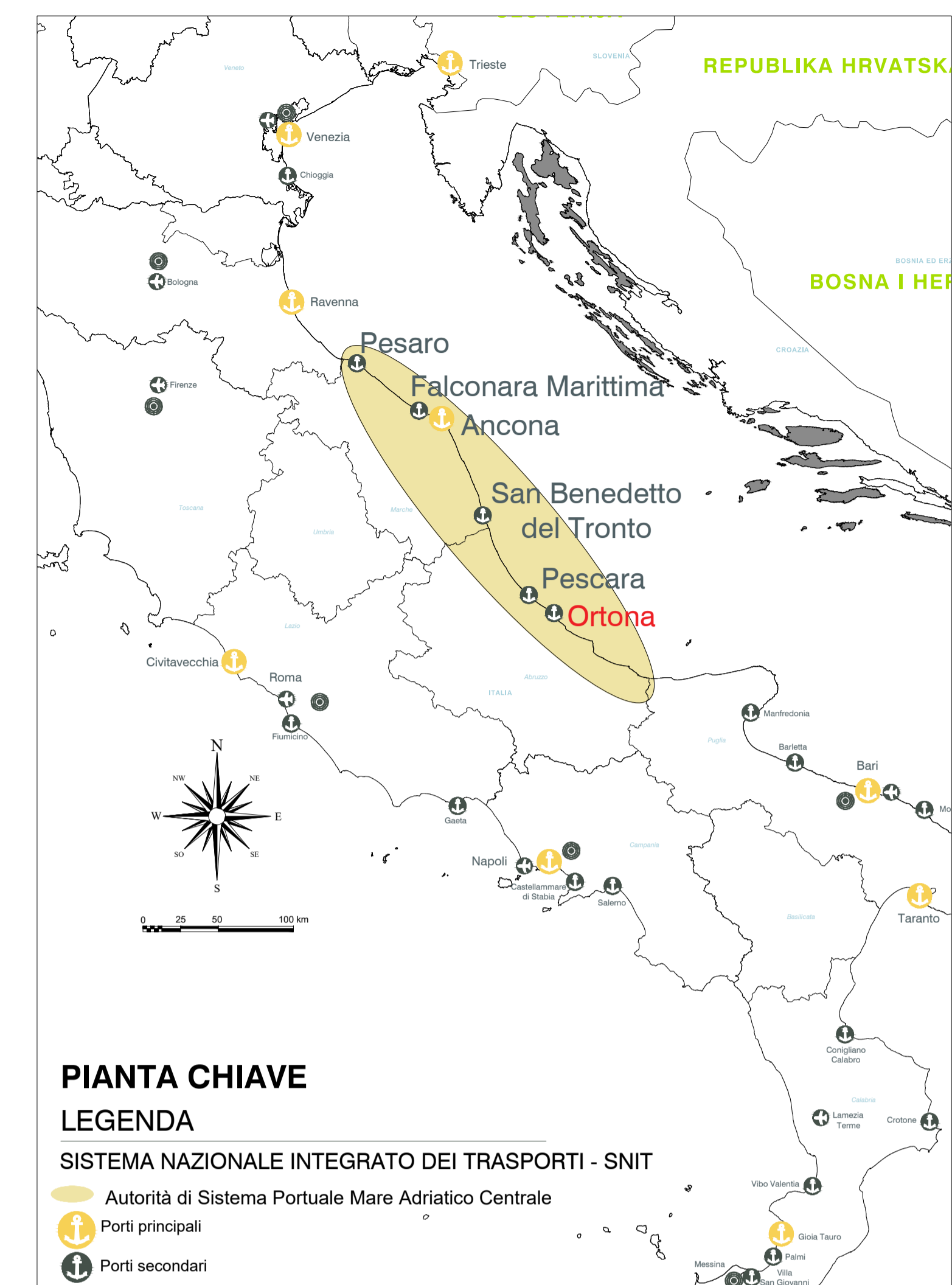


LEGENDA:

- Dividente demaniale
 - Limite della circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale
- PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE**
Voto C.S.LL.PP. 187 del 21/05/1969
- Zonizzazione funzionale**
- Attività relative alla pesca
 - Opere foranee
 - Attività industriali e commerciali marittime
 - Attività di diporto nautico
 - Attività di cantieristica navale

NOTE:

