

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE



DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

(art. 5, commi 1 e 1-bis, Legge n. 84 / 1994 ss. mm. ii.)

ATTI E COMUNICAZIONI DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI INDETTA CON PROT. 14518 DEL 28/8/23

Per la Direzione Tecnica

RUP Ing. Gianluca PELLEGRINI ; DEC Ing. Laura ROTOLONI

Per il supporto tecnico specialistico il Raggruppamento Temporaneo di Professionisti

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

1	Introduzione.....	1
2	Adozione del DPPS con Deliberazione di CdG n.46 (29/6/2023)	2
3	Avvio della Conferenza dei Servizi (28/8/2023) Acquisizione pareri sul DPSS.....	5
4	Richiesta Proroga termini. Comune di Pesaro (8/9/2023).....	10
5	Riscontro AdSP-MAC (11/09/2023) alla richiesta del Comune di Pesaro (8/9/2023)	11
6	Richiesta di Integrazioni e Chiarimenti da parte del Comune di Pesaro (12/09/2023)	12
6.1	Allegati alla richiesta di Integrazioni e Chiarimenti da parte del Comune di Pesaro.....	15
7	Richiesta di Integrazioni e Chiarimenti da parte della Regione Marche (12/9/2023)	27
8	Sospensione dei termini (15/09/2023)	30
9	Sintesi del riscontro della AdSP-MAC alla richiesta della Regione Marche (12/09/2023).....	33
10	Sintesi del riscontro della AdSP-MAC alla richiesta del Comune di Pesaro (12/09/2023).....	34
10.1	Allegato al riscontro di AdSP-MAC sulla richiesta di chiarimenti del Comune di Pesaro.....	35
11	Ripresa dei termini (3/10/2023)	40
12	Parere del Comune di Falconara Marittima (23/10/2023)	44
12.1	Allegati al parere del Comune di Falconara Marittima (23/10/2023).....	49
13	Contributo della Regione Marche (24/10/2023)	57
14	Parere del Comune di Pesaro (26/10/2023)	58
15	Parere del Comune di Ancona (30/10/2023)	63
15.1	Planimetria ALLEGATA al Parere del Comune di Ancona (30/10/2023)	90
16	Parere del Comune di Pescara (2/11/2023).....	91
17	Parere del Comune di Ortona (2/11/2023).....	93
18	Parere del Comune di San Benedetto del Tronto (2/11/2023).....	96
18.1	Planimetria allegata al parere del Comune di San Benedetto del Tronto (2/11/2023)	101
18.2	Stralci della relazione del DPPS allegati al parere del Comune di San Benedetto del Tronto (2/11/2023)	102
18.3	Atti su competenze territoriali allegati al parere del Comune di San Benedetto del Tronto (2/11/2023).....	107
19	Parere del Comune di Vasto (2/11/2023)	115
20	Contributo della Regione Abruzzo (2/11/2023).....	118

1 Introduzione

Nel presente documento sono riportati tutti gli atti e le comunicazioni inerenti la Conferenza dei Servizi (CdS), indetta, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 241/1990 e ss.mm.ii., in forma semplificata ed in modalità asincrona con protocollo n.14518 del 28/08/2023.

Come disposto dal comma 1-bis dell'art.5 della Legge n.84 del 28/01/1994 e ss.m.ii., la suddetta CdS è finalizzata a sottoporre il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), adottato dalla Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (AdSP-MAC) con Delibera n.46 del 29/06/2023 del Comitato di Gestione, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati che si esprimono entro 45 giorni dal ricevimento dell'atto.

A tale scopo, al netto del presente capitolo introduttivo i capitoli seguenti sono stati articolati e distinti, in funzione della sequenza temporale inerente gli atti emessi dalla AdSP nonché le comunicazioni acquisite dai soggetti coinvolti per la suddetta Conferenza dei Servizi e dei conseguenti riscontri forniti dalla AdSP-MAC sino alla chiusura della stessa CdS.

2 Adozione del DPPS con Deliberazione di CdG n.46 (29/6/2023)

Comitato di Gestione

Deliberazione n. 46 29 giugno 2023

Oggetto: Adozione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS)

Il Comitato di Gestione:

- VISTA** la legge 28 gennaio 1994 n. 84 ss.mm.ii, recante il riordino della legislazione in materia portuale, così come modificata dal D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169 di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'art. 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124" pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 203 del 31.08.2016 e successive modificazioni ed integrazioni;
- VISTO** l'art. 6 comma 5 della l. 84/94 ss.mm.ii. a mente del quale le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare di bilancio e finanziaria;
- VISTO** l'art. 8 l. 84/94 ss.mm.ii. recante i poteri e le attribuzioni del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale;
- VISTO** l'art. 9, comma 5 della l. 28 gennaio 1994, n. 84 ss.mm.ii. in cui sono declinate le competenze del Comitato di Gestione;
- VISTO** il D.M. 15.03.2022 n. 55 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili notificato a questa Autorità in data 16/03/2022, recante nomina del Presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale;
- VISTI** in particolare, gli artt. 8, comma 3, lettera m, e 9, comma 5, lettera n) della richiamata legge 84/94;
- VISTO** il Decreto n. 21/2022 del 28.04.2022, recante ricomposizione del Comitato di Gestione con riserva di integrazione dell'Organo nei modi di legge, in relazione alle successive designazioni o a quelle per le quali erano in corso le relative verifiche, all'esito dei prescritti procedimenti;

- VISTO** il Decreto portante n. 54/2022 del 30.05.2022, recante la integrazione dell'Organo con il membro designato dalla Regione Abruzzo, all'esito del prescritto procedimento istruttorio;
- VISTO** il Decreto recante n. 82/2022 del 05.07.2022, recante la integrazione dell'Organo con il membro designato dalla Regione Marche, all'esito del prescritto procedimento istruttorio;
- VISTO** il Decreto n. 153/2022 del 15.09.2022 recante la ricognizione dei rappresentanti designati dal Direttore Marittimo di Ancona di ciascuna Autorità Marittima dei porti costituenti il sistema portuale di competenza di questo Ente;
- VISTO** il Decreto n. 13/2023 del 23 gennaio 2023 recante la ricognizione dei rappresentanti designati dal Direttore Marittimo di Ancona di ciascuna Autorità Marittima dei porti costituenti il sistema portuale di competenza di questo Ente;
- VISTA** la sentenza n. 6/2023 della Corte Costituzionale che si è espressa sulle modifiche introdotte all'art. 5 della l. 84/945 dal D.L. 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021 n.156;
- RICHIAMATA** la l. 84/94 ss.mm.ii., art. 5, comma 1, recante disposizioni sulla redazione ed i contenuti del Documento di programmazione strategica di sistema;
- RICHIAMATA** la l. 84/94 ss.mm.ii., art. 5, comma 1-bis a mente del quale il Documento di programmazione strategica di sistema è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;
- RICHIAMATE** la Delibera Presidenziale n. 300 di aggiudicazione del Servizio tecnico inerente la redazione ed il supporto tecnico specialistico per l'approvazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e per l'aggiornamento del Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale Cup: J22B20000010005 Cig: 82719526BB, e la Delibera Presidenziale 121 del 30 aprile 2021 relativa all'avvenuta efficacia dell'aggiudicazione del servizio medesimo;
- VISTO** il contratto sottoscritto in data 28.07.2021 con il raggruppamento temporaneo di professionisti (RTI) MODIMAR S.r.l (mandataria), Acquatecno s.r.l. - Seacon s.r.l. - Giovanni Francalanza - Geologi Associati Fantucci e Stocchi - Simonetta Migliaccio e Environment Park S.p.a. (mandanti), inerente al servizio citato al punto superiore;
- VISTA** la proposta di Documento di Programmazione Strategica di Sistema elaborata dall'RTI incaricato consegnata in data 15 giugno 2023 sotto il coordinamento del Settore di Staff del Segretario generale – Piano regolatore di sistema portuale;
- PRESO ATTO** del consenso manifestato dall'Organismo di Partenariato della Risorsa mare nella riunione del 28 giugno 2023, con le modifiche emerse nel corso della seduta di cui si rimanda al relativo verbale;
- RITENUTO** di esprimere il parere in ordine all'adozione della proposta di Documento di Programmazione Strategica di Sistema;
- RITENUTO** di dover procedere all'aggiornamento del Piano Operativo Triennale 2022-2024 approvato con Deliberazione del Comitato di Gestione n. 30 del 26 luglio 2022

