

## AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE



### DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

#### ALLEGATO 6 – PIANIFICAZIONE URBANA

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



<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>PIANIFICAZIONE URBANA DEL COMUNE DI ANCONA</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO</b>	<b>19</b>
<b>4</b>	<b>PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI PESCARA</b>	<b>21</b>
<b>5</b>	<b>PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI ORTONA</b>	<b>23</b>
<b>6</b>	<b>PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI PESARO</b>	<b>26</b>

## 1 PREMESSA

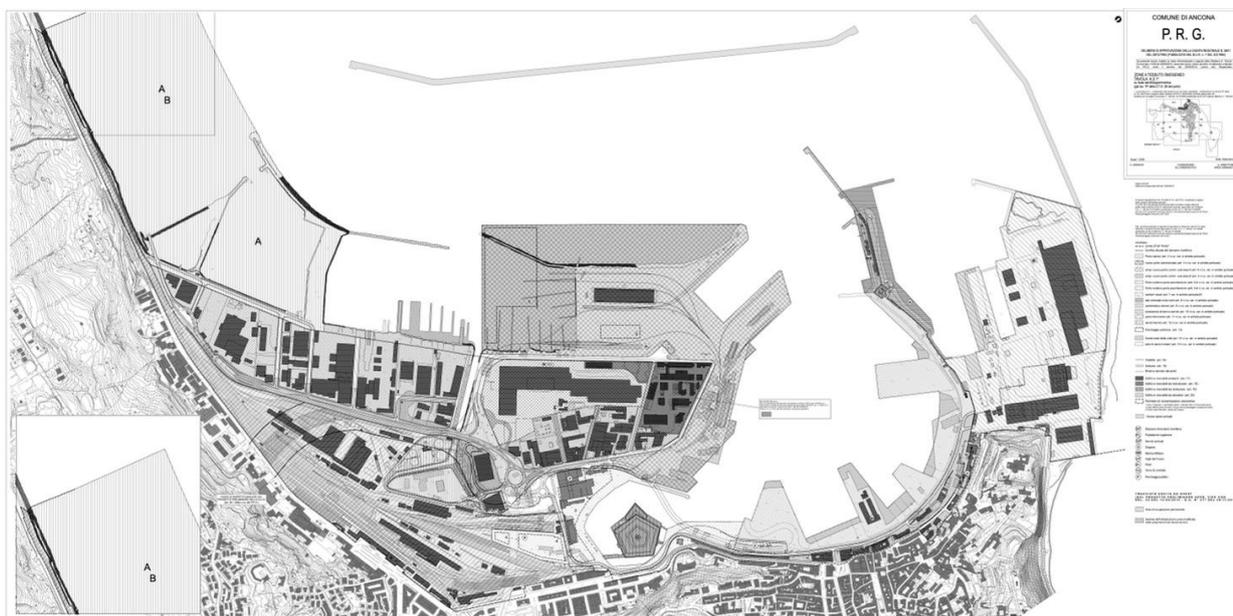
Il presente allegato intende ottemperare a quanto richiesto dalla recente modifica di cui all'art. 5 della L. 84/94 che al comma 1, lett. c) introduce, tra le finalità del DPSS la ripartizione degli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città. Obiettivo dei seguenti paragrafi è fornire un inquadramento della pianificazione urbana vigente e nel particolare della zonizzazione delle aree che confinano con il porto al fine poter individuare le possibili aree di interazione tra il porto e la città.

## 2 PIANIFICAZIONE URBANA DEL COMUNE DI ANCONA

La **Variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Ancona**, approvata con Delibera Consiglio Comunale n. 128 del 14/11/2005 e pubblicata sul BUR Marche n. 108 del 07/12/2005, all'art. 65 – ZT26 individua la zona “Porto” come interamente disciplinata dalla normativa e dagli elaborati grafici della Variante stessa. Gli interventi nell'ambito portuale sono subordinati all'approvazione del Piano Particolareggiato Esecutivo del Porto.

Con Determinazione n. 128 del 14/11/2005, il Consiglio Comunale Piano approva il **Particolareggiato Esecutivo della ZT26 “Porto”**. Questo, poi, assecondando le vicende del Piano di Sviluppo del Porto durante l'iter di approvazione, è oggetto di una serie di modifiche ed aggiustamenti. La versione vigente è stata approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 100 del 30/11/2018.

La perimetrazione del Piano Particolareggiato Esecutivo riguarda le aree individuate nella Tavola a.3 di cui alla figura che segue.



**Figura 2-1 Porto di Ancona. Piano Particolareggiato Esecutivo. Zone Tessuto Omogeneo Tavola A.3.1 su base aerofotogrammetrica (già tav. 7P della ZTO 26 del porto) (Fonte: <https://www.comune.ancona.gov.it/ankonline/urbanistica/p-r-g-in-ambito-portuale/>)**

Il Piano Particolareggiato Esecutivo articola l'ambito portuale nelle seguenti aree: Porto Storico, Nuovo Porto Commerciale; Ampliamento Nuovo Porto Commerciale; Porto turistico; Porto Peschereccio; Cantieri Navali;

Lato Orientale Molo Nord; Cantieristica Minore; Produzione di Beni e Servizi; Parco ferroviario; Servizi Tecnici, Parcheggio Polmone; Fronte Mare della Città; Polo di Servizi Urbani.

Il Piano disciplina le suddette aree fornendo le seguenti indicazioni: destinazione d'uso, funzioni principali con riferimento all'attracco, al carico e allo scarico delle merci e al movimento passeggeri; funzioni relative all'attività peschereccia e all'attività di diporto; tipologie edilizie costruttive ammesse, relative destinazioni d'uso e precisazioni planivolumetriche; interventi di demolizione e/o ricostruzione; interventi di recupero e restauro dell'edificato e delle preesistenze culturali; interventi relativi alla dotazione di servizi urbani; interventi e relative modalità attuative nelle sub-aree.

Il Piano contiene anche il Programma di interventi previsti nell'arco del porto storico. La fattibilità di alcuni di questi interventi, tuttavia, è subordinata alla realizzazione di alcune opere, in particolare: la viabilità sotto mare e il percorso di fruizione dei beni culturali e del parco storico – archeologico sono possibili solo in caso di allargamento delle banchine dal n. 8 al n. 14, mentre la realizzazione dei nuovi servizi passeggeri e della terrazza sul mare e la riqualificazione di via XXIX settembre e del lungomare dipendono dal collegamento viario tra gli scali di alaggio del Mandracchio e la banchina 17.

Per quanto riguarda, infine, gli elaborati b.2 – Opere marittime al 2012 e b.3 Assetto degli spazi portuali al 2012, che sono parte del Piano di Sviluppo di Ancona e dei quali si è detto nel paragrafo dedicato alla pianificazione portuale, è chiarito che costituiscono compendio informativo, senza alcun valore prescrittivo sul piano urbanistico.

Con Deliberazione n. 130 del 14/10/2010, il Consiglio Comunale di Ancona approva il **Documento programmatico** per nuovo piano urbanistico della città di Ancona. Questo documento rappresenta un passaggio cruciale ai fini della redazione del nuovo Piano Urbanistico della città di Ancona e, anche, il punto di arrivo delle attività preliminari di "ascolto" e "raccolta" svolte nelle tra il 2007 e il 2009. Il Documento individua 4 assi strategici che fanno riferimento a 4 immagini e idee di città tra loro strettamente interconnesse:

- *Ancona città poliedrica, abitabile ed accessibile:*
  1. Dare risposta alla domanda abitativa inevasa puntando alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente non residenziale, degradato e dismesso;
  2. Riconoscere il policentrismo rafforzando l'identità della "micro – città";
- *Ancona città snodo, interconnessa e competitiva:*
  1. Rafforzare l'intermodalità del trasporto merci e l'offerta logistica e produttiva compatibile;
  2. Irrobustire ed integrare il telaio infrastrutturale di area vasta;
  3. Costruire una rete di accordi tra istituzioni, enti e soggetti che operano sul territorio.
- *Ancona città ecologica:*
  1. Potenziare la rete ecologica, ridurre il consumo di suolo e depotenziare il rischio – frana;
  2. Sviluppare una rete su ferro per il trasporto viaggiatori a scala locale.
- *Ancona città paesaggio, bella e identitaria:*
  1. Rappresentare l'identità territoriale e il paesaggio storico di Ancona in senso contemporaneo;
  2. Consolidare e sviluppare il ruolo dei grandi servizi;
  3. Sviluppare la qualità architettonica e paesaggistica.

I progetti guida su cui puntare sono: La cometa verde dal Conero alla città storica;

- Il Fronte mare delle eccellenze;
- La città lineare delle nuove centralità;
- Il Parco reticolare dei paesaggi agrari e delle frazioni.

Il progetto del *fronte mare delle eccellenze* intende affermare un'idea unitaria del fronte mare, dal centro storico di Ancona e Falconara. Esso propone molteplici occasioni puntuali di riqualificazione capaci di saldare la "continuità nella diversità" del fronte-mare nella sua fruizione lineare con un sistema articolato e diffuso di transetti di riconnessione trasversale con i nuclei urbani costieri e con le grandi risorse storico-ambientali.

In questo quadro, particolare importanza riveste il nuovo assetto del porto che, nella sua estensione lineare, di fatto raddoppia quella settecentesca e introduce nuovi capisaldi architettonici e funzionali, di grande valore simbolico e protesi verso il mare. Gli interventi caratterizzanti di questo progetto – guida sono:

- la riorganizzazione del sistema su ferro in senso metropolitano con usi molteplici;
- la realizzazione di un lungomare continuo e fruibile, dal punto di vista pedonale e ciclabile;
- l'attuazione del Piano di Sviluppo del Porto;
- il ridisegno della fascia di contatto Porto Storico/Città Storica, lungo il tracciato delle mura storiche, attraverso la valorizzazione delle aree con i resti archeologici del porto traiano, la realizzazione del parcheggio Vanvitelli e della risalita meccanizzata al Duomo, la sistemazione della piazza Dante Alighieri antistante il Palazzo degli Anziani, la ristrutturazione e riconversione degli edifici sul Lungomare Luigi Vanvitelli a seguito del trasferimento di alcune funzioni portuali nel Polo dei servizi o in altre localizzazioni (Capitaneria, Guardia di Finanza, Istituto Nautico) e l'inserimento di nuove funzioni vitalizzanti per il turismo e il tempo libero;
- la riconnessione pedonale tra la direttrice Lungomare Vanvitelli/Arco di Traiano, la falesia e il nuovo molo orientale, lungo le pendici e lungo il piede del Guasco in corrispondenza dell'area Fincantieri;
- il prolungamento degli interventi di recupero del sistema archeologico Lungomare Vanvitelli/Arco di Traiano a tutto il molo nord con la sistemazione degli spazi in quota del Corridore oltre l'arco Clementino, la risistemazione del sito della Lanterna e la realizzazione di un edificio-simbolo di carattere museale, scientifico e del tempo libero;
- il completamento del restauro della Mole ma soprattutto il rilancio gestionale e l'inserimento nel Museo diffuso urbano e all'interno dei circuiti internazionali di grandi eventi;
- la realizzazione del Parco della Rupe a ridosso del quartiere Archi e la riconnessione dalla quota del Porto (via Marconi/via XXIX Settembre) a quella della Cittadella;
- la riqualificazione delle aree comunali adiacenti il parcheggio Ex Gas, attraverso l'integrazione dei servizi pubblici, la riorganizzazione funzionale degli ultimi piani del parcheggio per usi collettivi, il rilancio della copertura come piazza e la realizzazione di connessioni pedonali con la Cittadella e con il viadotto;
- il ridisegno dell'asse di accesso alla città dalla via Flaminia (in attuazione del PIAU "Porti e stazioni" del 2004) attraverso la riqualificazione delle cortine edilizie dalla Stazione ferroviaria al quartiere Archi e del tracciato stradale Stazione - via Marconi - ingresso Galleria S. Martino;
- la riqualificazione del Nodo-Stazione come ingresso monumentale in città sia dalla via Flaminia sia da Vallemiano;
- la conformazione della fascia di sicurezza a mare relativa al tratto litoraneo corrispondente alla frana di Posatora;
- la contestuale sistemazione degli spazi di contatto fra tale fascia e i nuovi porti peschereccio e turistico

- il recupero dei contenitori dismessi della ex Angelini e della ex Dreher intesi anche come ulteriore occasione di riconnessione trasversale con il Parco di Posatora e il porto;
- la creazione di un adeguato mix funzionale nell'area di Torrette per integrare il tessuto edilizio esistente con un'offerta di servizi a supporto dell'Ospedale Regionale.