Ortofoto:
 Regione Abruzzo volo 2013 provincia di Chieti





Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale

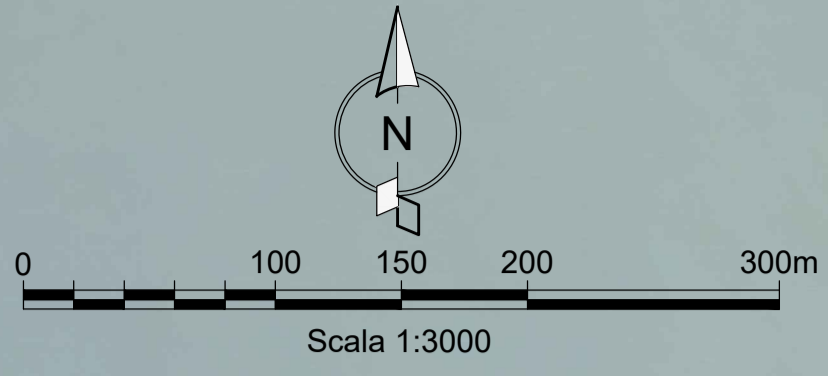
Porti di Pesaro, Falconara, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona, Vasto

DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA
(art. 5, comma 1-bis, Legge n. 84 / 1994 ss. mm. ii.)



Mar Adriatico

Doc. PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE PORTO DI ORTONA		
Num. A4.04	Rev. 2	Data Ottobre 2022
<p>RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO <small>(Del. Pres. n. 63 del 08/04/2020)</small> Ing. Gianluca Pellegrini</p> <p>DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO <small>(Del. Pres. n. 78 del 29/09/2021)</small> Ing. Laura Rotoloni</p> <p>GRUPPO DI LAVORO Dott. Guido Vettorel Ing. Mariarita Vecchiotti Ing. Mariarita Lagani Geom. Marco Braggiaglia Geom. Luca Stefascini Dott.ssa Matilde Collierino Avv. Gabriele Lucchini Dott. Luca Cristofani</p>	<p>SUPPORTO TECNICO SPECIALISTICO RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI PROFESSIONISTI</p> <p>MANDATARIO: MODIMAR S.r.l.</p> <p>MANDANTI: ACQUATECNO S.r.l. SEACON S.r.l. Ing. Giovanni Francelanza GEOLOGI ASSOCIATI FANTUCCI E STOCCHI Dott.ssa Simonetta Migliaccio ENVIRONMENT PARK S.p.a.</p>	



LEGENDA:

- Dividente demaniale
- Limite della circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale

PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE
Approvato con D.G.R. n.2481 del 23/10/2001

Zonizzazione funzionale

- Area Attività cantieristiche
- Area attività commerciali
- Area attività pescherecci
- Area attività ricettive ed esercizi pubblici
- Area attività ricreative
- Area bunkeraggio
- Area parcheggi
- Area ricettive
- Area servizi attività portuali
- Area verde pubblico
- Area vigili del fuoco
- Area capitaneria di porto