Deliberazione n. 46/2023

2

per adeguare le previsioni in esso contenute relative alle scelte strategiche ed agli indirizzi di programmazione contenuti nel DPSS;

DELIBERA

Art. 1

Di adottare la proposta di Documento di Programmazione Strategica di Sistema ai sensi dell'art. 5 comma 1-bis della Legge 84/1994 e s.m.i. con le modifiche emerse nel corso della seduta di cui si rimanda al relativo verbale;

Art. 2

Di trasmettere il Documento alla Segreteria tecnico operativa per i seguiti di competenza ai sensi dell'art. 5 comma 1-bis della Legge 84/1994 e s.m.i.;

Art. 3

Di procedere all'aggiornamento del Piano Operativo Triennale 2022/2024, approvato con Deliberazione del Comitato di gestione n. 30 del 26.07.2023, per adeguare le previsioni in esso contenute alle scelte strategiche ed agli indirizzi di programmazione contenuti nel DPSS.

Risultato della votazione palese

Componenti del Comitato di Gestione aventi diritto di voto:		7	
Componenti presenti alla votazione:		7	
N°	favorevoli:	contrari:	astenuti:
1	Vincenzo Garofalo		
2	Donato De Carolis		
3	Gennaro Strever		
4	Cesare Buonfigli		
5	Alessio Piancone		
6	Riccardo Padovano		
7	Raniero De Angelis		

IL PRESIDENTE
Ing. Vincenzo Garofalo



3 Avvio della Conferenza dei Servizi (28/8/2023) Acquisizione pareri sul DPSS.



U

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE

Protocollo N.0014518/2023 del 28/08/2023

Firmatario: SALVATORE MINERVINO

Al Presidente della Regione Marche
Francesco Acquaroli
PEC: regione.marche.protocollogiunta@emarche.it

Al Presidente della Regione Abruzzo
Marco Marsilio
PEC: presidenza@pec.regione.abruzzo.it

Al Sindaco del Comune di Pesaro
Matteo Ricci
PEC: comune.pesaro@emarche.it

Al Sindaco del Comune di Ancona
Daniele Silvetti
PEC: comune.ancona@emarche.it

Al Sindaco del Comune di Falconara Marittima
Stefania Signorini
PEC: comune.falconara.protocollo@emarche.it

Al Sindaco del Comune di San Benedetto del Tronto
Antonio Spazzafumo
PEC: protocollo@cert-sbt.it

Al Sindaco del Comune di Pescara
Carlo Masci
PEC: protocollo@pec.comune.pescara.it

Al Sindaco del Comune di Ortona
Leo Castiglione
PEC: protocollo@pec.comuneortona.ch.it

Al Sindaco del Comune di Vasto
Francesco Menna
PEC: comune.vasto@legalmail.it

OGGETTO: Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - **Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis** – Avviso di indizione della Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.i.i. – Forma semplificata e modalità asincrona – per l'espressione di parere da parte dei comuni e di contributo delle regioni, territorialmente interessati.

Il Segretario Generale

VISTO l'articolo 5, (Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale), comma 1, della legge n.84/1994 e ss.mm./ii. (di seguito anche "Legge");

VISTA la sentenza n. 6/2023 della Corte Costituzionale che si è espressa sulle modifiche introdotte all'art. 5 della Legge dal D.L. 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021 n.156;

VISTO il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, condiviso preliminarmente con i comuni e regioni interessati, presentato all'Organismo di partenariato della risorsa mare con l'espressione di parere favorevole e al Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale che lo ha adottato all'unanimità con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023, ai sensi dell'articolo 5, comma 1-bis della Legge;

VISTO il medesimo comma di cui al punto precedente secondo cui il DPSS è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

RICHIAMATO l'intervenuto giudizio di legittimità costituzionale espresso dalla Corte Costituzionale con sentenza n. 6/2023 che al punto 2) dichiara "...il DPSS è approvato, nei quarantacinque giorni successivi all'acquisizione del parere del comune, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale...";

RITENUTO di invitare le regioni territorialmente interessate per l'espressione di un contributo finalizzato alla successiva intesa;

STANTE la necessità di completare il procedimento della sua approvazione ai sensi del richiamato art 5, comma 1-bis della Legge;

PRESO atto che l'autorità di sistema portuale in funzione della Legge, di riforma della portualità, è l'ente istituzionalmente competente e proponente in materia di programmazione e pianificazione portuale;

VISTA la legge 241/1990 e ss. mm./ii. e in particolare gli articoli 14-bis (Conferenza Semplificata) e 14-ter (Conferenza Simultanea);

2

CONSIDERATO che ai fini di pervenire alla conclusione positiva del procedimento, subordinato all'acquisizione di più pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, resi dalle Amministrazioni in indirizzo, come previsto all'art. 14-bis, comma 7, legge n. 241/90, è necessario ricorrere alla indizione della Conferenza in forma simultanea e in modalità asincrona;

VISTO inoltre che l'art.14 ter, comma 1 della legge 7 agosto 1990 n. 241 prevede che la *"..riunione della conferenza di servizi in forma simultanea e in modalità sincrona si svolge nella data previamente comunicata ai sensi dell'articolo 14-bis, comma 2, lettera d), ovvero nella data fissata ai sensi dell'articolo 14-bis, comma 7, con la partecipazione contestuale, ove possibile anche in via telematica, dei rappresentanti delle amministrazioni competenti"*;

È INDETTA

la Conferenza di Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, comma 2, legge 241/1990 ss.mm.ii. da effettuarsi **in forma semplificata e in modalità asincrona ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.s.i.i.**, invitando a parteciparvi le Amministrazioni coinvolte.