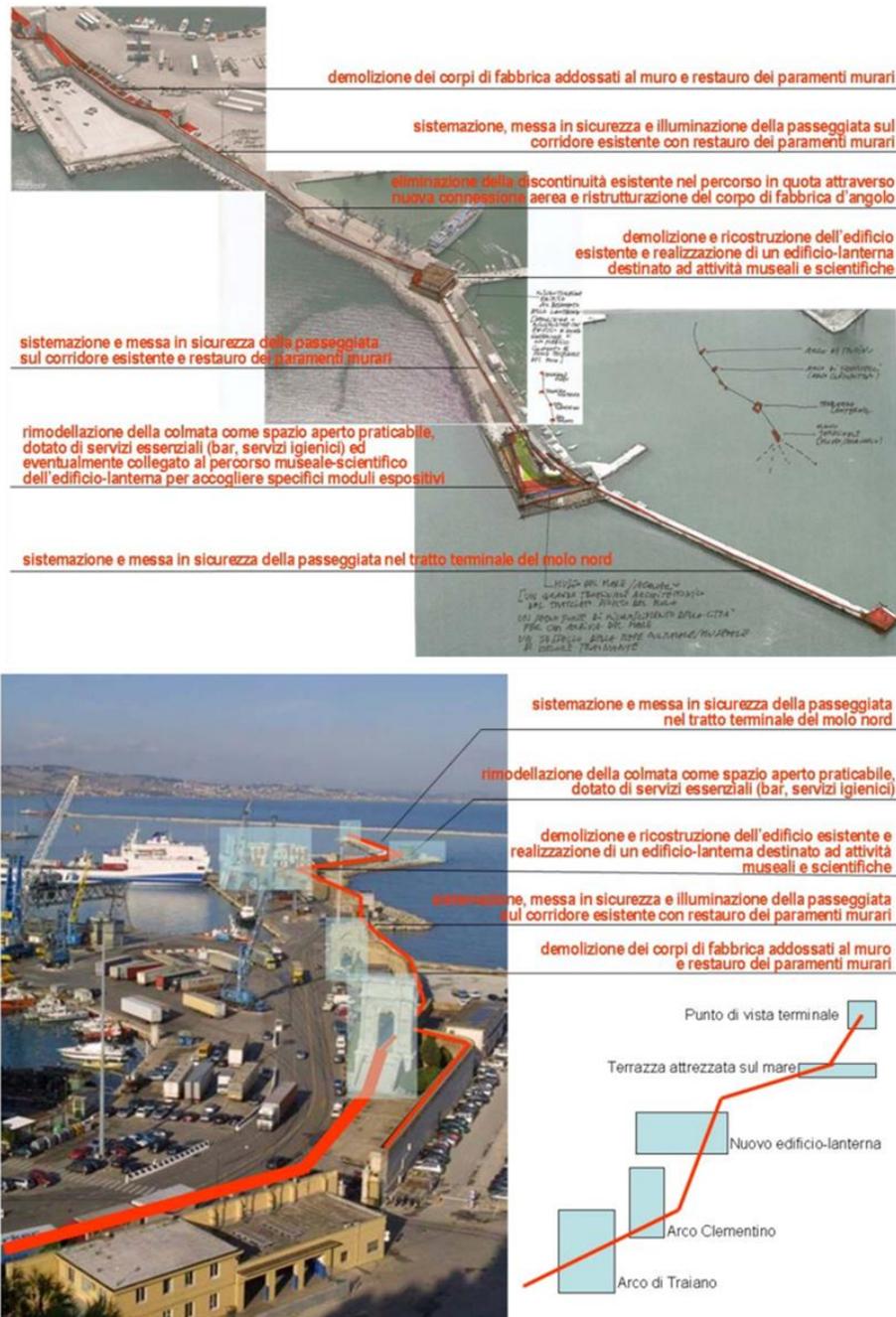
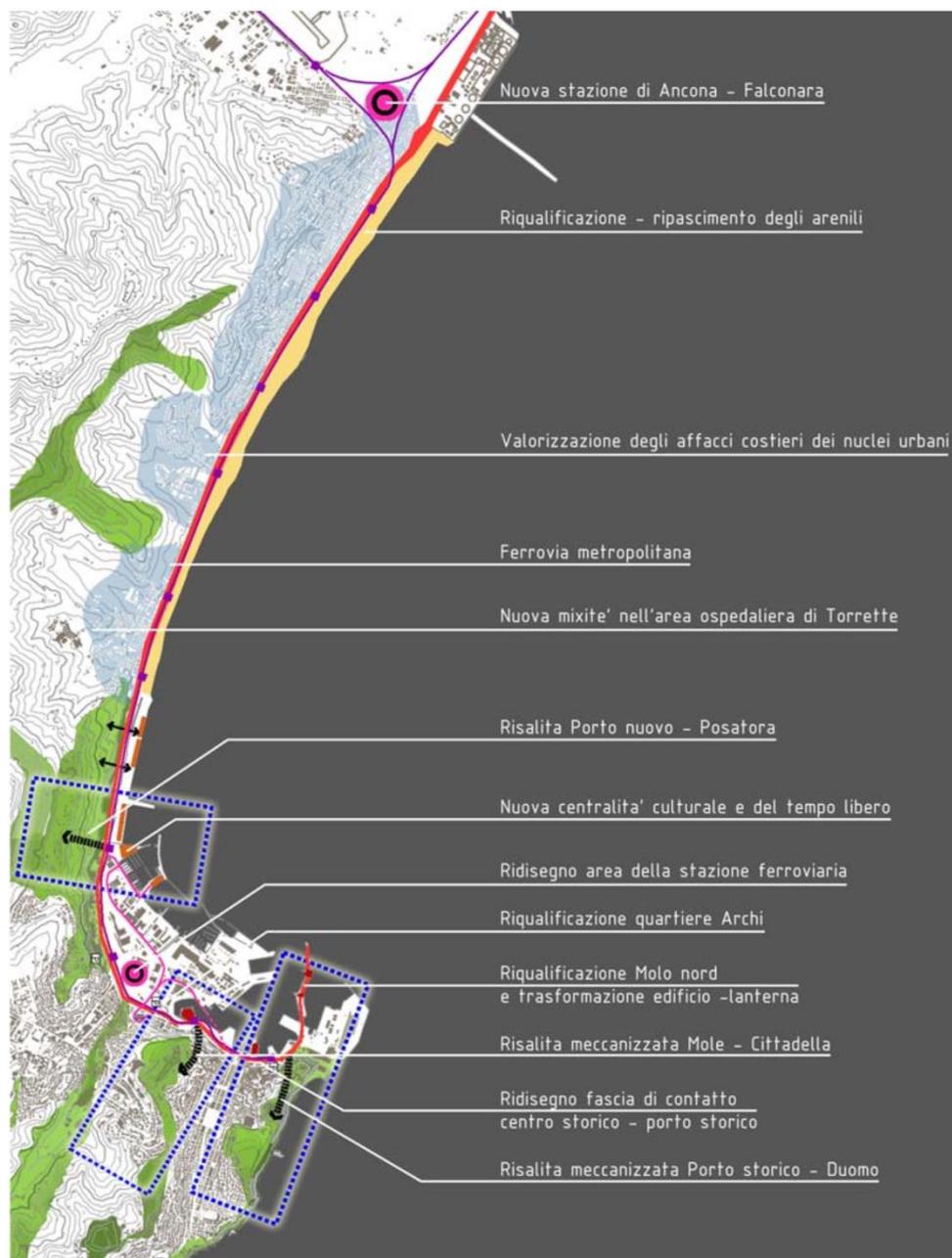


Figura 2-2 Ancona. Documento programmatico 2010. Ridisegno della fascia di contatto Porto Storico/Città Storica (Fonte: <https://www.comune.ancona.gov.it/ankonline/urbanistica/2009-documento-programmatico/>)

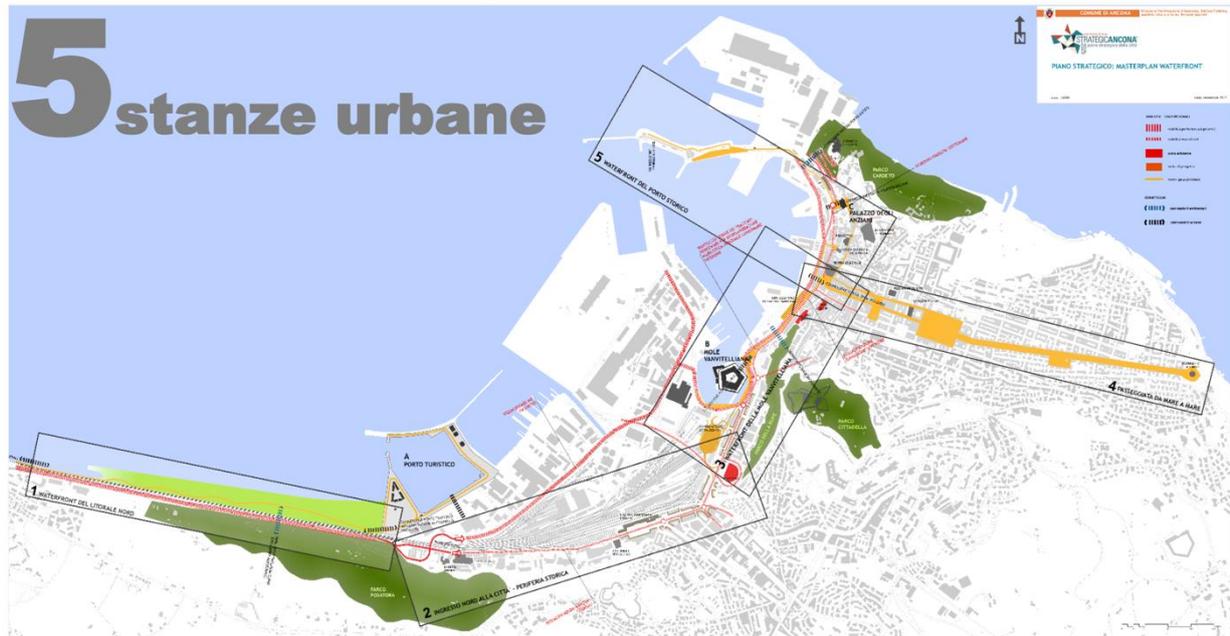


**Figura 2-3 Ancona. Documento programmatico 2010 Fronte mare delle eccellenze (Fonte: <https://www.comune.ancona.gov.it/ankonline/urbanistica/2009-documento-programmatico/>)**

Il 18/10/2017 viene presentato in Consiglio Comunale il **Piano Strategico della città di Ancona**. Tale documento è l'esito di un processo di costruzione di scenari di sviluppo condivisi. In altre parole, esso rappresenta un patto tra amministratori, cittadini e portatori di interesse per individuare una visione comune del futuro. Il Piano Strategico, per il quale è costituita la cabina di regia formata dal comune, dall'Università Politecnica, dalla Camera di Commercio e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, persegue l'obiettivo del rilancio della città di Ancona.