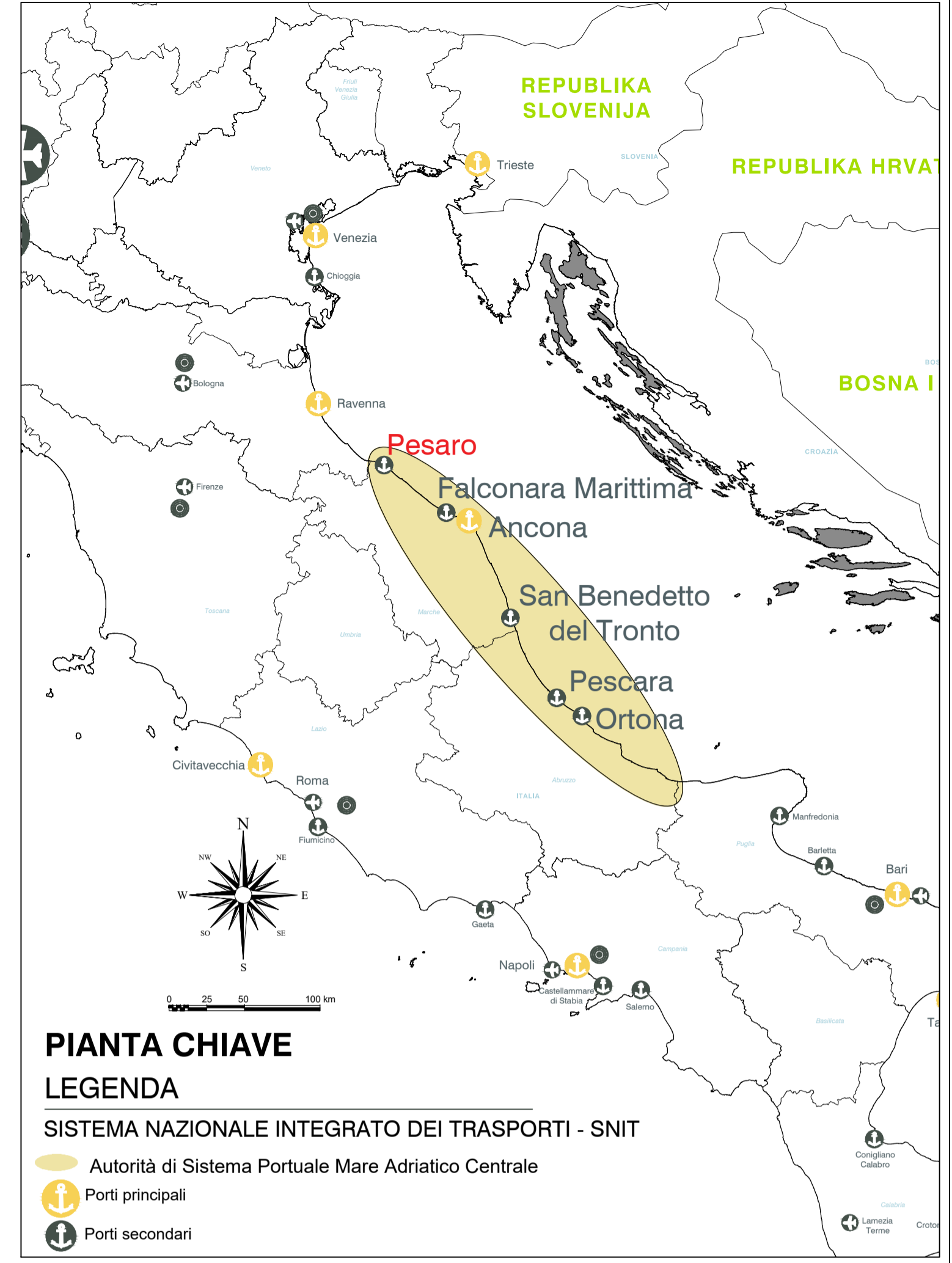
Zonizzazione funzionale banchine

- Opere in attuazione alla variante del PRP 2001
- Diporto
- Commerciale
- Cantieristico
- Pesca
- Capitaneria - Servizi portuali
- Passeggeri
- Bunkeraggio per diporto
- Bunkeraggio per pesca e Guardia di finanza

NOTE:

Cartografia Tecnica Regionale ricevuta da:
AERTECNO S.r.l.
Eseguito in data: 19 Maggio 2021

Datum: Roma 40 – Proiezione: Gauss-Boaga
Fuso: Est – EPSG: 3004



PIANTA CHIAVE

LEGENDA

- SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI - SNIT**
- Autorità di Sistema Portuale Mare Adriatico Centrale
 - ⚓ Porti principali
 - ⚓ Porti secondari



DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA
(art. 5, comma 1-bis, Legge n. 84 / 1994 ss. mm. ii.)



Doc. PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE PORTO DI PESARO		
Num. A4.05	Rev. 2	Data Ottobre 2022
RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO (Del. Pres. n. 63 del 08/04/2020) Ing. Gianluca Pellegrini	SUPPORTO TECNICO SPECIALISTICO RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI PROFESSIONISTI MANDATARIO: MODIMAR S.r.l. MANDANTI: ACQUATECNO S.r.l. SEACON S.r.l. Ing. Giovanni Francalanza GEOLOGI ASSOCIATI FANTUCCI E STOCCHI Dott.ssa Simonetta Migliaccio Avv. Gabriele Lucchini ENVIRONMENT PARK S.p.a.	
DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO (Del. Pres. n. 78 del 29/09/2021) Ing. Laura Rotoloni	GRUPPO DI LAVORO Dott. Guido Vettorel Ing. Maria Letizia Vecchiotti Ing. Mariantonietta Lagani Geom. Marco Brugiapaglia Geom. Luca Sieracchini Dott.ssa Matilde Cellierino Avv. Gabriele Lucchini Dott. Luca Grisostomi	