COMUNICA

a) l'oggetto della determinazione da assumere è:

il parere di ciascun comune e contributo di ciascuna regione territorialmente interessati sul Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione nella seduta del 29.06.2023 con deliberazione n. 46.

b) alla Conferenza dei servizi sono invitati i seguenti soggetti:

- Comune di Pesaro per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Ancona per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Falconara Marittima per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di San Benedetto del Tronto per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Pescara per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Ortona per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Vasto per l'espressione del parere di competenza;
- Regione Marche per un contributo finalizzato alla successiva intesa di competenza;
- Regione Abruzzo per un contributo finalizzato alla successiva intesa di competenza;

c) il termine perentorio entro il quale le Amministrazioni e i Soggetti coinvolti possono richiedere, ai sensi dell'articolo 2, comma 7 della legge 241/1990, integrazioni documentali o chiarimenti relativi a fatti, stati o qualità non attestati in documenti già in possesso dell'Amministrazione stessa è fissato nel giorno 12 settembre 2023 (15 gg);

d) qualora ne ricorra la necessità, ai sensi del comma 2 lettera d) dell'art. 14-bis della legge 241/1990 s.s.m.s.i.i., è convocata la riunione in modalità sincrona, per il giorno 5 ottobre 2023 alle ore 10:00 presso la AdSP-MAC Molo Santa Maria snc, 60121 Ancona e su richiesta in via

3

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0014518/2023 del 28/08/2023
Firmatario: SALVATORE MINERVINO

telematica tramite webconference per il cui accesso sarà trasmesso via posta elettronica ordinaria il relativo link;

e) in ogni caso il parere dovrà essere espresso entro 45 giorni, e pertanto entro il 12 ottobre 2023, la mancata espressione del parere o il parere non motivato o non formulato in termini di assenso o di dissenso, equivalgono ad assenso senza condizioni (comma 4 art. 14-bis legge 241/1990 e ss. mm./ii) e art. 5 comma 1-bis della Legge;

Si rammenta altresì che, ai sensi dell'art. 14-ter, comma 3 della legge 241/1990 e ss. mm./ii: *"Ciascun ente o amministrazione convocato alla riunione è rappresentato da un unico soggetto abilitato ad esprimere definitivamente e in modo univoco e vincolante la posizione dell'amministrazione stessa su tutte le decisioni di competenza della conferenza, anche indicando le modifiche progettuali eventualmente necessarie ai fini dell'assenso"*.

Coloro che interverranno alla conferenza di servizi in nome e per conto delle Amministrazioni in indirizzo dovranno inviare per PEC o presentare apposita delega a rappresentare.

La presente vale come comunicazione di avvio del procedimento ai sensi dell'art. 7 legge 241/1990 ss.mm.ii.

Vengono resi disponibili agli Enti soprarichiamati i seguenti files che compongono il Documento di Programmazione Strategica di Sistema della Autorità Di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale:

- Delibera del Comitato di Gestione di AdSP MAC n. 46 del 29.06.2023
- RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Elaborati Grafici:

- P.01.a Attuali limiti portuali e demaniali. Porti di Ancona e Falconara
- P.01.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ancona e Porto di Falconara
- P.01.c1 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città
- P.01.c2 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città
- P.01.c3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città
- P.01.d Collegamenti stradali e ferroviari locali. Porto di Ancona e Porto di Falconara
- P.02.a Ambito portuale di San Benedetto. Attuali limiti portuali e demaniali
- P.02.b Ambito portuale di San Benedetto. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio
- P.02.c Ambito portuale di San Benedetto. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città
- P.03.a Ambito portuale di Pescara. Attuali limiti portuali e demaniali
- P.03.b Ambito portuale di Pescara. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio
- P.03.c Ambito portuale di Pescara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città
- P.04.a Ambito portuale di Ortona. Attuali limiti portuali e demaniali
- P.04.b Ambito portuale di Ortona. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio
- P.04.c Ambito portuale di Ortona. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città
- P.05.a Ambito portuale di Pesaro. Attuali limiti portuali e demaniali

4

Ente pubblico non economico Legge 28/01/1994, n° 84 e s.m.i. C.F. e partita IVA: 00093910420 | 60121 ANCONA – Molo S. Maria
Tel. +39.071 207891 – Fax +39.071 2078940 info@porto.ancona.it – www.porto.ancona.it – PEC: segreteria@pec.porto.ancona.it

U
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0014518/2023 del 28/08/2023
Firmatario: SALVATORE MINERVINO



- P.05.b Ambito portuale di Pesaro. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio
- P.05.c Ambito portuale di Pesaro. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città

Allegati:

- Allegato 1 Dispositivi Normativi di Riferimento
- Allegato 2 Analisi di rischio d'area (vol.1). Sorgenti di rischio e scenari incidentali estratti dal RISP del Porto di Ancona
- Allegato 3 Analisi di rischio d'area (vol.2). Metodologia della valutazione del rischio d'area e criteri di classificazione di compatibilità territoriale (D.M. 09/05/2001)
- Allegato 4 Pianificazioni portuali vigenti e relativi stati di attuazione ed adeguamento
- Allegato 5 Aspetti geologici e relative criticità per le pianificazioni portuali
- Allegato 6 Pianificazione urbana

Tutta la documentazione sopra richiamata è pubblicata e reperibile al seguente Link:

<https://porto.ancona.it/it/amministrazione-trasparente/pianificazione-e-governo-del-territorio/futuri-piani-regolatori-dei-porti-2>

Il Responsabile del procedimento ex art.5 legge 241/1990 ss.mm.ii è il dott. Salvatore Minervino, Segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale, il riferimento per qualsiasi comunicazione è il Settore di staff Piano Regolatore di Sistema Portuale. Per ulteriori informazioni è possibile contattare la dott.ssa ing. Laura Rotoloni alla mail: rotoloni@porto.ancona.it, al cellulare 335 188 2109, ovvero tramite PEC: segreteria@pec.porto.ancona.it.

Distinti saluti,

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott. Salvatore Minervino

Firmato digitalmente da:
MINERVINO SALVATORE
Firmato il 28/08/2023 17:24
Seriale Certificato: 1726172
Valido dal 08/09/2022 al 08/09/2025
InfoCamere Qualified Electronic Signature CA



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0014518/2023 del 28/08/2023
Firmatario: SALVATORE MINERVINO



4 Richiesta Proroga termini. Comune di Pesaro (8/9/2023)

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE - Prot. 0015094 del 08/09/2023 E
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.



COMUNE di PESARO
Servizio Economia e Sviluppo Urbano
U.O. Patrimonio

Rif. Prot. n. 105463/2023
Fascicolo: 2023/6.1/18 -

Pesaro, 07/09/2023

**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL
MARE ADRIATICO CENTRALE**
segreteria@pec.porto.ancona.it

e p.c.:

**SERVIZIO URBANISTICA E TUTELA
AMBIENTALE**

SERVIZIO OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO MANUTENZIONI E VIABILITÀ

Segreteria Assessore RICCARDO POZZI

Gabinetto del Sindaco

Loro Sedi

U
COMUNE DI PESARO
Copia di Originale Digitale
Protocollo N.0109888/2023 del 08/09/2023
Firmatario: Marco Fattore

Oggetto: **Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023**

**RICHIESTA PROROGA TERMINI PER ESAME DOCUMENTAZIONE ED
ESPRESSIONE PARERE**

Si riscontra alla nota dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale acquisita al PG in data 29/08/2023, con la quale è stata indetta la Conferenza di Servizi in forma semplificata e in modalità asincrona ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.s.i.i., al fine dell'espressione del parere dell'A.C. per l'approvazione del DPSS;

Nel prendere atto dei termini assegnati per la richiesta di integrazioni documentali o chiarimenti relativi a fatti, stati o qualità non attestati in documenti già in possesso dell'Amministrazione stessa e del termine per l'espressione del parere di competenza di questa A.C., fissati entrambi al 12 ottobre 2023, si richiede una proroga di almeno dieci giorni al suddetto termine, al fine di acquisire, tramite confronto, le valutazioni di tutti i servizi coinvolti, onde poter esprimere un parere congiunto.

