



Luogo di emissione: .....	Numero: 1/IVD	Pag.
	Data: 14/01/2011	<b>1</b>

**DECRETO DEL DIRIGENTE DELLA  
P.F. GRANDI INFRASTRUTTURE DI COMUNICAZIONE,VIABILITA' E DEMANIO IDRICO  
N. 1/IVD DEL 14/01/2011**

**Oggetto: Approvazione dell'Adeguamento Tecnico Funzionale ampliamento scalo di alaggio del porto di San Benedetto del Tronto**

**IL DIRIGENTE DELLA  
P.F. GRANDI INFRASTRUTTURE DI COMUNICAZIONE,VIABILITA' E DEMANIO  
IDRICO**

- . . . . -

VISTO il documento istruttorio riportato in calce al presente decreto, dal quale si rileva la necessità di adottare il presente atto;

RITENUTO, per i motivi riportati nel predetto documento istruttorio e che vengono condivisi, di emanare il presente decreto;

VISTO l'articolo 10 della legge regionale 15 ottobre 2001, n. 20;

**- D E C R E T A -**

- Di approvare, ai sensi dell'art.8 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regionale dei Porti, il progetto di Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore del Porto di San Benedetto del Tronto relativo all'intervento di ampliamento dello scalo di alaggio del porto pescherecci composto dai seguenti elaborati che sono parte integrante e sostanziale del presente atto:

R 001	Relazione Descrittiva		
R 002	Relazione geotecnica e sismica		
R 003	Relazione di calcolo		
R 004	Computo metrico e Stima		
R 005	Capitolato speciale d'appalto		
R 006	Prime indicazioni e disposizioni per la stesura del piano di sicurezza		
T 001	Planimetria di inquadramento	SCALA	1:2.000
T 002	Planimetria stato attuale	SCALA	1:1.000
T 003	Planimetria di intervento	SCALA	1:500
T 004	Planimetria di dettaglio	SCALA	1:200
T 005	Pianta delle travi di corsa	SCALA	1:100
T 006	Sezioni tipologiche e particolari costruttivi	SCALA	VARIA
T 007	Carpenterie ed armature	SCALA	1:25

- Di disporre che una copia del presente provvedimento completo degli elaborati progettuali timbrati con gli estremi del decreto di approvazione e firmati dal Dirigente della P.F. grandi infrastrutture di comunicazione,viabilità e demanio idrico sarà depositato agli atti della P.F.



Luogo di emissione: .....	Numero: 1/IVD	Pag. <b>2</b>
	Data: 14/01/2011	

grandi infrastrutture di comunicazione,viabilità e demanio idrico della Regione Marche;

- Di trasmettere copia del presente provvedimento completo degli elaborati progettuali timbrati con gli estremi del decreto di approvazione e firmati dal Dirigente della P.F. grandi infrastrutture di comunicazione,viabilità e demanio idrico, al Comune di San Benedetto del Tronto e alla Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto;
- Di disporre, in ragione della necessità di portare a conoscenza della generalità dei cittadini il presente atto e del particolare rilievo di tale provvedimento, la pubblicazione per estratto del presente decreto sul Bollettino ufficiale della Regione Marche.
- Di disporre che una copia del presente provvedimento, completo degli elaborati, sia depositato agli atti della P.F. grandi infrastrutture di comunicazione,viabilità e demanio idrico della Regione Marche per la finalità di cui al comma 4, dell'art. 4 della L.R. 28 luglio 2003, n. 17.
- Si attesta inoltre che dal presente decreto non deriva un impegno di spesa a carico della Regione.

**IL DIRIGENTE**  
(Ing. Giorgio Occhipinti)

**- DOCUMENTO ISTRUTTORIO -**

***Normativa di riferimento***

- Legge 1994 n. 84, art. 5, comma 4;
- DACR n. 149 del 02/02/2010 di approvazione del "Piano Regionale dei Porti", art. 8 delle Norme Tecniche di Attuazione.

***Motivazione***

*Procedimento Amministrativo*

Il porto di San Benedetto del Tronto, per effetto del protocollo d'intesa sottoscritto con la Regione Marche in data 31.12.2004, risulta di competenza Statale - ad eccezione della darsena turistica (approdo turistico ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 509/97) - classificato di 2<sup>a</sup> cat. - 1<sup>a</sup> classe.

