

15 FEB 2010

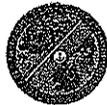
REG. INT. AL 14674



REGIONE MARCHE



COMUNE
SAN BENEDETTO DEL TRONTO



CAPITANERIA DI PORTO
SAN BENEDETTO DEL TRONTO

13 febbraio 2010

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

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

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

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

in qualità di legali rappresentanti delle rispettive amministrazioni.

Premesso che

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

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

Considerato che

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

Visto

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

Ritenuto che

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

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

Art. 1 - Premesse

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

costituiscono parte integrante dell'Accordo stesso.

Art. 2 - Oggetto

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

Art. 3 - Obblighi delle parti

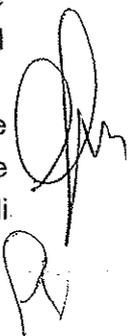
1. Le parti si impegnano a procedere, negli atti di competenza nelle fasi di definizione dell'adeguamento tecnico funzionale, in coerenza con le azioni strategiche definite di seguito:
 - a) La Capitaneria di Porto, nell'intento di avviare una riqualificazione dell'area cantieri della zona sud del Porto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

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

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

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

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

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

Art. 6 - Obblighi della Regione

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

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

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

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

Art. 8 - Referenti

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

Art. 9 - Oneri

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

Art. 10 - Attività speciali

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

Art. 11 - Utilizzo del logo

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

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

Art. 12 - Risultati

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

Art. 13 - Durata

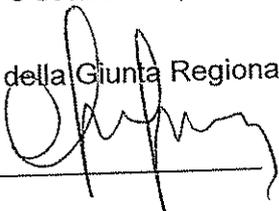
1. Il presente Protocollo, che entra in vigore a decorrere dalla data di sottoscrizione, ha la durata di ventiquattro mesi e potrà essere rinnovato con atto aggiuntivo che richiami gli stessi contenuti e termini riportati nel presente Protocollo, previa delibera dei rispettivi Organi competenti.

Art. 14 - Foro competente

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

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

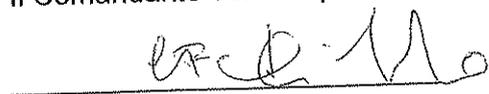
Il Presidente della Giunta Regionale delle Marche Gian Mario Spacca



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.

PP

df

CF

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. M:

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.

<p>REGIONE MARCHE - GIUNTA REGIONALE RISORSE UMANE E STRUMENTALI P.F. PROVVEDITORATO, ECONOMATO E CONTRATTI</p> <p>La presente copia, composta di n. <u>11</u> fogli, è conforme all'originale depositato presso questa struttura (art. 18, D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445) e viene rilasciata in carta libera per uso amministrativo.</p> <p>Ancona, il <u>15/02/2010</u> L'INCARICATO</p> <p><i>[Signature]</i> ANNA GAMBINI ANNA</p>