Fiduciosi dell'accoglimento della presente richiesta, si porgono distinti saluti.
BA/

**Il Responsabile del
Servizio Economia e Sviluppo Urbano**
(Dott. Marco Fattore)

(documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005)

5 Riscontro AdSP-MAC (11/09/2023) alla richiesta del Comune di Pesaro (8/9/2023)



Spett.le
COMUNE DI PESARO
Servizio Economia e Sviluppo Urbano
Pec: comune.pesaro@emarche.it
c.a. Dott. Marco Fattore

e, p.c. ai seguenti uffici del **COMUNE DI PESARO**:

- Servizio Urbanistica e tutela ambientale
- Servizio opere pubbliche
- Servizio Manutenzione e viabilità
- Segreteria Assessore Riccardo Pozzi
- Gabinetto del Sindaco

Pec: comune.pesaro@emarche.it

U
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0015212/2023 del 11/09/2023
Firmatario: SALVATORE MINERVINO

OGGETTO: Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis – Indizione della Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.m.i.i. (forma semplificata e modalità asincrona) per l'espressione di parere da parte dei comuni e di contributo delle regioni territorialmente interessati.

Facendo seguito alla precedente nota di convocazione di questa Autorità alla Conferenza di servizi in oggetto prot. 14518 in data 28/08/2023, con riferimento altresì alla richiesta di proroga dei termini temporali stabiliti ai fini della Conferenza medesima avanzata da codesta Amministrazione con nota prot. 109888 in data 08/09/2023 (assunta al protocollo della scrivente con n. 15094 in data 08/09/2023), si rappresenta quanto segue.

Preme in primo luogo chiarire che i termini temporali stabiliti ai fini della Conferenza di servizi in questione sono distinti in due diverse date (non quindi nell'unica data del 12 ottobre 2023 come erroneamente riporta la succitata nota di codesta Amministrazione), in particolare:

- entro la data del **12 settembre p.v.**, è ammessa la richiesta – ai sensi dell'articolo 2, comma 7 della legge 241/1990 – di integrazioni documentali o chiarimenti relativi a fatti, stati o qualità non attestati in documenti già in possesso;
- entro la data del **12 ottobre 2023**, dovranno essere inoltrati i pareri di competenza delle amministrazioni invitate, fermo restando che la mancata espressione od il parere non motivato o non formulato in termini di assenso o di dissenso equivalgono ad assenso senza condizioni.

Ciò posto, appare ammissibile in tale sede la sola sospensione del procedimento in parola per un periodo massimo di n. 30 giorni ai sensi dell'art. 2 – comma 7 della Legge n. 241/1990 così come da ultimo modificata ed integrata, ciò laddove codesta Amministrazione ne formulasse esplicita istanza – per le motivazioni previste nello stesso articolo di legge – in tempo utile ossia entro la data del 12/09/2023.

Tanto si deve per quanto di competenza, invitando dunque codesta Amministrazione a voler formulare – qualora lo ritenga opportuno – l'istanza di sospensione come sopra ammessa dalle norme, non ritenendo accoglibile la richiesta di proroga di cui innanzi.

Distinti Saluti.

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Salvatore Minervino)

1

Ente pubblico non economico Legge 28/01/1994, n° 84 e s.m.i. C.F. e partita IVA: 00093910420 | 60121 ANCONA – Molo S. Maria
Tel. +39.071 207891 – Fax +39.071 207894 | info@porto.ancona.it – www.porto.ancona.it – PEC: segreteria@pec.porto.ancona.it

6 Richiesta di Integrazioni e Chiarimenti da parte del Comune di Pesaro (12/09/2023)

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE - Prot. 0015267 del 12/09/2023 E
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.



COMUNE di PESARO
Servizio Economia e Sviluppo Urbano
U.O. Patrimonio

Rif. Prot. n. 105463/2023
Fascicolo: 2023/6.1/18

Pesaro, 12/09/2023

**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL
MARE ADRIATICO CENTRALE**
segreteria@pec.porto.ancona.it

e p.c.:

CAPITANERIA DI PORTO DI PESARO
Servizio Personale Marittimo/Attività Marittime e
Contenzioso
Sezione Demanio e Contenzioso
pec_cp-pesaro@pec.mit.gov.it

**SERVIZIO URBANISTICA E TUTELA
AMBIENTALE**

SERVIZIO OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO MANUTENZIONI E VIABILITÀ

Segreteria Assessore RICCARDO POZZI

Gabinetto del Sindaco
Loro Sedi

U
COMUNE DI PESARO
Copia di Originale Digitale
Protocollo N.0111031/2023 del 12/09/2023
Firmatario: Marco Fattore

Oggetto: **Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023**

RICHIESTA INTEGRAZIONI E CHIARIMENTI

Si riscontra la nota dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale acquisita al PG in data 29/08/2023 prot. 105463, con la quale è stata indetta la Conferenza di Servizi in forma semplificata e in modalità asincrona ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.s.i.i., al fine dell'espressione del parere dell'A.C. per l'approvazione del DPSS.

Al riguardo,

preso atto:

- dei contenuti della Relazione Illustrativa e della Tav. P.05.a, in cui si richiama un verbale del 22/11/2019 che non ha mai sortito effetti traslativi delle proprietà pubbliche;
- delle problematiche evidenziate al paragrafo 3.5.2. della Relazione Illustrativa, con particolare riferimento alle questioni di competenza amministrativa lungo la banchina commerciale di Calata Caio Duilio e alla dividente demaniale tracciata dal Sistema Informativo Demanio Marittimo (SID);

Via delle Zucchette, 4 - 61121 Pesaro - Tel - 0721/387496 - 0721/387538
Codice Fiscale 00272430414 - c/c postale 13305610 pec: comune.pesaro@emarche.it

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE - Prot. 0015267 del 12/09/2023 E
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

COMUNE di PESARO

U.O. Patrimonio

richiamati

- *il verbale* di riunione del 28 luglio 2022 – DIVIDENTE DEMANIALE MARITTIMA in Ambito Portuale Calata Caio Duilio;
- *il verbale* della seduta del 04/10/2022 CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA in forma simultanea e modalità sincrona (art. 14-ter della L. 241/90);
- la delibera di giunta Comunale n. 343 del 13.12.2022 avente ad oggetto: ATTO DI INDIRIZZO esito della richiesta formulata dalla CAPITANERIA DI PORTO DI PESARO di cui al verbale del 28 luglio 2022 (prot. 106035 del 8.09.2022) e del verbale di CDS del 4.10.2022 ex art. 14-ter della l.241/90 (prot. n. 150345/2022);

preso atto che nella Tav. **P.05.a** (ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI - PORTO DI PESARO) vengono riportate sia la dividente demaniale da SID, sia quella di cui ai verbali 1950-1953, mentre nella Tav. **P.05.c** (AREE PORTUALI RETROPORTUALI E INTERAZIONE PORTO-CITTA' - PORTO DI PESARO) non viene graficizzata alcuna dividente demaniale;

contestata

la parte introduttiva della relazione illustrativa di DPSS in cui l'Autorità di sistema portuale afferma che "*Per quanto concerne il porto di Pesaro, classificato di II categoria e I classe con Decreto Interministeriale del 21/08/1975, sulla base dei riscontri forniti dalla Direzione Regionale Marche della Agenzia del Demanio (Rif. Nota archiviata con protocollo della AdSP-MAC ARR-011636-16-10-2020) anche in ragione di quanto precisato dalla Capitaneria di Porto di Pesaro per la definizione e posizionamento della dividente demaniale si può fare riferimento allo specifico verbale 22_11_2019 della stessa CP*", in quanto include mappali di proprietà comunale.