Vista la competenza Statale del porto l'ufficio OO.MM. di Ancona ha trasmesso alla terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con nota del 23/06/2010 n. 3621, per "*i provvedimenti di competenza*" il progetto preliminare dell'intervento in questione redatto, per conto del Comune di San Benedetto del Tronto da libero professionista.

Valutato il progetto la terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è espressa con voto n 116 in data 27/10/2010 dal seguente tenore:

**"CONSIDERATO**



Luogo di emissione: .....	Numero: 1/IVD	Pag.
	Data: 14/01/2011	<b>3</b>

*La Sezione preliminarmente rileva che il PRP portuale di San Benedetto del Tronto è stato esaminato con parere favorevole con prescrizioni dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nella seduta del 15 maggio 1968 ed è stato approvato con DM. N. 2722 del 2.11.1985.*

*Inoltre prende atto che con delibera del 2 febbraio 2010 n.149 la Regione Marche ha approvato il Piano regionale dei Porti con allegate le norme tecniche di attuazione.*

*L'art.8 delle citate NTA definisce al comma 3 che cosa si intende per adeguamento tecnico funzionale del piano e specifica al successivo comma 4 che la struttura regionale competente in materia di pianificazione portuale provvede ad istruire ed a valutare la proposta di modifica.*

*Successivamente l'adeguamento tecnico funzionale è approvato dalla medesima struttura regionale di intesa con il Comune entro 60 gg. dall'avvio del procedimento.*

*Al riguardo la Sezione rileva che le previsioni progettuali in parola non rappresentano un adeguamento tecnico funzionale inteso secondo quanto descritto nel voto n.93/2009.*

*Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione, è del*

**PARERE**

- 1. che l'intervento proposto di modifica ed integrazione alle vie di corsa per travel lift nel porto di San benedetto del Tronto non si configura come adeguamento tecnico funzionale al PRP secondo quanto previsto dal voto n.93/2009 trattandosi di modifica puntuale di un impianto tecnico appalesandosi quindi come un intervento di miglioramento funzionale delle attività di manutenzione pescherecci;*
- 2. che il progetto una volta approvato dal Comune potrà essere esaminato dalla regione Marche sulla base delle NTA del Piano regionale dei Porti;*
- 3. Che l'ufficio delle OO.MM. di Ancona potrà quindi esprimere il parere tecnico istruttorio di competenza alla locale Capitaneria di porto."*

A seguito del parere rilasciato la terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il Comune di San Benedetto del Tronto ha inoltrato alla Regione Marche il progetto definitivo dell'intervento in questione con nota prot. n. 67102 del 12/11/2010 pervenuta in data 24/11/2010, a seguito della quale questa Amministrazione ha avviato il procedimento per l'approvazione dell'Adeguamento Tecnico funzionale di cui all'art. 8, comma 4 delle NTA del Piano Regionale dei Porti.

Dell'avvio del procedimento né è stata data notizia con la pubblicazione di apposito avviso sul BUR n. 110 del 16/12/2010 al fine di portare il procedimento a conoscenza dei soggetti nei confronti dei quali il provvedimento finale è destinato a produrre effetti diretti ed a quelli che per legge debbono intervenire.

Nel procedimento amministrativo in questione, compito della Regione Marche, è valutare la conformità del progetto di adeguamento al comma 3 dell'art. 8 delle NTA e che, pertanto, il progetto:

- sia coerente con gli obiettivi e le scelte di programmazione del PRP vigente;
- non apporti modifiche sostanziali alla conformazione e al dimensionamento complessivo dell'impianto portuale;
- non contenga opere soggette a VIA o a Valutazione di Incidenza.

A sensi dell'art. 8 comma 5 delle NTA del Piano Regionale dei Porti il termine per la definizione del procedimento è fissato in 60 giorni; detti tempi decorrono dalla data di ricevimento dell'istanza, salvo l'interruzione e prolungamento di tale termine per una eventuale richiesta di atti integrativi.