**\_02a il documento finale**

**vedere la visione: masterplan**



**Figura 2-4 Ancona. Strategic Ancona (Fonte: Presentazione in Consiglio Comunale del Documento Finale 18/10/2017)**

La versione finale del documento identifica il *waterfront* di Ancona che, dal Porto Antico abbraccia, in prima istanza, gli edifici e i monumenti del Centro Storico, curva attorno alla Mole Vanvitelliana e prosegue lungo il quartiere degli Archi e la periferia storica della città, sino al traguardo del nuovo Lungomare Nord (*Smart park*) ai piedi dell'area della frana. Questo percorso si arricchisce di tagli trasversali tra cui spicca quello, elegante e rinomato, della passeggiata da mare a mare, sino al Monumento ed al Passetto.

Cinque sono le stanze in cui è articolato il *waterfront*. La *Prima stanza* comprende il Lungomare Nord, concepito per potenziare la linea ferrovia e collegare il porto alla grande viabilità ma, anche, per smaltire gli scavi del porto. Esso genera anche un grande parco sul mare, dotato di attrezzature per la mobilità dolce e il tempo libero, protette dal sistema di *early warning* dell'area della frana già esistente. La *Seconda Stanza* investe l'Ingresso Nord della città ed ha inizio in corrispondenza dell'ex birrificio Dreher, prosegue fino all'innesto con il Rione degli Archi, inglobando il fronte Stazione e la testata del Piano San Lazzaro. Raccoglie brani di città caratterizzati da consistenti fenomeni di sostituzione sociale da parte di popolazione immigrata. Ne deriva che la rigenerazione urbana richiede un complesso di azioni diversificate, legate al decoro, alla partecipazione, alla facilitazione, all'integrazione, alla vitalizzazione del sistema commerciale. La *Terza Stanza* riconosce il ruolo nodale della Mole Vanvitelliana e dell'area del Mandracchio nel complesso rapporto mare-porto-città. Il documento cita l'assegnazione di oltre 8 mln € (Piano Città 2012) per il completamento del restauro dell'edificio ed il Progetto Mole avviato dall'Amministrazione Comunale che hanno innescato un ridisegno complessivo dell'area. La *Quarta Stanza* racchiude la Passeggiata da Mare a Mare, la camminata che, dal Passetto, conduce sino al Porto e riveste un ruolo identitario decisivo, rafforzato dalla restituzione

alla città dell'ottocentesca Piazza Cavour. Lungo questa direttrice sono previsti numerosi altri interventi di valorizzazione della stessa. La *Quinta Stanza*, infine, è quella del centro storico e del suo raccordo con il Porto Antico ed è quella in cui sono concentrate le più importanti emergenze archeologiche, culturali e storiche. Nel documento è anche identificata come "stanza delle eccellenze", animata da una sempre maggiore frequentazione turistica, dalla messa in rete dei Musei e da nuove attività commerciali. E' la stanza che conta sulle risorse ottenute con il Progetto ITI Waterfront 3.0. (quasi 8 mln €).

La visione resa dal documento si incardina sulle seguenti tre immagini:

- Ancona Città Porto;
- Ancona Città Capoluogo;
- Ancona Città Molo.

Soffermando l'attenzione su Ancona Città Porto, la strategia proposta conferma e rafforza le attività tradizionali del porto (pesca, cantieristica, movimentazioni, trasporti e logistica) ma propone anche un nuovo e ritrovato legame città-porto, spaziando in altri contesti: diportismo, turismo internazionale, cultura ed eventi, con significative ricadute sulle attività commerciali della città.

Per l'*asset dell'industria portuale*, il documento evidenzia come Ancona sia sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, comprendente 6 porti, riconoscimento dello scalo quale trampolino di lancio del territorio retrostante e conferma la bontà di alcune direttrici: il dialogo Porto-città; il potenziamento delle infrastrutture necessarie allo sviluppo; lo sviluppo di nuove tecnologie in chiave di sostenibilità, di logistica e di accoglienza. L'*asset waterfront* riconosce che la riorganizzazione del Porto Antico avviata nel 2015 ha consentito di valorizzare il patrimonio monumentale del Porto, di ricostruire il legame fisico tra la città storica e il mare, di alimentare il senso di appartenenza alla città dei lavoratori del porto ed, anche, ai cittadini di passeggiare sul mare. È questo lo spazio sul quale interviene il progetto ITI Waterfront 3.0. Infine, relativamente all'*asset turismo* del mare, è scritto che trattasi di vocazione in crescita dal 2005, alimentata sia attraverso il progetto "Welcome to Ancona" sia tramite una serie di iniziative destinate all'accoglienza e all'indirizzo dei crocieristi, ma, anche, alla costruzione di possibilità turistiche per i passeggeri delle navi traghetto in attesa presso le banchine.

L'immagine "Ancona Città Mole" restituisce, invece, le ambizioni culturali della città facendole ruotare attorno alla sua struttura più significativa, la Mole Vanvitelliana, interpretando la cultura come leva di sviluppo sociale, comunitario ed economico.

Il documento elenca, infine, le schede progettuali elaborate per realizzare le varie immagini. Per quanto riguarda "Ancona città Porto" le schede sono relative a:

- IT Waterfront 3.0\_Flagship project;
- Le nuove infrastrutture del Porto: Progetto penisola, Progetto Nuova Banchina, Progetto Terminal viaggiatori, Progetto accesso pedonale al centro del Porto, Progetto Sportello IAT agli ex Magazzini del Sale;
- I nuovi utilizzi del Porto sono: Progetto Tipicità in blu, Progetto Trekking urbano al Porto, Progetto Segni di città.

Si riportano nel seguito alcune immagini significative della visione espressa dallo Strategic Ancona.



**Figura 2-5 Ancona. Strategic Ancona. Lungomare Nord (Fonte: Presentazione in Consiglio Comunale del Documento Finale 18/10/2017)**



**Figura 2-6 Ancona. Strategic Ancona. Mole Vanvitelliana (Fonte: Presentazione in Consiglio Comunale del Documento Finale 18/10/2017)**



**Figura 2-7 Ancona. Strategic Ancona. Illuminazione WF (Fonte: Presentazione in Consiglio Comunale del Documento Finale 18/10/2017)**

Il porto di Ancona è anche interessato dai **programmi complessi** di seguito elencati:

- Piano Nazionale per le Città (2012 - finanziato completamente restauro Mole Vanvitelliana - in attuazione)
- Piano Aree Urbane Degradate (2015 – totalmente finanziato – in attuazione)
- Piano delle Periferie Capoluoghi (2016 – totalmente finanziato in attuazione)
- ITI Waterfront 3.0 -PORT FESR MARCHE 2014-20 (2016 – totalmente finanziato – in attuazione)

Nell'ambito del **Piano Nazionale per le città**, di cui all'art. 12 del DL n. 83 del 22/06/2012 "Misure urgenti per la crescita del Paese (Decreto Sviluppo) e DM Infrastrutture e Trasporti del 03/08/2021 "Istituzione della Cabina di Regia per l'attuazione del Piano Nazionale per le Città", il Comune di Ancona ha elaborato il "*Progetto di riqualificazione del FRONTE MARE DELLE ECCELLENZE DI ANCONA*".

Questa proposta del Comune di Ancona investe il waterfront cittadino, ovvero la fascia di contatto tra la città storica e l'infrastruttura portuale, estesa dal Colle Guasco, limite settentrionale del porto, all'area della stazione ferroviaria che occupa la fascia di interrimento della zona industriale. Questo ambito attraversa situazioni urbane estremamente diversificate:

- 1) quartiere Guasco San Pietro, che rappresenta il centro storico della città affacciato direttamente sull'arco portuale

2) quartiere Archi Stazione che si identifica con la periferia storica della città a contatto con l'ampliamento della ZIPA\_Zona Industriale Portuale

3) la cerniera costituita dalla Mole Vanvitelliana vera e propria icona della città.

L'area localizzata all'interno del quartiere Guasco San Pietro, caratterizzata dalla presenza della maggior parte delle emergenze storico-architettoniche della città e di quelle interne al porto, soffre di un evidente deficit di servizi ed è anche incapace di intercettare in maniera efficace i flussi di turisti che transitano per il porto. L'area interna al quartiere Archi Stazione, che dalla Mole Vanvitelliana costeggia l'infrastruttura ferroviaria fino alla Stazione, consiste in un "corridoio", stretto, da una parte dal mare e dall'altra dal ripido dislivello del colle Astagno sul quale si erge la Cittadella del Sangallo. Si tratta di uno dei nodi problematici della viabilità cittadina, interessato da un diffuso degrado e dal fenomeno di sostituzione sociale, dovuto alla massiccia presenza di immigrati. Necessita, pertanto, di riqualificazione fisica e integrazione dei servizi.

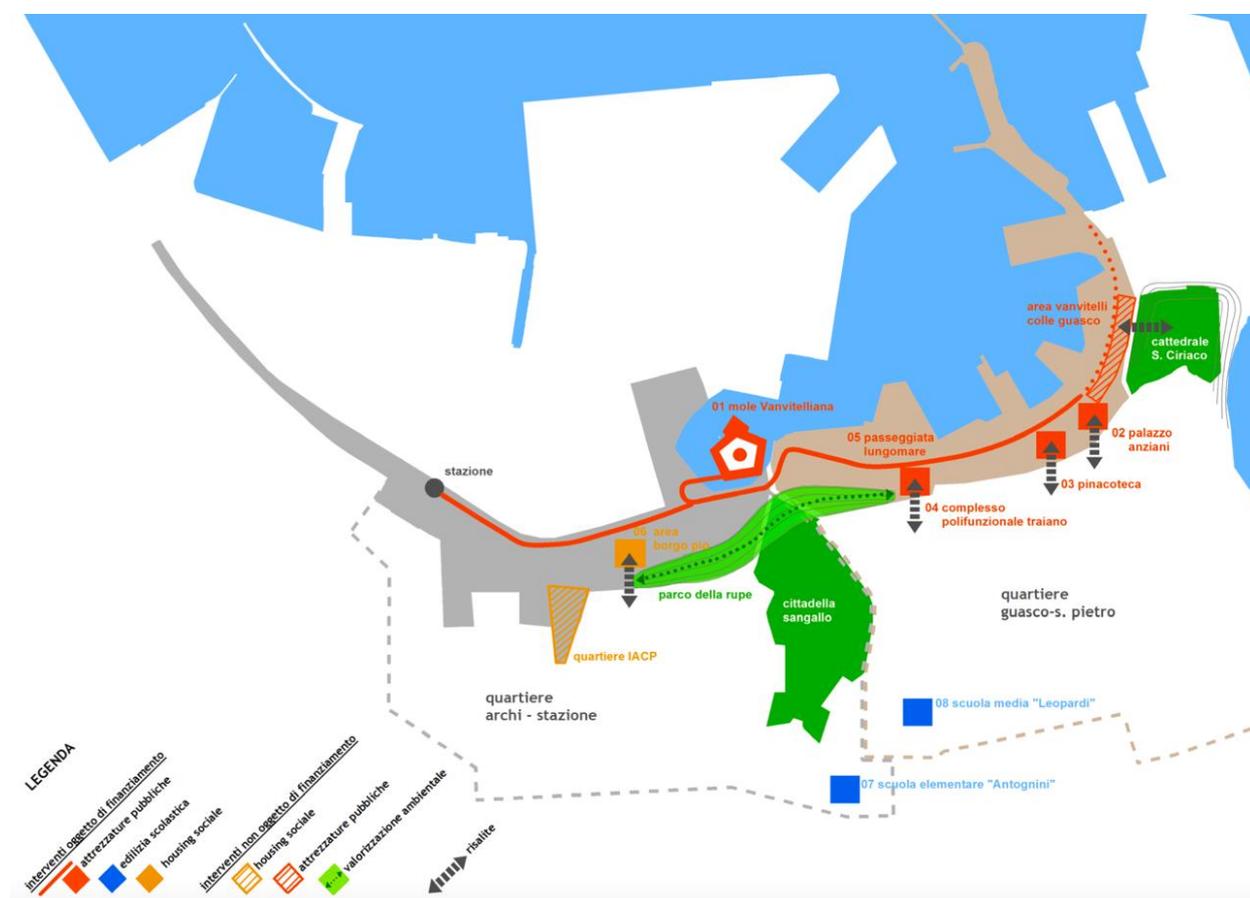


Figura 2-8 Ancona. Piano Nazionale per le città. Progetto di riqualificazione del FRONTE MARE DELLE ECCELLENZE DI ANCONA (Fonte: <https://www.comune.ancona.gov.it/ankonline/urbanistica/2012-piano-citta/>)