Alla luce di quanto sopra premesso e considerato, con la presente si chiedono le seguenti integrazioni:

1. **Vasca di colmata:** in relazione alla previsione di realizzazione della stessa da collocare ad Ovest dell'imboccatura portuale, nell'area compresa tra il Molo Ovest (sottoflutto) e la foce del fiume Foglia e alla generica individuazione della capacità variabile tra circa 26.300 mc e circa 459.000 mc, si chiede di graficizzare negli elaborati progettuali il posizionamento della vasca. Si chiede altresì di precisare nella documentazione di DPSS che la vasca sia destinata esclusivamente a servizio esclusivo del Porto di Pesaro e che ne venga prevista la realizzazione per stralci funzionali, eventualmente allegando un cronoprogramma di dettaglio dell'attuazione degli stralci d'intervento e l'indicazione puntuale della relativa capacità. A tal fine, si chiede di dimostrare all'interno degli elaborati del DPSS la compatibilità della vasca con le criticità evidenziate all'interno dell'**Allegato 5 "Aspetti geologici e relative criticità per le pianificazioni portuali"**, specie in relazione al rischio molto elevato di esondazione, alla suscettibilità alla liquefazione dei sedimenti, all'instabilità di versante e alla presenza di falda acquifera.

2. **Accessibilità del porto e collegamenti terrestri:** si chiede di integrare la Tav. P.05c rappresentando la viabilità stradale di accesso al Porto, evidenziandola come "Area interazione Porto-Città", in particolare la **Calata Caio Duilio** (che consente il collegamento da Via Cecchi con la banchina Est); si chiede altresì, considerata la previsione di realizzazione del **ponte ciclo-pedonale** che collega Baia Flaminia e la sponda sinistra del Porto (il cui PFTE è stato approvato con Delibera di Giunta Comunale n.193 del 25/11/2019), di integrare la documentazione di DPSS, contemplando la predetta previsione unitamente al mantenimento del pubblico utilizzo della **Strada tra i Due Porti** (che consente il collegamento da Via Cecchi con la banchina Ovest) e dei **parcheggi** ubicati presso la Darsena Commerciale al termine della Strada tra i Due Porti. Nell'ottica di sviluppare il potenziale dell'area portuale e in linea con le previsioni di sviluppo per una mobilità più sostenibile all'interno della stessa (Bicipolitana, rete

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE - Prot. 0015267 del 12/09/2023 E
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

COMUNE di PESARO

U.O. Patrimonio

del trasporto pubblico, ZTL, parcheggi di interscambio, etc.), si chiede di garantire e mantenere la continuità degli itinerari di collegamento viabilistico e della mobilità ciclo-pedonale lungo l'asse via Cecchi - Calata Caio Duilio, considerandoli ricompresi all'interno della "Area interazione Porto-Città" nella citata Tav. P.05c.

3. **Interramento Darsena Sud:** nell'ottica di ottimizzare la viabilità cittadina di valorizzazione e accesso alle aree portuali anche tramite percorsi ciclopedonali posti in continuità con quelli già presenti e considerata la prospettiva rimodulazione delle aree retroportuali e di interazione porto-città tramite la possibilità di interramento della parte meridionale del bacino portuale esistente (cosiddetta "Darsena Sud"), si richiede di subordinare l'intervento di interramento della darsena sud al dragaggio dell'avamposto e della darsena commerciale, eventualmente allegando un cronoprogramma di dettaglio dell'attuazione dei vari stralci d'intervento. Si chiedono chiarimenti e/o aggiornamenti altresì in relazione alla variazione di destinazione d'uso di porzione della Darsena Commerciale, stante l'attuale destinazione della Darsena Sud del porto interno al ricovero del naviglio da pesca e del diporto nautico.

4. **Ambito portuale:** considerate le criticità già da tempo evidenziate (e la volontà di coltivare un confronto rinnovata da ultimo da questa A.C. con nota prot. 30201 del 07/03/2023) e tuttora non ancora risolte, si ribadisce fin da ora quanto contenuto nella delibera di giunta Comunale n. 343 del 13.12.2022 avente ad oggetto "ATTO DI INDIRIZZO esito della richiesta formulata dalla CAPITANERIA DI PORTO DI PESARO di cui al verbale del 28 luglio 2022 (prot. 106035 del 8.09.2022) e del verbale di CDS del 4.10.2022 ex art. 14-ter della l.241/90 (prot. n. 150345/2022)", auspicando che vengano tenute nella necessaria considerazione le criticità evidenziate ai fini di una futura risoluzione e definizione del profilo dominicale. Si chiede altresì di poter prendere visione della Nota archiviata con protocollo della AdSP-MAC ARR-011636-16-10-2020, menzionata in Relazione Illustrativa del DPSS.

Distinti Saluti.

Il Responsabile del

Servizio Economia e Sviluppo Urbano

(Dott. Marco Fattore)

(documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005)

ALLEGATI:

- Delibera di Giunta Comunale n.193 del 25/11/2019 "LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UN COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE TRA L'ESTREMITÀ NORD DI VIALE TRIESTE E BAIÀ FLAMINIA. APPROVAZIONE IN LINEA TECNICA DELLO STUDIO DI FATTIBILITÀ";
- Delibera di Giunta Comunale n. 343 del 13.12.2022 avente ad oggetto "ATTO DI INDIRIZZO esito della richiesta formulata dalla CAPITANERIA DI PORTO DI PESARO di cui al verbale del 28 luglio 2022 (prot. 106035 del 8.09.2022) e del verbale di CDS del 4.10.2022 ex art. 14-ter della l.241/90 (prot. n. 150345/2022)"
- il verbale della seduta del 04/10/2022 CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA Forma simultanea in modalità sincrona (art. 14-ter della L. 241/90);
- nota prot. 30201 del 07/03/2023 e allegati.

