



Capitaneria di Porto
SAN BENEDETTO DEL TRONTO



Regione Marche



Comune di San Benedetto del Tronto
PROVINCIA DI ASCOLI PICENO

**ASSETTO
FUNZIONALE ZONA
CENTRO/SUD PORTO**

PRP68



PROGETTAZIONE
SETTORE SVILUPPO DEL TERRITORIO
E DELL'ECONOMIA LOCALE

organizzazione servizi portuali
Piano Reg. del Porto 1968

Dirigente dott. ing. Germano Polidori

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

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

Collaboratore
dott. arch. Serena Sgariglia

Consulenza
dott. arch. Luigina Zazio

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

IL SINDACO Giovanni Gaspari

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

ELAB. **11**

SCALA

aprile 2010

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

ADEGUAMENTO TECNICO-FUNZIONALE

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

RELAZIONE

PREMESSA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1 – LA GENESI DEL PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1 LA CANTIERISTICA – SITUAZIONE ATTUALE ED ESIGENZE

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

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

Di seguito si forniscono alcuni dati sintetici del settore:

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

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

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

3.2 DIPORTISMO NAUTICO – SITUAZIONE ATTUALE ED ESIGENZE

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

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

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

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

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

- totale parco nautico regionale: 44.000

di cui:

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

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

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

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

4 – I RAPPORTI CON LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA E COMUNALE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5 – IL PROGETTO DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DELLA ZONA SUD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I principali dati dimensionali del Progetto sono i seguenti :

Superficie territoriale interessata = ha 3,821 (verificare)

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

Distacchi individuati dall'elaborato n.9 e comunque:

Di=3 metri (distacco dai confini)

Ds=5 metri (distacco dalle strade)

Df= 10 (distacco dai fabbricati)

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

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

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

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

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

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

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

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

6 – ELENCO ELABORATI

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

(*) TAVOLE MODIFICATE A SEGUITO DELLE OSSERVAZIONI

6.1 MODIFICHE A SEGUITO DELL'ACCOGLIMENTO DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE

Nell'ambito del procedimento di approvazione ai sensi dell'art.8 del Piano Regionale dei Porti l'Autorità Marittima e il Comune di S.Benedetto del Tronto hanno valutato le osservazioni pervenute nel periodo di deposito disposto ai sensi della normativa regionale e controdedotto le medesime secondo i criteri già fissati dal progetto. Le osservazioni pervenute hanno riguardato i seguenti elementi principali:

- 1) Per le osservazioni riguardanti la ricollocazione di concessioni demaniali esistenti: le controdeduzioni sono andate nella direzione di mantenimento e salvaguardia delle concessioni demaniali in atto, garantendo in caso di delocalizzazione e/o spostamento un miglioramento sia qualitativo che quantitativo per i concessionari. Non sono previste delocalizzazioni "forzose" e tutto sarà disposto secondo le norme del Codice della Navigazione con la valutazione degli interessi pubblici e privati presenti.
- 2) Correzioni cartografiche e precisazioni: sono stati corretti piccoli errori materiali contenute in particolare nelle tavole grafiche omogeneizzando i dati a disposizione per il progetto.
- 3) E' stata modificata, in senso migliorativo per la sicurezza e la salvaguardia delle aree operative del porto, la viabilità mantenendo separati i flussi di traffico, spostando i parcheggi tutti nella zona a servizio della darsena turistica ed eliminando qualsivoglia ostacolo per l'accessibilità ai cantieri.
- 4) Sono state prese in considerazione ed accolte istanze da parte di concessionari, che pur essendo compresi nell'area oggetto di intervento, non erano state inserite nelle ricollocazioni e spostamenti dell'area cantieri. Tali aree, destinate a rimessaggio, depositi dei materiali da pesca, nonché a sede di circoli nautici sono state pertanto inserite nel progetto fornendo norme chiare per il futuro rilascio di concessioni demaniali da parte dell'Autorità Marittima
- 5) E' stata meglio esplicitata la procedura di revoca ai sensi del codice della Navigazione prevista dall'art.9 del Disciplinare.

Allegati:

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