All'interno dell'ambito descritto al capitolo precedente, si localizzano gli interventi puntuali che compongono la proposta che sono:

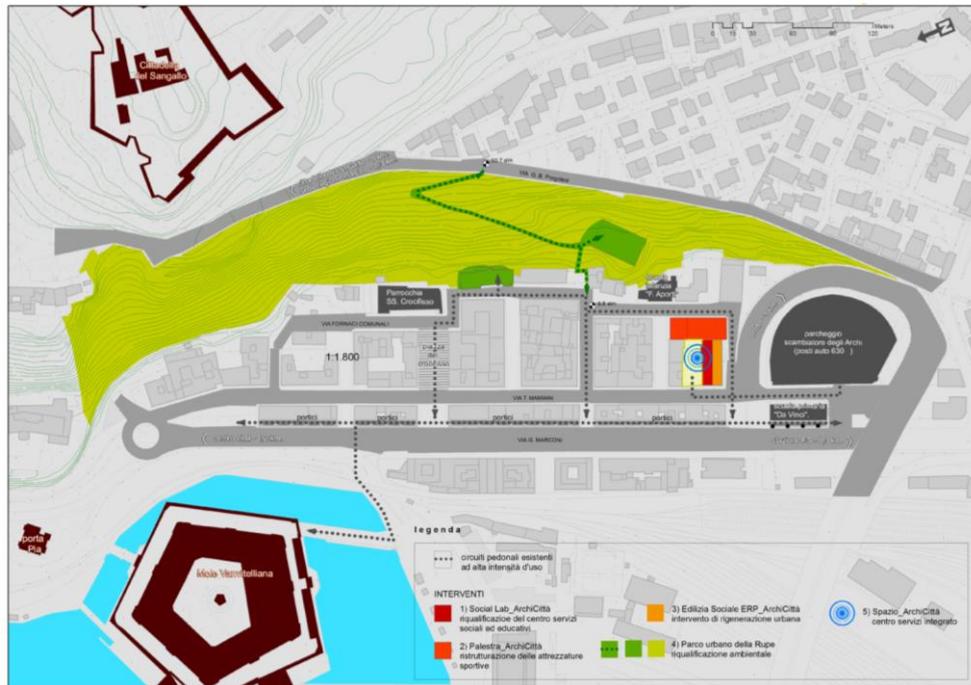
1. *Mole Vanvitelliana*\_completamento del recupero dell'"isola della cultura" dell'ex Lazzaretto, polo culturale a livello territoriale, in parte già realizzato con funzioni integrate a quelle espositive come il Museo Tattile e convegnistiche;

2. *Palazzo degli Anziani*\_completamento del recupero del contenitore dove è stata già trasferita la nuova sede istituzionale del Comune di Ancona ed è in corso la realizzazione di una risalita meccanizzata pubblica, la prima del versante Porto-Duomo, che lo renderà Porta di accesso dall'area portuale alle eccellenze monumentali e paesaggistiche del crinale storico Guasco- Cappuccini;
3. *Pinacoteca Comunale F. Podesti*\_completamento del recupero del circuito museale della Civica Pinacoteca F.Podesti , di cui sono in corso i lavori di ampliamento;
4. *Complesso polifunzionale Parcheggio Traiano*\_completamento di un complesso polifunzionale volto alla riqualificazione di un'area degradata localizzata nella zona terminale del sistema naturalistico della Rupe, importante elemento paesaggistico dell'iconografia storica della città, che collega il quartiere Capodimonte a quello degli Archi;
5. *Riqualificazione della Passeggiata Lungomare* ossia del percorso pedonale lato mare che collega la stazione ferroviaria con la parte del porto storico all'altezza dell'Arco di Traiano (asta monumentale Nord);
6. *Alloggi ERS e servizi nell'area di Borgo Pio e riqualificazione di un'area parzialmente edificata all'interno del quartiere Archi*;
7. *Scuola Elementare Antognini*\_adeguamento sismico;
8. *Scuola Secondaria di primo grado Leopardi*\_messa in Sicurezza;
9. *Nuova sede ITN ELIA presso ITIS Volterra*\_completamento tramite la realizzazione del nuovo edificio;
10. *Riqualificazione Area Lungomare Vanvitelli*;
11. Riqualificazione del complesso di Via Marchetti.

Con Deliberazione n. 604 del 24/11/2015, la Giunta Comunale approva la proposta di partecipazione al **Piano Nazionale per la riqualificazione sociale e culturale delle Aree Urbane Degradate** (DPCM 15/10/2015 "Interventi per la riqualificazione sociale e culturale delle aree urbane degradate") denominata ArchiCittà.

Gli interventi proposti sono cinque:

1. SOCIAL LAB\_ArchiCittà\_riqualificazione del centro servizi sociali ed educativi, finalizzato ad aumentare la dotazione di spazi funzionali, a realizzare unità abitative per categorie di persone svantaggiate, a garantire la salubrità dell'abitare e l'efficienza energetica, ad aumentare la sostenibilità ambientale degli spazi esterni;
2. PALESTRA\_ArchCittà\_ristrutturazione delle attrezzature sportive, allo scopo di realizzare un luogo di aggregazione, una centralità di rango urbano e di offrire spazi attrezzati per l'attività a categorie di persone svantaggiate;
3. EDILIZIA SOCIALE\_ERP\_ArchCittà\_intervento di rigenerazione urbana, ossia di dotazione di nuovi alloggi di edilizia residenziale pubblica ad alta prestazione energetica destinata a categorie sociali meno abbienti;
4. PARCO URBANO DELLA RUPE\_riqualificazione ambientale finalizzato a: a) incrementare il numero dei fruitori del percorso di collegamento tra via delle Fornaci e via Pergolesi; b) incrementare il numero dei fruitori degli spazi di sosta, dell'area gioco per bambini e del campo da gioco; c) mettere le aree di sosta e gioco del parco a servizio delle scuole del quartiere e degli utenti del Social Lab.
5. Spazio\_ARCHICITTA'\_implementazione di servizi sociali e culturali.



SOCIAL LAB



PALESTRE



EDILIZIA SOCIALE ERP

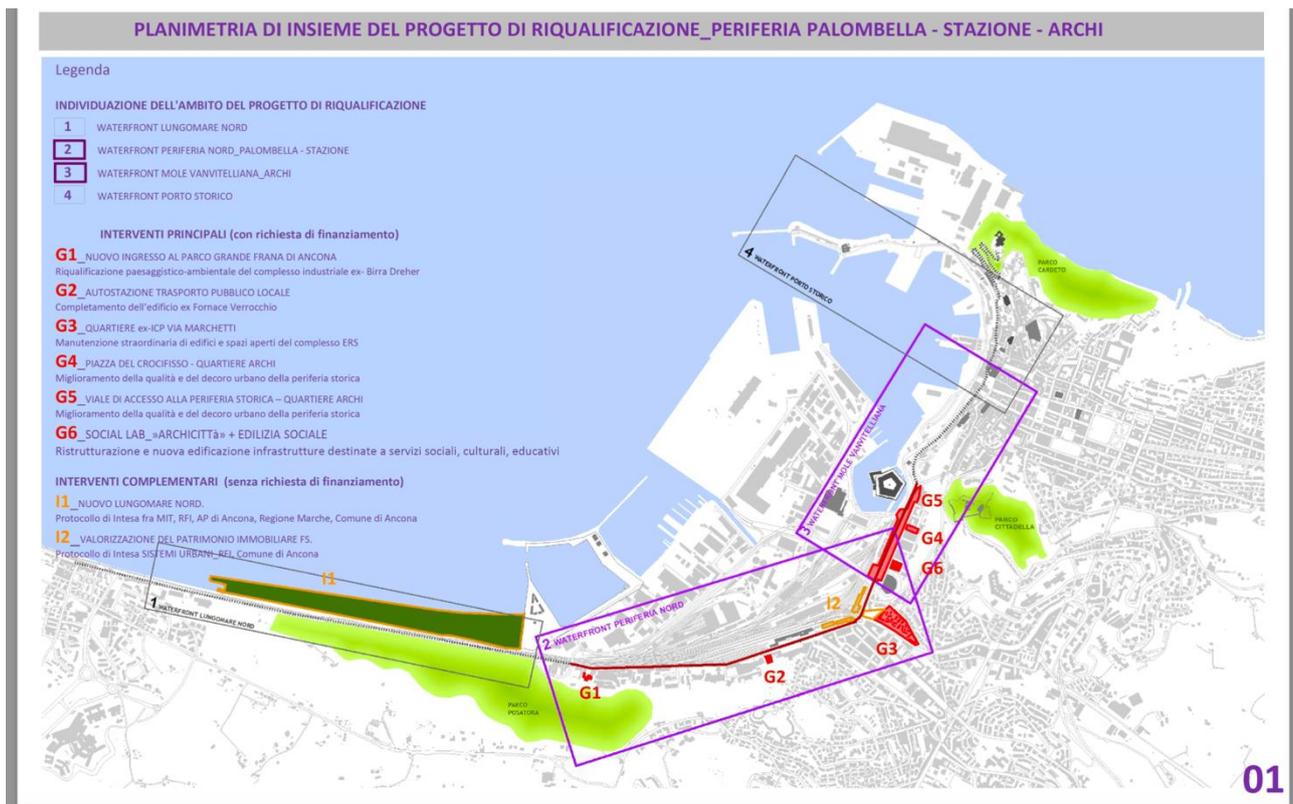


PARCO DELLA RUPE



Figura 2-9 Ancona. Piano Nazionale per la riqualificazione sociale e culturale delle aree urbane “AUD\_ArchiCittà” (Fonte: <https://www.comune.ancona.gov.it/ankonline/urbanistica/2015-bando-aree-urbane-degradate-aud/>)

Nel 2016, viene pubblicato un bando rivolto a tutte le città metropolitane ed ai capoluoghi di provincia e stabiliva modalità e procedure per la presentazione di progetti di riqualificazione urbana e per la sicurezza delle periferie intendendo con quest'ultimo termine aree urbane caratterizzate da situazioni di marginalità economica e sociale, degrado edilizio e carenza di servizi. Il Comune di Ancona, coerentemente ad una strategia complessiva di ridisegno dell'intero waterfront della città, ritiene opportuno incentrare il **programma di riqualificazione sul sistema di Periferia Palombella-Stazione-Archi**, ambito complesso caratterizzato da una condizione di accentuata marginalità economica e sociale, da un diffuso degrado edilizio e da elevati fattori di rischio idrogeologico.



**Figura 2-10 Ancona. Programma di riqualificazione della periferia Palombella\_Stazione\_Archi Ingresso Nord della città di Ancona (Fonte: <https://www.comune.ancona.gov.it/ankonline/urbanistica/2016-bando-riqualificazione-periferie-degradate/>)**

L'area di intervento ricade nel *waterfront*, così formato:

1\_ *Waterfrot Lungomare Nord*, caratterizzato dalla messa in sicurezza dall'azione meteomarina della linea ferroviaria Adriatica e della via Flaminia e la contestuale realizzazione di uno "smart" park costituito dall'interramento dello specchio acqueo al piede della frana;

2\_ *Waterfront Periferia Nord*, caratterizzato da tutta la fascia urbana che dalla zona della Palombella prosegue per il Quartiere Stazione fino al Quartiere Archi.