Luogo di emissione: .....	Numero: 1/IVD	Pag.
	Data: 14/01/2011	<b>4</b>

In base all'art. 7 della LR 44/94 la facoltà di intervenire nel procedimento è ammessa fino a dieci giorni prima della scadenza dei termini per la sua definizione, pertanto entro il 12/01/2011.

I soggetti indicati negli art. 7 e 9 della L. 241/90 hanno potuto prendere visione degli atti del procedimento ed inviare memorie scritte e documenti, ai sensi dell'art. 10 della stessa Legge, presso la P.F. Grandi Infrastrutture di comunicazione, viabilità e demanio idrico, Via Palestro, 19, Ancona.

Nessuna osservazione in merito è giunta nei termini prescritti.

Nessun atto integrativo è stato chiesto al fine di concludere il procedimento in questione.

Durante il corso del procedimento è stata indetta (convocazione pubblicata sul BUR n. 110 del 16/12/2010) e convocata per il giorno 11/01/2011 una conferenza dei servizi con le finalità previste dal comma 1 dell'art. 14 della L. 241/90 e s.m.i. che dispone: «*Qualora sia opportuno effettuare un esame contestuale di vari interessi pubblici coinvolti in un procedimento amministrativo, l'amministrazione procedente indice di regola una conferenza di servizi*».

In tale sede sono state ascoltate tutte le Amministrazioni titolari di possibili interessi coinvolti dal presente provvedimento amministrativo, anche se non sono parti tipiche del procedimento.

Tali soggetti in base al comma 1 dell'art. 14 della L. 241/90 e s.m.i. sono coinvolti nella fase istruttoria, escludendo qualsiasi concorso di tipo valutativo nella fase costitutiva, dopodichè l'ente competente (Regione), esamina le varie istanze, esprime la decisione finale. La caratteristica principale della conferenza istruttoria, sta nel fatto che le sue risultanze non producono effetti giuridici sulla decisione finale. Ciò significa che l'amministrazione che deve adottare l'atto finale del procedimento non è tenuta ad attenersi a quanto emerso in sede di conferenza. Essa infatti svolge una funzione strumentale di coordinamento e di informazione, da cui non scaturisce alcun atto formale con rilevanza esterna.

Le Amministrazioni titolari di interessi coinvolti nel presente procedimento risultano essere:

- **L'AUTORITÀ MARITTIMA** che si esprime ai fini della sicurezza della navigazione da diporto; alla sicurezza della navigazione interna” e “alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima”. L'art. 104 comma 1, lett. t) e v) del D.Lgs 112 ha mantenuto in capo allo Stato le funzioni relative “alla disciplina e alla sicurezza della navigazione da diporto; alla sicurezza della navigazione interna” e “alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima”. Si esprime come amministrazione deputata al rilascio dell'atto concessorio.
- **L'AGENZIA DEL DEMANIO** che si esprime sugli aspetti dominicali;
- **LA CIRCOSCRIZIONE DOGANALE** che si esprime, in via preliminare, ai fini dell'autorizzazione di cui all'*articolo 19 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374*;
- **LA SOVRAINTENDENZA PER I BENI AMBIENTALI E ARCHITETTONICI** che si esprime, in via preliminare, ai fini della tutela del paesaggio.

Il verbale della conferenza dei servizi, contenente i pareri espressi in quella sede e allegati i pareri degli Enti assenti, è depositato agli atti della P.F. grandi infrastrutture di comunicazione,viabilità e demanio idrico.

Valutazione del Progetto



Luogo di emissione: .....	Numero: 1/IVD	Pag.
	Data: 14/01/2011	<b>5</b>

Dalla relazione allegata al progetto si evince che:

*"Lo scalo di alaggio ubicato lungo la banchina di riva del Porto di San Benedetto del Tronto, nell'area settentrionale del bacino portuale, è tradizionalmente adibito alle operazioni di alaggio e varo delle imbarcazioni che compongono la rilevante flotta peschereccia locale.*