6.1 Allegati alla richiesta di integrazioni e Chiarimenti da parte del Comune di Pesaro

COMUNE di PESARO
 U.O. Patrimonio

Rif. Prot. n. 105463/2023
 Fascicolo: 2023/6.1/18

Servizio Economia e Sviluppo Urbano
 U.O. Patrimonio

Pesaro, 12/09/2023

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
searcentralia@pec.pesaro.ancona.it

e p.c.:
CAPITANERIA DI PORTO DI PESARO
 Servizio Personale Marittimo/Attività Marittime e Contenzioso
 Sezione Demanio e Contenzioso
pec.sp.pesaro@pec.milgravi.it

SERVIZIO URBANISTICA E TUTELA AMBIENTALE

SERVIZIO OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO MANUTENZIONI E VIABILITÀ

Segreteria Assessore **RICCARDO POZZI**
 Gabinetto del Sindaco
 Loro Sedi

COMUNE di PESARO
 U.O. Patrimonio

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE - Prot. 0015267 del 12/09/2023 - E
 Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.
 documento firmato digitalmente da Marco Fanone.

richiamati

- il verbale di riunione del 28 luglio 2022 – DIVIDENTE DEMANIALE MARITTIMA in Ambito Portuale Calata Caio Duilio;
- il verbale della seduta del 04/10/2022 CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA in forma simultanea e modalità sincrona (art. 14-ter della L. 241/90);
- la delibera di giunta Comunale n. 343 del 13.12.2022 avente ad oggetto: ATTO DI INDIRIZZO esito della richiesta formulata dalla CAPITANERIA DI PORTO DI PESARO di cui al verbale del 28 luglio 2022 (prot. 106035 del 6.09.2022) e del verbale di COS del 4.10.2022 ex art. 14-ter della L.241/190 (prot. n. 1503045/2022);

presò atto che nella Tav. P.05.a (ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI - PORTO DI PESARO) vengono riportate sia la dividente demaniale da SID, sia quella di cui ai verbali 1950-1953, mentre nella Tav.P.05.c (AREE PORTUALI RETROPORTUALI E INTERAZIONE PORTO-CITTA' - PORTO DI PESARO) non viene graficizzata alcuna dividente demaniale;

contestata

la parte introduttiva della relazione illustrativa di DPSS in cui l'Autorità di sistema portuale afferma che *Per quanto concerne il porto di Pesaro, classificato di I categoria e I classe con Decreto Interministeriale del 27/08/1975, sulla base dei riscontri forniti dalla Direzione Regionale Marche della Agenzia del Demanio (Rif. Nota archiviata con protocollo della AdSP-MAC ARR-071636-16-10-2020) anche in ragione di quanto precisato dalla Capitaneria di Porto di Pesaro per la definizione e posizionamento delle dividente demaniale si può fare riferimento allo specifico verbale 22_11_2019 della stessa CP*, in quanto include mappati di proprietà comunale.

Alla luce di quanto sopra premesso e considerato, con la presente si chiedono le seguenti integrazioni:

- Vasca di colmata:** in relazione alla previsione di realizzazione della stessa da collocare ad Ovest dell'imboccatura portuale, nell'area compresa tra il Molo Ovest (sottoflutto) e la foce del fiume Foglia e alla generica individuazione della capacità variabile tra circa 26.300 mc e circa 459.000 mc, si chiede di graficizzare negli elaborati progettuali il posizionamento della vasca. Si chiede altresì di precisare nella documentazione di DPSS che la vasca sia destinata esclusivamente a servizio esclusivo del Porto di Pesaro e che ne venga prevista la realizzazione per stralci funzionali, eventualmente allegando un cronoprogramma di dettaglio dell'attuazione degli stralci d'intervento e l'individuazione puntuale della relativa capacità. A tal fine, si chiede di dimostrare all'interno degli elaborati del DPSS la compatibilità della vasca con le criticità evidenziate all'interno dell'**Allegato 5** "Aspetti geologici e relative criticità per le pianificazioni portuali", specie in relazione al rischio, molto elevato di esondazione, alla suscettibilità alla liquefazione dei sedimenti, all'instabilità di versante e alla presenza di falda acquifera.
- Accessibilità del porto e collegamenti terrestri:** si chiede di integrare la Tav. P.05c rappresentando la viabilità stradale di accesso al Porto, evidenziandola come "Area interazione Porto-Città", in particolare la **Calata Caio Duilio** (che consente il collegamento da Via Cecchi con la banchina Est); si chiede altresì, considerata la previsione di realizzazione del **ponte ciclo-pedonale** che collega Bala Flaminia e la sponda sinistra del Porto (il cui P.F.T. è stato approvato con Delibera di Giunta Comunale n.193 del 25/11/2019), di integrare la documentazione di DPSS, contemplando la predetta previsione unitamente al mantenimento del pubblico utilizzo della **Strada tra I Due Porti** (che consente il collegamento da Via Cecchi con la banchina Ovest) e dei **parcheggi** ubicati presso la Darsena Commerciale al termine della Strada tra I Due Porti. Nell'ottica di sviluppare il potenziale dell'area portuale e in linea con le previsioni di sviluppo per una mobilità più sostenibile all'interno della stessa (Bicipollitana, rete

Oggetto: **Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023**

RICHIESTA INTEGRAZIONI E CHIARIMENTI

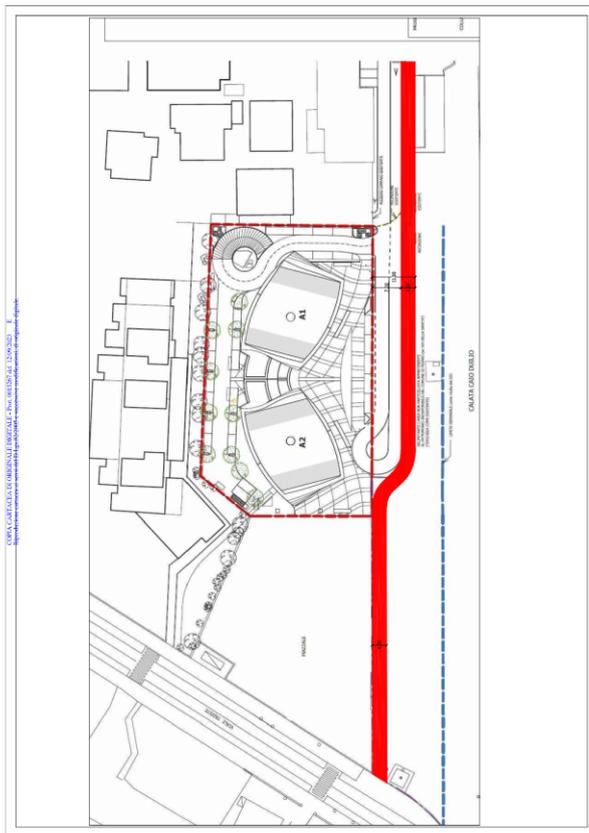
Si riscontra la nota dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale acquisita al PG in data 29/08/2023 prot. 105463, con la quale è stata indetta la Conferenza di Servizi in forma semplificata e in modalità asincrona ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.s.ii., al fine dell'espressione del parere dell'A.C. per l'approvazione del DPSS.

Al riguardo,

presò atto:

- dei contenuti della Relazione Illustrativa e della Tav. P.05.a, in cui si richiama un verbale del 22/11/2019 che non ha mai sortito effetti traslativi delle proprietà pubbliche;
- delle problematiche evidenziate al paragrafo 3.5.2, della Relazione Illustrativa, con particolare riferimento alle questioni di competenza amministrativa lungo la banchina commerciale di Calata Caio Duilio e alla dividente demaniale tracciata dal Sistema Informativo Demanio Marittimo (SID);

Via delle Zucchettis 4 - 61121 Pesaro - Tel. - 0721/387406 - 0721/387538
 Codice Fiscale 00272430414 - c/c postale 13305610 pec: comune.pesaro@comune.pesaro.it



COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE - Prot. 0015567 del 12/09/2023 - E
 Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.
 documento firmato digitalmente da Marco Fattori.