3\_ *Waterfront Mole Vanvitelliana* caratterizzato dalla presenza della Mole, circondato dalla periferia storica degli Archi fino all'intersezione con l'asse urbano Porto – Passetto;

4\_ *Waterfront Porto Storico* caratterizzato dalla presenza dell'edificio scambiatore del Palazzo degli Anziani e dalla connessione tra centro città e porto storico.

L'area scelta per il Programma è localizzata dalla Periferia Palombella-Stazione-Archi caratterizzata da accentuata marginalità economica e sociale da un diffuso degrado edilizio e da elevati fattori di rischio idrogeologico.

Il 03/12/2015, la Regione Marche emana un bando per la presentazione di Strategie di Sviluppo Urbano Sostenibile POR FESR/FSE MARCHE 2014-2020, riservato ai 5 capoluoghi di Provincia e al Comune di Fano. Lo strumento degli ITI\_Investimenti Territoriali Integrati viene individuato come il più adatto a fornire risposte alle problematiche diverse e spesso conflittuali che interessano le aree urbane della Regione Marche. Il Comune di Ancona partecipa a questo bando una strategia di sviluppo sostenibile ricondotta ai seguenti Assi:

- Asse 1 - Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione;
- Asse 2 - Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori;
- Asse 6 - Tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse.

La Strategia investe nuovamente il *waterfront* urbano in quanto ritenuto strategico per lo sviluppo della città e formata da:

1. Il nuovo lungomare nord, importante progettualità futura che vedrà la realizzazione di uno 'smart' park costituito dall'interramento dello specchio acqueo del piede di frana;
2. la fascia del fronte mare interno ovvero tutto l'ambito della ZIPA\_Zona Industriale Portuale caratterizzata dalla presenza della cantieristica navale di lusso e di Marina Dorica, porto turistico tra i più qualificati e capienti della Regione Marche;
3. la cerniera urbana della Mole Vanvitelliana, vera e propria icona della città attorno a cui si è costituita la prima periferia storica della città (Rione degli Archi);
4. il waterfront del Porto Storico, ambito d'interfaccia tra il centro città e porto storico, da sempre riconosciuto come spazio identitario dalla comunità anconetana.

Il 5 agosto 2016, con Decreto del Dirigente della PF Politiche Comunitarie della Regione Marche, l'ITI Waterfront è selezionato come programma finanziabile con un contributo pubblico pari a quello richiesto di € 6.227.000, piazzandosi al primo posto tra le 5 proposte partecipanti. Il 30 ottobre 2017 è stata sottoscritta la convenzione per la delega al Comune di Ancona del ruolo di Organismo Intermedio responsabile dell'attuazione della strategia integrata di sviluppo urbano sostenibile.

La visione strategica di lungo periodo e l'approccio integrato alla soluzione dei problemi del Comune sono ben rappresentate dalla tabella che segue. Questa, infatti, riassume le sfide che il Comune di Ancona è chiamato ad affrontare, i "topic" ai quali le stesse sono riconducibili, gli obiettivi del programma e gli Assi del POR FERS/FSE a cui riferirli, nonché, infine, le attività progettuali previste.

Sfide	topic	Obiettivi specifici ITI	Asse POR FESR/FSE attivato dall'ITI	Attività progettuale
<b>sfida 01</b> Riattivare il centro storico di Ancona	<b>tp 01</b> – Archeologia <b>tp 02</b> - Mare e Porto	<b>OS 01</b> Miglioramento delle condizioni e degli standard di offerta e fruizione del patrimonio culturale	<b>Asse 6</b> Tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse	<b>Attività n.1</b> - Restauro e valorizzazione di Palazzo degli Anziani
<b>sfida 02</b> Implementare l'attrattività turistica della città di Ancona				<b>Attività n.2</b> - Percorso archeologico Piazza Stracca – Porto Romano <b>Attività n.3</b> - Centro innovativo di informazione turistica e valorizzazione presso Palazzo degli Anziani
<b>sfida 03</b> Sviluppare, sostenere e promuovere l'innovazione "intelligente" e la ricerca tecnologica	<b>tp 01</b> – Archeologia <b>tp 02</b> - Mare e Porto <b>tp 03</b> R&I	<b>OS 02</b> Rafforzamento del sistema innovativo locale	<b>Asse 1</b> Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione	<b>Attività n.4</b> - Centro innovativo per l'Heritage Science "HS+AnconARcheologica"
<b>sfida 04</b> Promuovere una gestione efficiente ed un uso "smart" dell'energia nelle infrastrutture pubbliche all'interno di un contesto fortemente energivoro come il Frontemare del Porto Storico di Ancona.	<b>tp 04</b> Sostenibilità Energetica Intelligente	<b>OS 03</b> Riduzione dei consumi energetici e promozione dell'eco-efficienza	<b>Asse 4</b> Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori	<b>Attività n.5</b> – Waterfront 3.0: frontemare smart nella gestione ed uso dell'energia (illuminazione pubblica, piattaforme recharge hub, mezzi eco) <b>Attività n.6</b> - Intervento di miglioramento dell'efficienza energetica della nuova sede ISMAR CNR (sede centrale operativa del Centro "HS+AnconARcheologica")
<b>sfida 05</b> Formare, supportare e incentivare competenze professionali e manageriali per lo sviluppo occupazionale in ambiti legati ai cluster integrati Porto-Mare-Archeologia	<b>tp 01</b> – Archeologia <b>tp 02</b> - Mare e Porto <b>tp 03</b> R&I	<b>OS 04</b> Creazione di un contesto favorevole alla promozione territoriale e allo sviluppo occupazionale	<b>Priorità FSE 8.1 – Occupazione</b> <b>Priorità FSE 10.4 - Formazione</b>	<b>Attività n.7</b> - Valorizzazione delle competenze manageriali e specialistiche funzionali alla promozione territoriale

## FESR ASSE 6 TUTELARE L'AMBIENTE E PROMUOVERE L'USO EFFICIENTE DELLE RISORSE

Le attività dell'Asse 6 si configurano come un progetto complesso e unitario di riqualificazione del fronte mare nella fascia di contatto Porto-Città Storica.

Attività n.1 – Palazzo degli Anziani – Restauro e valorizzazione

1.a Completamento e restauro dell'edificio

1.b Nuovo assetto architettonico di Piazza Dante Alighieri

Attività n. 2 – Percorso archeologico Piazza Stracca – Porto Traiano – Tutela e valorizzazione

2.a Valorizzazione degli scavi archeologici medievali posti a fianco di Palazzo degli Anziani

2.b Ristrutturazione della passerella pedonale di attraversamento degli scavi del porto romano

2.c Nuova copertura di protezione del sito archeologico del Porto Traiano di Ancona

Attività n. 3 – IAT Ancona 3.0 – Centro innovativo di informazione turistica e valorizzazione territoriale presso i livelli restaurati di Palazzo degli Anziani

## FESR ASSE 1 – RAFFORZARE LA RICERCA, LO SVILUPPO TECNOLOGICO E L'INNOVAZIONE

Le attività dell'Asse 1 cortocircuitano servizi ed infrastrutture riguardanti il Cultural Heritage attraverso soluzioni innovative incentrate sul tema dell'archeologia e del patrimonio architettonico storico, il tutto con il duplice obiettivo di amplificare la proiezione internazionale delle realtà marchigiane legate alla ricerca applicata e sviluppare tecnologie innovative per la diagnostica, la fruizione e la promozione del palinsesto culturale del frontemare di Ancona.

Attività n. 4 Centro innovativo per l'heritage science "HS + Ancona Archeologica" (Area divulgativa presso Palazzo degli Anziani, centrale operativa presso nuova sede ISMAR\_CNR)

4.a Infrastruttura domotica innovativa di sensoristica e monitoraggio per il confort degli ambienti interni di Palazzo Anziani

4.b Mappatura digitalizzata e georeferenziata del palinsesto archeologico del territorio di Ancona

4.c Sistema innovativo di monitoraggio e diagnostica dell'Arco di Traiano

4.d Piattaforma AR (Augmented Reality) dei principali siti archeologici anconetani

4.e Centrale operativa tecnico – scientifica del centro “HS+Ancona Archeologica” presso nuova sede ISMAR-CNR integrata a rete di monitoraggio per fruibilità dell’Archeologia Marina

FESR ASSE 4 SOSTENERE LA TRANSIZIONE VERSO UN’ECONOMIA A BASSE EMISSIONI DI CARBONIO IN TUTTI I SETTORI

Attività n. 5 Waterfront 3.0: frontemare smart nella gestione ed uso sostenibile dell’energia

5.a Percorso illuminotecnico autoregolante ad alta efficienza energetica in ambito portuale ed urbano della direttrice Base della Lanterna – Palazzo Dante Alighieri – Porto Santa Maria – Piazza della Repubblica

5.b Piattaforme di recharge hub per mezzi elettrici nei nodi di maggior flusso all’interno dell’ambito del porto storico

5.c Eco-shuttle per il collegamento porto antico/città

ATTIVITA’ N. 6 – INTERVENTO DI MIGLIORAMENTO DELL’EFFICIENZA ENERGETICA DELLA NUOVA SEDE ISMAR CNR – SEDE DELLA CENTRALE OPERATIVE DEL CENTRO INNOVATIVO “HS+ ANCONA ARCHEOLOGICA”

FSE

PRIORITA’ 8.1 OCCUPAZIONE

PRIORITA’ 10.4 FORMAZIONE

ATTIVITA’ N. 7 INTERVENTI PER LA VALORIZZAZIONE DELLE COMPETENZE MANAGERIALI E SPECIALISTICHE FUNZIONALI ALLA PROMOZIONE TERRITORIALE

A conclusione dell’illustrazione delle iniziative di programmazione/pianificazione riguardanti il porto promosse dal Comune di Ancona, si riportano, nel seguito i contenuti della **Deliberazione del Consiglio Comunale n. 102 del 30/09/2021** tramite cui il Sindaco e la Giunta vengono impegnati a perseguire gli obiettivi di seguito indicati.

OBIETTIVO 1 - RIORGANIZZARE SPAZI/INFRASTRUTTURE/ATTIVITA’ PORTUALI

- Completare gli interventi infrastrutturali (Banchina rettilinea e dragaggio);
- Destinare le banchine liberate dall’abbattimento dei silos (19/20/21) al traffico RO-PAX;
- Rilanciare la potenzialità logistica dell’area;
- Consolidare le scelte di potenziamento del cosiddetto bacino Fincantieri per rafforzarne la capacità produttiva, per realizzare una nuova banchina crociere e destinare una banchina del porto storico (ipotesi banchina 8) all’approdo di navi da diporto di grandi dimensioni.

OBIETTIVO 2 – MIGLIORARE L’ACCESSIBILITA’ E LA MOBILITA’

Dare rilevanza assoluta alle questioni dell’accessibilità al porto e della mobilità all’interno del porto a diversi livelli:

- Collegamento alla grande viabilità - presidiare l'operazione lungomare Nord / Uscita a Nord in accordo con gli altri enti coinvolti;
- Accessibilità al porto via strada - l'Autorità di Sistema deve prendere in carico diverse strade di accesso al porto (via Flaminia, via Mattel, via Einaudi. ecc...);
- Azioni di mobilità portuale e ripensamento del l'intero sistema viario e dei trasporti all'interno del porto, con modalità di accesso e sosta ambientalmente sostenibili, al fine di ridurre e ottimizzare gli impatti in termini di traffico, incidentalità, emissioni; Tra le azioni necessario si individuano:
  - La realizzazione di un parcheggio scambiatore;
  - Lo studio e la realizzazione delle infrastrutture per un sistema di trasporto pubblico moderno e sostenibile;
  - La valorizzazione di sistemi di trasporto sostenibile e dolci progettando anche una Pista ciclabile nei binari dismessi della Stazione Marittima;
  - Uno studio approfondito dell'infrastruttura viaria finalizzato alla individuazione di soluzioni per ridurre o addirittura liberate dal traffico privato le zone turisticamente più attraenti della città (la passeggiata di via XXIX Settembre, Piazza della Repubblica, Via della Loggia, Lungomare Vanvitelli).
  - Spingere sulle soluzioni intermodali ferro-mare per le merci completando i progetti di potenziamento dei binari di formazione treno in corso;
  - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)
  - Avviare studi approfonditi nell'ambito del Piano regolatore per verificare soluzioni viabilistiche che contemplino lato città, il recupero della via Sottomare e ulteriori spazi di vivibilità da parte dei cittadini;

#### OBIETTIVO N.3: VALORIZZAZIONE/SVILUPPO TURISTICO

Il porto deve essere valorizzato sempre più, e i suoi spazi devono essere resi fruibili in maniera sempre maggiore dalla cittadinanza, diventato anche volano di sviluppo in termini turistici. A tale scopo riteniamo necessario.