*Lo scalo, costruito negli anni '60, con la classica struttura a piano inclinato, - costituita di lastre di calcestruzzo accostate posate su di uno scanno subacqueo in pietrame racchiusa tra due sporgenti di banchina spinti sino al fondale (-3,70) m. circa dal l.m.m. - è stato ristrutturato (con progetto redatto nel 1997 ed opere realizzate nel 1999-2000) per essere reso idoneo all'utilizzazione a parte di sollevatori mobili (motogru gommate o "travel-lift") consistenti di due o più telai in acciaio a forma di portale, cui vengono appesi i cinghioni che imbragano l'imbarcazione.*

*La tradizionale tecnica di alaggio con trazione su piano inclinato - a braccia o con argano a mano o motorizzato - e' stata pertanto abbandonata a favore dell'utilizzazione dei sollevatori mobili ("travel-lift").*

*L'evoluzione dei mezzi marittimi negli ultimi anni ha orientato il mercato verso imbarcazioni di sempre maggiori dimensioni e tonnellaggio , per il cui alaggio e varo è necessaria l'utilizzazione di travel-lift più efficienti e potenti, adeguati all'evoluzione tecnologica del settore.*

*L'Amministrazione Comunale di San Benedetto del Tronto, in considerazione:*

*della rilevante importanza sia del comparto della pesca , sia del comparto della cantieristica navale per l'economia locale in termini di redditività ed occupazione;*

*della essenzialità del servizio di alaggio e varo fornito dai cantieri alla flotta peschereccia;*

*si è fatta carico di promuovere la presente iniziativa progettuale avente come obiettivo l'ampliamento ed il potenziamento dello scalo esistente per renderlo idoneo all'uso da parte di travel-lift di maggior portata, in grado di sollevare imbarcazioni di peso sino a 500 tonnellate, attraverso il prolungamento delle vie di corsa esistenti e la creazione di un bacino di maggiori dimensioni.*

### **1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

*L'intervento di ristrutturazione realizzato tra il 1999 ed il 2000 è consistito, nelle sue linee essenziali , dei seguenti apprestamenti:*

- *realizzazione di un segmento di banchina di riva della lunghezza di circa 36,00 m., con filo esterno posizionato a 30 m, dall'imboccatura dello scalo;*
- *riempimento e successiva pavimentazione della retrostante porzione di scalo, sino a quota pari a quella del circostante piazzale, ottenendo un ampliamento pari a circa 1.700 m<sup>2</sup> del piazzale operativo esistente;*
- *realizzazione di due pontili su pali, di lunghezza m. 30,00 e larghezza m. 3,50 cadauno, posti parallelamente a distanza di m. 7,80 l'uno dall'altro, a costituire la nuova via di corsa per le motogru, e delimitanti il bacino di alaggio delle imbarcazioni.*

*Ad intervento eseguito, dall'area di superficie complessiva di m<sup>2</sup> 2.850 circa, occupata dal vecchio scalo di alaggio su piano inclinato, si sono ottenute:*

- *nuove superfici operative per m<sup>2</sup> 1.700 circa accorpate ai piazzali esistenti;*
- *la nuova via di corsa su pontili per motogru ed il relativo bacino di alaggio;*
- *una piccola darsena con un nuovo fronte di ormeggio di 20 m. di lunghezza, delimitata dallo sporgente di banchina esistente lato sud dello scalo, dal nuovo segmento di banchina di riva, e dalla nuova via di corsa per motogru.*

*La presente proposta progettuale è finalizzata - come detto - ad integrare e potenziare lo scalo per consentire l'utilizzo di travel-lift di maggiore capacità.*

*In particolare, il travel-lift di progetto è caratterizzato dai seguenti parametri:*

- *portata max. 500 t.*
- *tara 185 t, approx.*
- *Larghezza bacino: m. 11,00*



Luogo di emissione: .....	Numero: 1/IVD	Pag. <b>6</b>
	Data: 14/01/2011	

- Carreggiata: m. 13,50
- Larghezza max. : m. 15,50
- Passo: m. 16,00
- Lunghezza max. alle ruote : m. 21,90 approx.
- Max. interasse carrelli: m. 21,00

*Gli interventi attraverso i quali si propone di adeguare le strutture esistenti alle nuove esigenze sono i seguenti:*