COMUNE DI PESARO
 U.O. Patrimonio

del trasporto pubblico, ZTL, parcheggi di interscambio, etc.), si chiede di garantire e mantenere la continuità degli itinerari di collegamento viabilistico e della mobilità ciclo-pedonale lungo l'asse via Cecechi - Calata Calo Duilio, considerandoli ricompresi all'interno della "Area Interazione Porto-Città" nella città Tav. P.05c.

3. Intervento Darsena Sud: nell'ottica di ottimizzare la viabilità cittadina di valorizzazione e accesso alle aree portuali anche tramite percorsi ciclopedonali posti in continuità con quelli già presenti e considerata la prospettata rimodulazione delle aree retroportuali e di interazione porto-città tramite la possibilità di interramento della parte meridionale del bacino portuale esistente (cosiddetta "Darsena Sud"), si richiede di subordinare l'intervento di interramento della darsena sud al dragaggio dell'avamposto e della darsena commerciale, eventualmente allegando un cronoprogramma di dettaglio dell'attuazione dei vari stralci d'intervento. Si chiedono chiarimenti e/o aggiornamenti altresì in relazione alla variazione di destinazione d'uso di porzione della Darsena Commerciale, stante l'attuale destinazione della Darsena Sud del porto interno al ricovero del naviglio da pesca e del dipinto nautico.

4. Ambito portuale: considerate le criticità già da tempo evidenziate (e la volontà di coltivare un confronto rinnovata da ultimo da questa A.C. con nota prot. 30201 del 07/03/2023) e tuttora non ancora risolte, si ribadisce fin da ora quanto contenuto nella delibera di giunta Comunale n. 343 del 13.12.2022 avente ad oggetto "ATTO DI INDIRIZZO esito della richiesta formulata dalla CAPITANERIA DI PORTO DI PESARO di cui al verbale del 28 luglio 2022 (prot. 106035 del 8.09.2022) e del verbale di CDS del 4.10.2022 ex art. 14-ter della L.241/90 (prot. n. 150345/2022)", auspicando che vengano tenute nella necessaria considerazione le criticità evidenziate ai fini di una futura risoluzione e definizione del profilo dominicale. Si chiede altresì di poter prendere visione della Nota archiviata con protocollo della AdSP-MAC ARR-011636-16-10-2020, menzionata in Relazione Illustrativa del DPSS.

Distinti Saluti.

**Il Responsabile del
 Servizio Economia e Sviluppo Urbano**

(Dot. Marco Fattori)
 (documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005)

ALLEGATI:

- Delibera di Giunta Comunale n.193 del 25/11/2019 "LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UN COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE TRA LESTREMITA' NORD DI VIALE TRIESTE E BAIÀ FLAMINIA. APPROVAZIONE IN LINEA TECNICA DELLO STUDIO DI FATTIBILITA'";

- Delibera di Giunta Comunale n. 343 del 13.12.2022 avente ad oggetto "ATTO DI INDIRIZZO esito della richiesta formulata dalla CAPITANERIA DI PORTO DI PESARO di cui al verbale del 28 luglio 2022 (prot. 106035 del 8.09.2022) e del verbale di CDS del 4.10.2022 ex art. 14-ter della L.241/90 (prot. n. 150345/2022)";

- il verbale della seduta del 04/10/2022 CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA Forma simultanea in modalità sincrona (art. 14-ter della L. 241/190);

- nota prot. 30201 del 07/03/2023 e allegati.

Copia Cartacea di Originale Digitale - Prot. 0015267 del 12/09/2023 - E
Reproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.



Comune
di Pesaro

ORIGINALE

N. di Documento 218
N. della deliberazione 193
Data della deliberazione 25/11/2019
Classifica 6.5
Allegati n.

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UN COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE TRA L'ESTREMITA' NORD DI VIALE TRIESTE E BAIÀ FLAMINIA. APPROVAZIONE IN LINEA TECNICA DELLO STUDIO DI FATTIBILITA'.

L'anno duemiladiciannove, il giorno venticinque del mese di Novembre, alle ore 09:00 in Pesaro, in una sala del Palazzo Comunale.

A seguito di avvisi, si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei Signori:

1	Ricci Matteo	Sindaco	P	A
2	Vimini Daniele	Vice Sindaco	SI	
3	Belloni Enzo	Assessore	SI	
4	Ceccarelli Giuliana	Assessore	SI	
5	Delle Noci Antonello	Assessore	SI	
6	Nobili Andrea	Assessore	SI	
7	Mengucci Sara	Assessore	SI	
8	Della Dora Mila	Assessore	SI	
9	Pozzi Riccardo	Assessore	SI	
10	Morotti Heidi	Assessore	SI	

Presiede l'adunanza **Il Sindaco Matteo Ricci**

Assiste **Il Segretario Generale Dott. Giovanni Montaccini**

Riconosciuta la legalità dell'adunanza e dichiarata aperta la seduta, il Presidente invita a discutere l'argomento indicato in oggetto.





LA GIUNTA COMUNALE

Letta la seguente relazione del Dirigente del Servizio Lavori Pubblici:

Premesso che:

- Lo sviluppo del turismo è stato da sempre uno dei capitoli centrali dell'azione istituzionale del Comune di Pesaro in quanto volano per l'economia locale, che possa rendere più attrattivo il nostro territorio e il suo patrimonio culturale, ambientale ed agrodolciere da parte dell'utilizzatore finale;
- la Legge n.2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" affida ai soggetti pubblici "l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di (omissis) valorizzare il territorio ed i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia";
- il cicloturismo è sicuramente una categoria in crescita, con un alto valore potenziale, come si evince anche dall'esperienza di altre regioni (in particolare l'Emilia Romagna, il Veneto ed il Trentino Alto Adige) che a partire dallo sviluppo della mobilità ciclistica e delle indispensabili infrastrutture di rete hanno poi investito su progetti di cicloturismo che aggregano i soggetti dell'intera filiera del turismo: alberghiero (bike hotel), escursionismo per bike, ristorazione, noleggio e strutture attrezzate per custodia, ricovero e assistenza meccanica biciclette, con importante valore aggiunto per tutto il sistema economico locale;

- Legambiente, nel suo «Primo rapporto sull'economia della bici in Italia e sulla ciclabilità nelle città» presentato a Roma nel maggio 2017 anche alla presenza dell'allora Ministro dei trasporti e delle infrastrutture, non solo ha affermato che l'economia della bici in Italia muove 6,2 miliardi di euro di cui 2 per il cicloturismo ma ha anche collocato Pesaro (e pari merito con Bolzano) al primo posto della classifica delle città con mobilità dolce proprio per la messa in opera della bicicletta - la metropolitana di superficie con linee contrassegnate da diversi colori con continuità degli itinerari ed in piena sicurezza stradale - che ha ormai raggiunto i 90 chilometri e con progetti di espansione anche verso le limitrofe città, di cui il tratto verso Fano già attuato;
- è interesse del Comune di Pesaro, in coerenza con le proprie finalità istituzionali e priorità programmatiche - cooperare al fine della valorizzazione di Pesaro come città fra quelle più «bike friendly» d'Italia, secondo una visione condivisa che vede nelle infrastrutture, in particolare nella rete ciclopedonale e soprattutto nella zona circostante il Porto, da sempre polo di interesse per il capoluogo, una risorsa strategica per lo sviluppo turistico dell'intero territorio;
- al fine di conseguire l'obiettivo di attirare sempre più l'attenzione del cicloturista, cioè di un turismo slow, evoluto e attento alla sostenibilità, occorre investire sugli itinerari estendendo e qualificando la rete esistente, anche grazie all'apertura di nuovi collegamenti, nonché valorizzando i waterfront con interventi di riqualificazione degli spazi di integrazione funzionale città-mare ai fini del miglioramento dell'accessibilità e di uso delle aree;