- Valorizzazione del porto antico in chiave turistica ed economico- commerciale;
- Valorizzazione delle emergenze monumentali che insistono sulla cerniera tra porto e città (mura storiche, lanterna, porto traiano, casa del capitano...) e per completare la realizzazione del programma ITI- waterfront;
- Costruire un programma di ricadute turistico-commerciali con le compagnie di navigazione e i gestori del futuro terminal destinato alle crociere, in modo da massimizzare i benefici per la città e il territorio derivanti dalla presenza di un hub crocieristico;
- Valorizzare in chiave imprenditoriale il già previsto recupero del Mercato Ittico.

#### OBIETTIVO N. 4: AMBIENTE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Tutte le azioni strategiche auspiccate devono avere come filo conduttore unico quello della sostenibilità ambientale. Mobilità sostenibile - sviluppo della soluzione intermodale ferro-mare- tutte le altre iniziative che vanno realizzate il più possibile in una logica green, da operazioni di efficientamento energetico degli edifici alla realizzazione di nuovi interventi con formule innovative e meno impattanti;

In particolare, con questa modalità va affrontata la realizzazione del nuovo terminal crociere al molo dementino - politica energetica di Fincantieri - navi traghetto, rispetto delle normative sempre più stringenti

relative alle emissioni di polveri sottili e adozione di misure più stringenti, es. analisi immediata del fabbisogno energetico delle navi traghetto per valutare interventi di elettrificazione delle banchine;

#### OBIETTIVO N. 5. CONIUGARE SVILUPPO E TUTELA DEL LAVORO

Vanno ripresi e rafforzati gli obiettivi del Protocollo per la Tutela del Lavoro, sottoscritto il 28 settembre 2016 dall'Autorità Portuale, dalle assicurazioni di categoria d'impresa, e dai sindacati;

- Coniugare lo sviluppo dell'economia Portuale con il rispetto della disciplina inerente i rapporti di lavoro, come da obiettivi del Protocollo;
- Riprendere il tema della formazione professionale, promuovendo accordi per i piani formativi;
- Riattivare operativamente, in tema di Sicurezza sul lavoro, i tavoli di lavoro per definire in termini operativi un sistema di controllo più efficace e ricollocare la sicurezza al centro del lavoro;
- Contribuire alle attività delle autorità preposte, e sviluppare in termini di prevenzione ogni forma utile di contrasto al caporalato, soprattutto in una fase storica dove la crisi pandemica ha intensificato i fenomeni di marginalità sociale e occupazionale.

### 3 PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

Il vigente Piano Regolatore Generale del Comune di S. Benedetto del Tronto è stato approvato con D.P.G.R.n.8369 del 26.11.1990 dalla Regione Marche prima dell'approvazione della vigente legge regionale urbanistica (la l.reg.34/92 e s.m.i) che trasferisce alle Province le competenze in materia urbanistica. Il Piano individua per l'area portuale una zonizzazione normata dall'art.44 delle N.T.A. del PRG; l'originale versione della normativa è stata modificata con una variante normativa approvata dalla Provincia in data 11.6.2002 con Deliberazione di C.P. n.86 . La norma rimanda la riqualificazione della zona all'approvazione del Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art.5 della legge n.84/94 fornendo delle indicazioni sia per le aree private sdemanializzate che per gli interventi sulle zone demaniali in attesa del Piano.

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

#### Variante parziale al PRG "Zona Porto" - Variante normativa all'art. 44 delle NTA del PRG della zona portuale

Con Delibera di C.C n.90 del 26/11/2012 è stata adottata, ai sensi dell'art.30 della l.r.34/92 e s.m.i., una variante parziale al PRG vigente della zona Porto con contestuale variante normativa dell'art.44 delle NTA del PRG vigente in adeguamento al PRP adottato ai sensi dell'art.5 della L. 84/94.

La Variante ha avuto quindi lo scopo di normare proprio quelle aree che il nuovo P.R.P non ha incluso all'interno della pianificazione di dettaglio e che pertanto vengono demandate alla disciplina del Piano Regolatore Generale.

Con Delibera di C.C n.32 del 30/04/2013 è stata approvata definitivamente ai sensi dell'art.30 della legge regionale n.34/92 e s.m.i. la Variante parziale al PRG vigente della zona Porto con contestuale variante normativa dell'art.44 delle NTA del PRG vigente in adeguamento al PRP adottato con D.C.C.n.90/2013 ai sensi dell'art.5 della L. 84/94.

#### Piano di Comparto della Zona Nord dell'area Portuale

Con Delibera di G.C. n. 70 del 30/04/2018 è stato approvato un Piano di Comparto Attuativo del Piano Regolatore Portuale relativo alla zona Nord dell'area portuale, avente valore di Piano di Recupero di iniziativa pubblica.

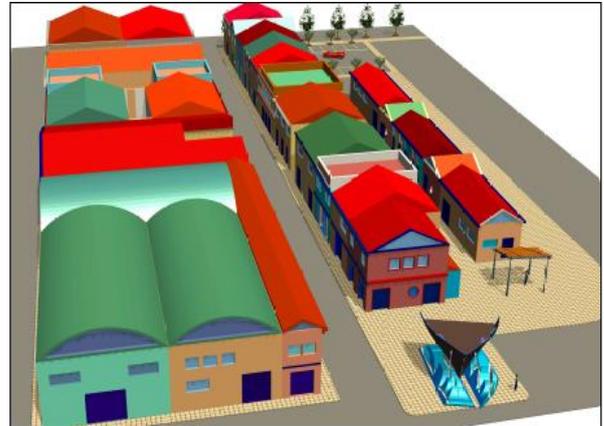
Con l'approvazione del Piano di Comparto, l'Amministrazione comunale pianifica il recupero dell'area a Nord del bacino portuale delimitata a Sud da via Dandolo (la via su cui si affaccia il lato nord del mercato ittico all'ingrosso) e a Nord da via Pigafetta e comprendente le vie parallele Vespucci, Polo e De Gama (vedi immagini allegate).

Si tratta di un'area di circa 10 mila m<sup>2</sup> che attualmente presenta vistosi contrasti tra aree ed immobili in stato di degrado e abbandono e porzioni riqualificate, caratterizzata da tipi edilizi eterogenei sia nelle forme che nei materiali, privi di valore architettonico, con tipologie legate alle funzioni prettamente produttive e artigianali legate principalmente alla pesca.

L'obiettivo di rivitalizzare e riqualificare la zona nord del porto ha anche la finalità di incrementare la frequentazione degli ambienti per assicurarne un costante presidio, e fronteggiare lo stato di degrado degli spazi pubblici e privati che si riflette anche sull'ambiente sociale.



La scelta progettuale permette di insediare tipologie di attività diverse, dando precise indicazioni sulle caratteristiche architettoniche dei tipi edilizi da ricostruire, lasciando libertà compositiva senza però compromettere il disegno finale dell'insediamento.



## 4 PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI PESCARA

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Pescara (PRG) è aggiornato con D.C.C. 26 del 02.04.2020. Il territorio comunale, al fine delle sue utilizzazioni e trasformazioni urbanistiche, in un quadro di salvaguardia del patrimonio storico e paesistico ambientale e di equilibrato sviluppo, è suddiviso in zone urbanistiche, in riferimento alle zone territoriali omogenee definite dall'art. 2 del D.M. 2 aprile 1968 n. 1444. Tali zone sono, di norma, suddivise in sottozone già indicate nelle tavole del P.R.G.

Come illustrato nella Figura 4-1 il PRG individua, per le aree confinanti con il Porto di Pescara, le seguenti funzioni.

La sottozona B7, che confina con il porto e coinvolge l'intera foce del fiume Pescara, caratterizza aree centrali e semicentrali della città vocate e dunque destinate ad una completa trasformazione urbanistica finalizzata a realizzare nuovi complessi e cui sono attribuite funzioni strategiche nella organizzazione urbana.

L'ambito individuato come Zona portuale e aree fluviali è orientato a progetti di riqualificazione per le aree campite P.P.2 nella Figura 4-1 e le aree golenali poste a nord e a sud del fiume comprese tra il ponte Risorgimento ed il confine comunale con S. Giovanni Teatino campite "P.P.4" nella stessa figura.

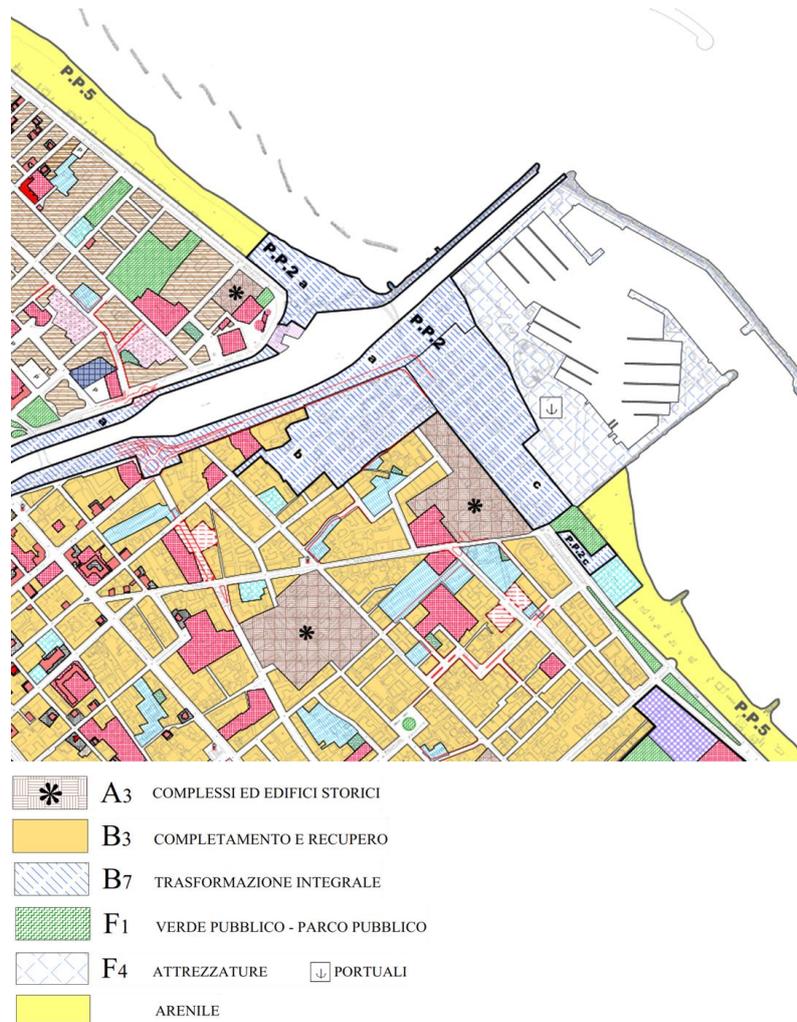


Figura 4-1 PRG di Pescara – Zonizzazione funzionale:

La zona portuale e della foce, secondo le previsioni del PRG, sono destinate ad accogliere in futuro un centro integrato, a carattere ricreativo-turistico di livello urbano, corredato da strutture ricreative, turistiche, commerciali specializzate, congressuali e alberghiere, ecc. che possa ben dialogare sia con il porto canale che con il porto turistico anche attraverso la realizzazione a un sistema continuo di ambienti e percorsi pedonali e ciclabili.