- *l'integrazione della esistente banchina di riva con una sottofondazione in micropali  $\varnothing$  190 per adeguarla ai nuovi carichi;*
- *il consolidamento di una porzione della vecchia banchina ubicata a nord dello scalo, in immediata adiacenza della esistente via di corsa - in quanto parzialmente interessata dal transito dei nuovi travel-lift - attraverso la realizzazione di micropali di sottofondazione in micropali  $\varnothing$  190;*
- *l'allargamento della trave di corsa meridionale, ottenuto affiancandole una ulteriore trave di larghezza 2,00 m. ed altezza m. 1,50, fondata su pali  $\varnothing$  800, per consentire il transito dei nuovi travel-lift,*
- *la realizzazione di due nuove vie di corsa, fondate su pali  $\varnothing$  1000 disposti a quinconce, in prolungamento delle esistenti e delimitanti un nuovo bacino di alaggio di larghezza m. 11,00 e lunghezza m. 35,50. Le nuove travi di corsa in cemento armato sono di larghezza minima m. 3,90 ed altezza m. 1,50 e sono completate da angolari in acciaio, con funzione di guida per i pneumatici delle motogru, nonché da anelli di ormeggio su entrambi gli accosti.*

*Le geometria delle nuove strutture consentirà di procedere all'alaggio ed al varo delle imbarcazioni attraverso l'impiego sia dei mezzi di sollevamento attualmente operanti, sia del nuovo travel-lift "di progetto", in condizioni di piena sicurezza ed efficienza dei mezzi d'opera utilizzati.*

*Si potrà inoltre usufruire dei nuovi fronti di accosto, utili per l'eventuale stazionamento di natanti."*

Allegato al progetto è presente la delibera della Giunta Comunale n. 126 del 30/04/2009 con la quale viene approvato il progetto preliminare in parola e che rappresenta l'intesa di cui al comma 5 dell'art. 8 delle NTA del Piano Regionale dei Porti.

### **Esito dell'istruttoria**

Il PRP vigente nell'area è quello esaminato con parere favorevole con prescrizioni dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nella seduta del 15 maggio 1968 ed approvato con D.M. n. 2722 del 02/11/1985.

L'intervento proposto non è in difformità rispetto al vigente piano regolatore portuale trattandosi di una modesta integrazione di un'opera esistente senza cambio di destinazione d'uso e non modifica in alcun modo la conformazione o il dimensionamento complessivo dell'impianto portuale trattandosi di un intervento puntuale su di un opera già esistente; inoltre non è in contrasto con il vigente PRG che all'art.44 delle NTA disciplina le possibilità di intervento nella zona portuale, zona omogenea del PRG di maggiori estensioni rispetto all'ambito portuale, come identificato dal PRG vigente.

L'intervento, inoltre, è escluso dall'applicazione della legge regionale 14 aprile 2004, n. 7 "Disciplina della procedura di valutazione di impatto ambientale" e s.m.i. a norma del comma 5, lett. c) dell'art. 3 che prescrive:

"Sono esclusi dalla procedura di VIA:

..

c) i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria;"





Luogo di emissione:  .....	Numero: 1/IVD	Pag.  <b>7</b>
	Data: 14/01/2011	

Le Linee guida sulla V.I.A. di cui alla DGR n. 1600 del 21/12/2004 chiariscono al paragrafo 1.5 che sono da ritenersi lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria ai fini della L.R. n.7/2004 tutte le modifiche ai progetti rientranti in una delle categorie progettuali di cui agli allegati A1, A2, B1, B2, ancorché già sottoposte alle procedure disciplinate dalla L.R. n. 7/2004, che non sono classificabili come “modifiche sostanziali o ampliamenti”.

Il presente progetto per la sua natura puntuale e di modeste dimensioni non risulta una modifica sostanziale o ampliamento del porto sulla base dei criteri di valutazione previsti dal paragrafo 1.4 delle stesse linee guida sulla VIA.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte il progetto in questione è conforme ai criteri di cui al comma 3 dell’art. 8 delle NTA del Piano Regionale dei Porti.

Vista la normativa in materia, il procedimento e l’istruttoria svolta si propone l’adozione del presente atto.

**IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**  
(Ing. Nicoletta Santelli)

**- ALLEGATI -**  
nessuno