L'ambito zona portuale è suddiviso in tre sottoambiti:

- Sub-ambito a): Porto, ove vigono le previsioni del PRP.
- Sub-ambito b): Lungofiume in cui è prevista la riutilizzazione delle superfici utili esistenti (con esclusione dei serbatoi di carburante ivi esistenti). Le destinazioni d'uso consentite sono quelle corrispondenti alle seguenti categorie: residenziale, turistico-ricettiva, produttiva-direzionale, commerciale e servizi pubblici e di uso pubblico.
- Sub-ambito c): Fronte-mare. L'indice UT è pari a 0,70 mq/mq. Le destinazioni d'uso consentite sono quelle corrispondenti alle seguenti categorie: turistico-ricettiva produttiva-direzionale, commerciale e servizi pubblici e di uso pubblico. Il PRG prevede, in sede di attuazione, la realizzazione di servizi pubblici e privati connessi e complementari alla realtà portuale nonché nell'area nord, ove possibile, individuare spazi per servizi complementari alla attività di pesca.

L'art. 53 delle NTA del PRG norma la Sottozona F4: attrezzature portuali e aeroportuali per la quale individua attrezzature di carattere portuale relative ad attività pescherecce, commerciali e turistiche. In tale sottozona ricadono tutte le banchine e aree golenali di proprietà demaniale, anche se in concessione a terzi, con i relativi manufatti. Gli interventi relativi a questa zona devono rifarsi a quanto indicato nel PRP.

## 5 PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI ORTONA

Il vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Ortona è stato approvato nel 1994. Nel 2018 è stata adottata una Variante al PRG con Deliberazione G.C. n. 117 del 24.05.2018. Nella Figura 5-3 sono evidenziati gli elementi introdotti dalla Variante rispetto al PRG vigente.

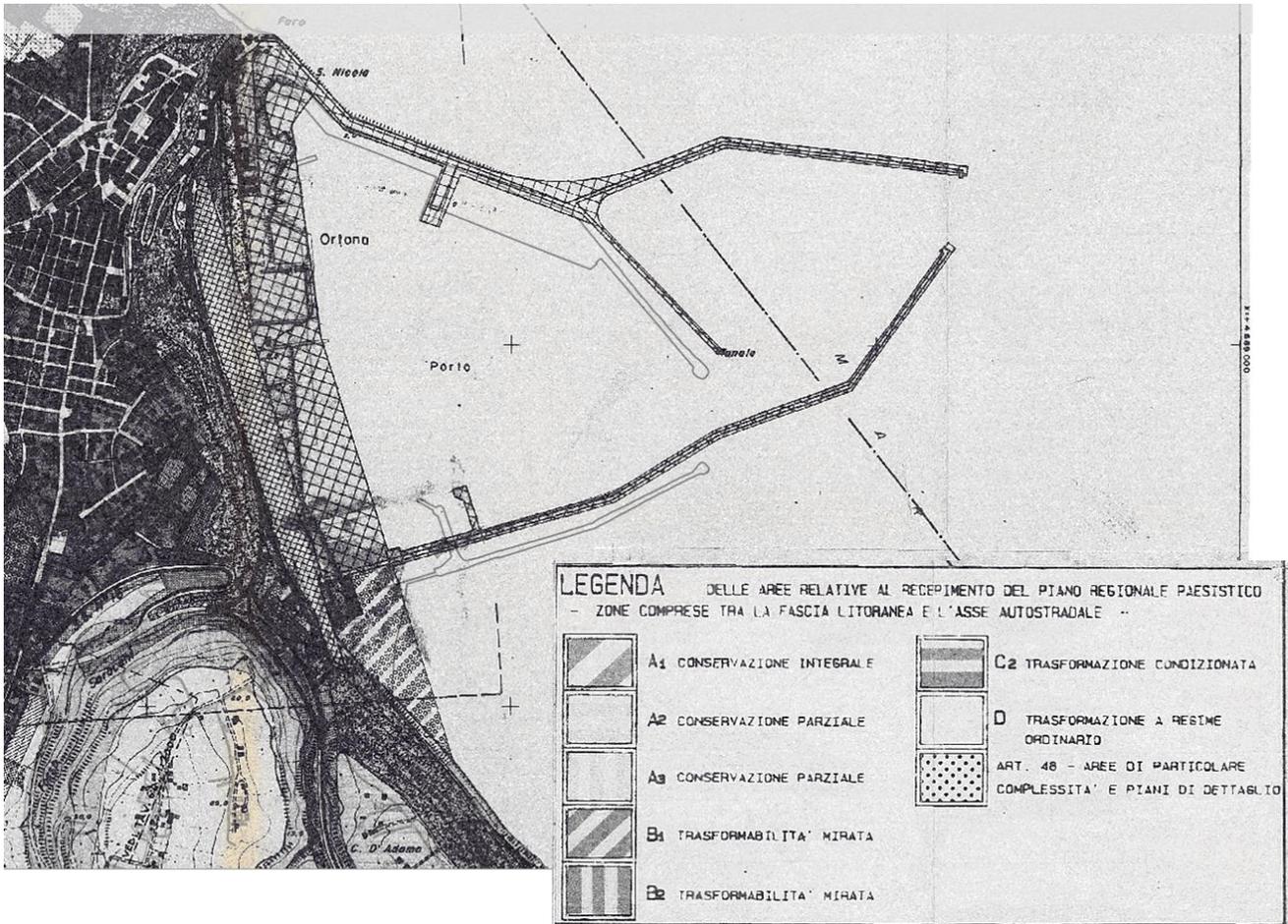


Figura 5-1 PRG vigente 1994 del Comune di Ortona – Zonizzazione



- A1 Terravecchia
- A2 Terranova 1
- A3 Terranova 2
- area portuale
- aree ferroviarie
- arenile
- campeggi
- attrezzature per il turismo
- attrezzature tecnologiche
- intensiva B1
- Semintensiva B2
- estensiva 1 B3
- estensiva 2 B4
- piani esecutivi previgenti C1
- piani esecutivi previgenti C1 in corso di attuazione
- espansione impianto urbano C2
- nuovo impianto urbano C3
- attività industriali D1
- attività artigianali D2
- attività produttive D3
- zona agricola E1
- zona agricola di rispetto ambientale E2
- standard minimo F1
- standard aggiuntivo F2
- impianti cimiteriali
- impianti sportivi e ricreativi
- servizi di rango superiore
- verde e rispetto paesaggistico
- via verde della costa teatina
- zona turistica Foro-Postilli



Figura 5-2 PRG adottato 2018 del Comune di Ortona – Zonizzazione

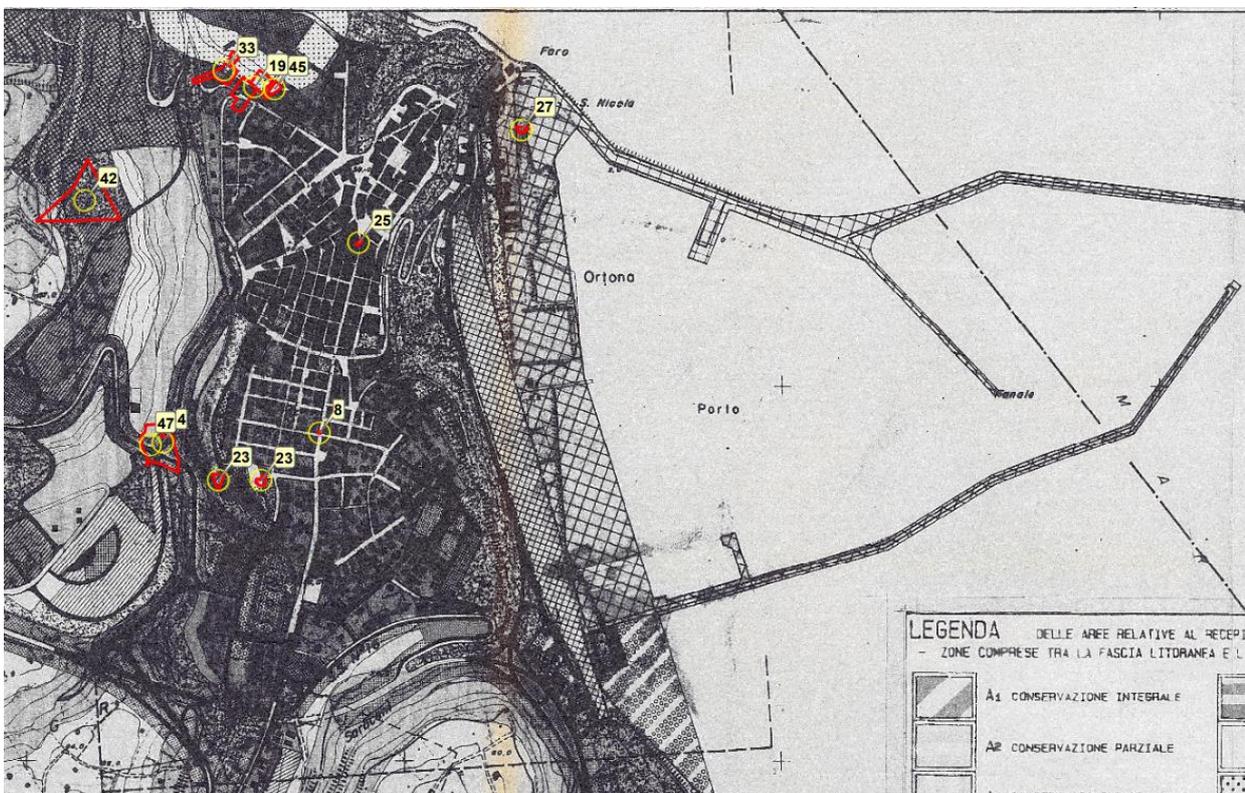


Figura 5-3 Variante del PRG 2018 rispetto al PRG vigente 1994

Il porto confina ad ovest con una fascia dedicata alla ferrovia e dunque con la Zona F1 - Parco Urbano ai margini della città verso il mare, un sistema unitario di verde attrezzato che si sviluppa sul fianco della collina su cui sorge la città affacciandosi sul porto. Tale realtà potrebbe rappresentare un punto d'ingresso al porto e sicuramente un'area di connessione tra questo e la città anche attraverso la realizzazione di terrapieni ed aree attrezzate.

A nord il porto confina con una Zona B2 – Semintensiva B2 - Terranova ed ambiti intorno a Corso Vittorio Emanuele caratterizzato da un contesto edilizio recente o di più antica datazione. Tale area si potrebbe prestare ad interventi di trasformazione, demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti.

L'art. 31 delle NTA, Zona FM4 - Area attrezzature portuali esistenti, norma l'area immediatamente alle spalle del porto commerciale (zona Faro-Rione Marina) in cui sono attualmente presenti magazzini, attrezzature pubbliche e private e residenze. Da una lettura della tavola di zonizzazione emerge che tale area è stata suddivisa in due ambiti d'intervento: il primo contraddistinto da un retino a reticolo tratteggiato, immediatamente a ridosso della banchina, la destinazione d'uso sarà per attrezzature portuali quali magazzini, depositi ed uffici e simili e la nuova edificazione e la ristrutturazione; il secondo in cui, oltre le attuali residenze, dovranno essere localizzate attrezzature di ristoro, uffici e piccoli depositi.

La Variante adottata all'art. 34 delle NTA relativo alla Zona F2 Porto Commerciale e industriale suggerisce:

- la realizzazione della strada di connessione con la statale Adriatica a monte della Ferrovia, sul tracciato della vecchia strada provinciale;
- un nuovo collegamento con la stazione della ferrovia Sangritana;
- l'ampliamento e ristrutturazione di un'area per i servizi portuali o connessi alle attività del porto.

Inoltre nell'ambito degli interventi stradali previsti a servizio del porto ed i relativi svincoli, nonché il collegamento con il casello autostradale già previsti nel PRG, si sottolinea la possibilità di un accordo/intesa con il Consorzio Industriale della Val Pescara.

## 6 PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI PESARO

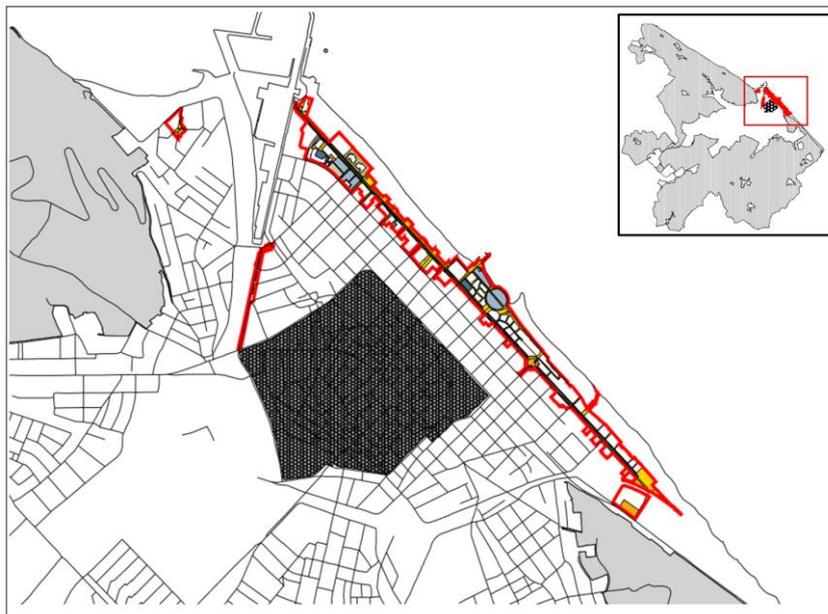
Il Piano Regolatore Generale del Comune di Pesaro (PRG) è entrato in vigore il 30 dicembre 2003 ed ha subito una variante delle proprie Normative Tecniche di Attuazione (NTA) con delibera C.C.75/2021.

Il PRG suddivide il territorio comunale in Sistemi articolati in sub-sistemi e Zone omogenee (ai sensi della L.R. n.34 del 5/8/92). Il Piano definisce anche gli Schemi Direttore ovvero un “insieme di indicazioni e previsioni riguardanti in primo luogo il progetto di suolo di un’area estesa, eventualmente appartenente a differenti sistemi e sub-sistemi ed interessata da programmi di trasformazione legati da unitarietà tematica”.

Il Capo. 4.4.4 delle NTA individua lo Schema Direttore: Il fronte mare (SD4). Lo schema direttore coinvolge l’intero fronte a mare pesarese comprendendo la fascia degli alberghi su Viale Trieste; sono compresi nello Schema il Progetto Norma 4.2 - Spiaggia di ponente, ed il Progetto Norma 4.2 - Spiaggia di Levante, distante dall’area portuale di interesse.

Gli obiettivi dello Schema direttore sono di seguito sintetizzabili:

- la sistemazione e razionalizzazione dell’ambito portuale e del sistema alberghiero lungo il Viale Trieste;
- la realizzazione di una passeggiata a mare da ubicare tra i concessionari di spiaggia ed il confine delle pertinenze degli alberghi;
- la realizzazione di nuovi parcheggi coperti sul Viale Trieste.



**Figura 6-1 Schema Direttore: Il fronte mare (SD4)**

Il Progetto Spiaggia di ponente è orientato alla riqualificazione del sistema alberghiero di Viale Trieste lato ponente e di una struttura ricettiva a Baia Flaminia. Il progetto prevede la suddivisione in dieci Unità Minime di Intervento (U.M.I.) e l’ampliamento di diverse strutture ad uso turistico-ricettivo, mentre per le rimanenti è prevista la ristrutturazione edilizia o la demolizione e ricostruzione senza aumento delle superfici esistenti.

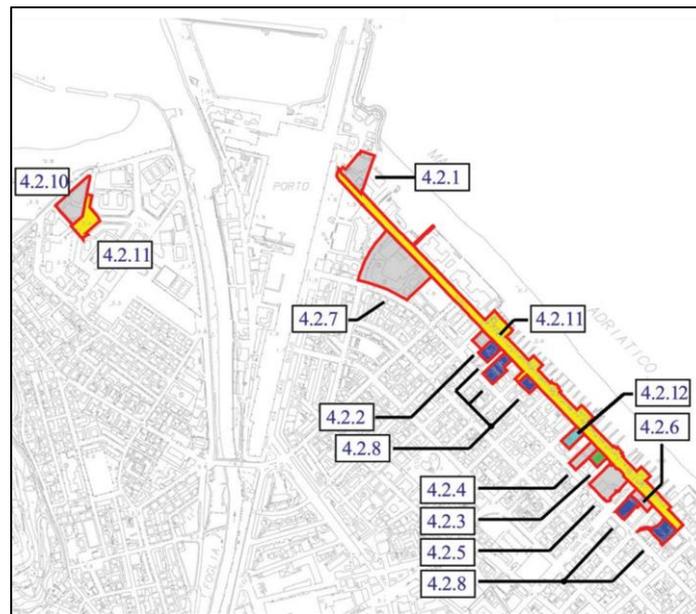


Figura 6-2 Schema Direttore: Suddivisione Unità Minime di Intervento

Gli obiettivi delle Unità Minime d'Intervento prossime all'area portuale sono di seguito descritti:

*U.M.I. 4.2.1* Tale zona è attualmente un vuoto urbano che necessita di un progetto in grado di dare una immagine unitaria e di qualità visibile sia dalla spiaggia che dal porto, entrata dalla città e dal mare. In tale ottica si colloca la scelta di un edificio che sia rappresentativo e che diventi punto di riferimento.

*U.M.I. 4.2.7:* Il progetto prevede la sistemazione e la riqualificazione dell'area denominata ex-colonia Zandonai, valorizzando un tratto importante del fronte mare oggi poco frequentato data la carenza di strutture alberghiere e ricettive in genere. La proposta prevede la conferma dei due corpi di fabbrica principali all'uso Servizi (S) e la realizzazione di una struttura alberghiera con destinazione Trh su Viale Trieste.

Come graficamente sintetizzato nella figura riportante la zonizzazione del PRG individua l'area ad est nel Sub-sistema L4 *luoghi centrali della residenza* che prevede all'interno dei quartieri e delle frazioni strade, piazze, porzioni di tessuto urbano, servizi e attività terziarie (comprese funzioni di livello urbano) che costituiscono una rete continua di luoghi con valore di riferimento per gli abitanti.

Ad ovest del porto e lungo la sponda sinistra del fiume Foglia il PRG individua un Sub-sistema V1: connessione territoriale fluviale, un'area di connessione territoriale fluviale prevalentemente inedificata del fondovalle del fiume Foglia, delimitata nel tratto extraurbano dal margine del terrazzo fluviale e nel tratto urbano dalle arginature artificiali. L'area così individuata svolge la funzione di connessione eco-biologica di livello territoriale tra l'ambiente montano, collinare, vallivo e costiero. L'area è interessata da periodiche esondazioni del fiume nel tratto non arginato e da fenomeni di degrado del suolo e delle acque dovuti alla presenza di attività estrattive e produttive localizzate nel fondovalle.

Sulla base delle vulnerabilità dell'area gli interventi ammissibili devono essere finalizzati alla manutenzione ed alla difesa del suolo, dell'acqua e della vegetazione naturale, al recupero della funzione eco-biologica del

fiume (disinquinamento e controllo degli scarichi), alla prevenzione dal rischio (rischio di esondazione e di innalzamento della falda; protezione dei campi) ed al risanamento delle situazioni di degrado ambientale (ex cave, impatto di attività produttive e di infrastrutture).

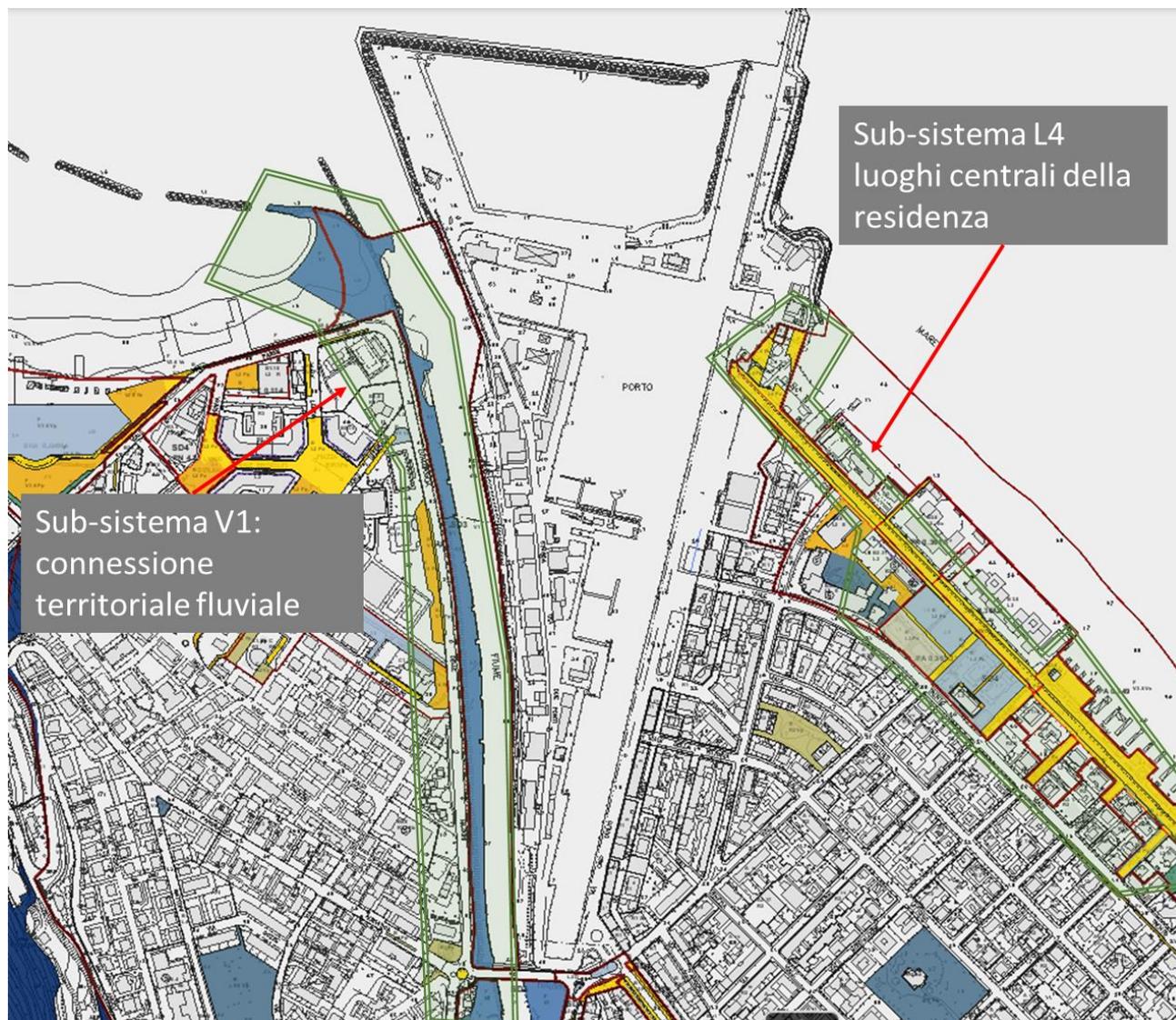


Figura 6-3 PRG di Pesaro – Zonizzazione funzionale