- Il Comune di Pesaro, a maggio 2018, nell'ambito delle iniziative del piano strategico "Pesaro 2030, la città del futuro", ha organizzato, in collaborazione con l'Assonaulica provinciale, un pubblico incontro con autorità, comitati ed operatori sul Masterplan del Porto, in cui affrontando importanti temi sul lato commerciale sono stati individuati anche alcuni investimenti che lo rendono più attrattivo sul lato turistico tra cui il ponte ciclopedonale che colleghi la rete ciclabile di Viale Trieste a quella di Baia Flaminia, consentendo tra l'altro anche di risolvere le criticità sulla sosta in quest'ultima poichè, tramite il ponte, il parcheggio tra i due Porti potrebbe diventare funzionale per la Baia;
- la presenza del Porto Canale e del Fiume Foglia impone però una strategia diversa di approccio, infatti se da una parte il fiume Foglia richiede necessariamente la realizzazione di un ponte

- per la realizzazione di tale infrastruttura, ad elevato valore aggiunto per il settore turistico, occorrerà attivarsi per reperire fondi statali e comunali e che a tal fine è necessario redigere un apposito progetto, dando incarico a professionisti di comprovata esperienza che ne accerti la fattibilità ed esegua tutti gli approfondimenti del caso per addiventare alla sua soluzione definitiva e certa, ivi compreso l'attraversamento del porto canale;

Considerato che:

- con determinazione dirigenziale n. 656 del 18/03/2019 è stato affidato l'incarico professionale ai seguenti professionisti:
 - MORSIANI Ing. Renato, di Pesaro, in qualità di progettista generale;
 - CANULLO Arch. Claudio, di Macerata, in qualità di consulente progettista architettonico;
 - MACCHINI+MORETTI Architetti Associati, di Fermo, in qualità di consulente progettista architettonico ed impianti;
- Alla luce di quanto previsto dal comma 3 dell'art. 23 del D.Lgs 50/2016, in attesa dell'emanazione del regolamento di cui all'articolo 216, comma 27-octies, si applica l'articolo 216, comma 4. Pertanto continuano ad applicarsi le disposizioni di cui alla parte II, titolo II, capo I (articoli da 14 a 43; contenuti della progettazione), nonché gli allegati o le parti di allegati ivi richiamate del decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207 e quindi, per il caso specifico l'art. 14.
- con PEC prot. n.55261 del 27/05/2019 è stato trasmesso, da parte dei professionisti incaricati, lo studio di fattibilità;
- a seguito di incontri con i professionisti e la Soprintendenza dei Beni Culturali e Paesaggistici di Ancona sono state apportate alcune modifiche al progetto e con PEC prot. n.116579, 116598 del 28/10/2019 è stato trasmesso l'aggiornamento al progetto composto dai seguenti elaborati:
 - Relazione tecnico illustrativa
 - Computo Metrico Estimativo
 - Stima dell'Incidenza dei Costi della Sicurezza
 - Elenco dei Prezzi Unitari
 - Planimetria Generale
 - Piante e Prospetti
 - Sezioni
 - Pista ciclabile
 - Rendering 12 tavole.

Il progetto analizza preliminarmente le varie soluzioni alternative di collegamenti e analizza le varie soluzioni tecniche di tipologie di strutture. Il ponte è stato progettato con una struttura che permette la sua realizzazione in modo semplice e con elementi base che sono facilmente reperibili sul mercato.

L'impalcato consta di travi in acciaio rivestito con una struttura in lamiera grecata e massetto in c.a. ed una sovrastante pavimentazione mista in calcestruzzo/flegno; l'arcata è costituita da un tubolare calandrato in acciaio che si snoda in due parti e regge tutto il ponte in tre punti posti a terra, uno dei quali è dotato di isolatore a disco elastomero per permettere alla struttura la naturale elasticità in situazione di dilatazioni termiche dovute al forte irraggiamento estivo.

L'impalcato, è sorretto dagli stralli in acciaio che si collegano all'arcata superiore e conferiscono al ponte nel suo insieme, una naturale "leggerezza". La soluzione statica adottata si configura come un piano orizzontale appeso e sostenuto da tiranti che poi a loro volta scaricano il totale dei carichi sui punti di appoggio a terra; le due travi orizzontali laterali calandrato, che sostengono l'impalcato, agiscono da tirante in una configurazione in cui l'arcata superiore lavora da puntone.



Comune
di Pesaro

Delibera di Giunta Comunale n. 193 del 25/11/2019

b.4)	Iva 22% e contributo integrativo	€ 57.200,00
b.5)	Fondo per accordi bonari, pubblicazioni, assicurazione e imprevisti	€ 51.200,00
B	Totale somme a disposizione dell'Amministrazione	€ 620.000,00
RIEPILOGO		
A	Importo totale lavori in appalto (inclusi i CCS)	€ 2.180.000,00
B	Totale somme a disposizione dell'Amministrazione	€ 620.000,00
	IMPORTO TOTALE DI PROGETTO	€ 2.800.000,00

- di prendere atto che l'intervento in oggetto non dispone al momento della necessaria copertura economica e che nel caso vengano reperite le necessarie risorse, verranno adottati tutti gli atti occorrenti, ivi compreso l'inserimento nel piano delle opere corrente;
- di prendere atto che, ai sensi dell'art. 200 del T.U.E.L. n. 267/2000, l'intervento comporterà oneri aggiuntivi che saranno meglio definitivi nei successivi approfondimenti progettuali;
- di prendere atto che il responsabile del procedimento è l'Arch. Eros Giraldi Dirigente del Servizio Lavori Pubblici del Comune di Pesaro;
- di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4 del T.U.E.L., emanato con D.Lgs 267/2000 per procedere alle successive fasi di progettazione.

- Ritenuto** di provvedere in conformità;
- Visti** i seguenti pareri espressi ai sensi dell'art. 49, comma 1, del Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali emanato con D.Lgs 18.08.2000, n. 267:
 - Responsabile del Servizio Interesato: "Si attesta la regolarità tecnica del presente atto";
 - Responsabile del Servizio Finanziario: "Valutati i riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria dell'ente, si attesta la regolarità contabile del presente atto (art. 49 c.1-art.147-bis-c.1, TUEL), limitatamente alla correttezza del quadro economico, costituendo la verifica della progettazione di primo livello il presupposto dell'inserimento dell'intervento nel bilancio di previsione e nel piano delle opere pubbliche, dopo aver reperito le necessarie fonti di finanziamento".

Visto il seguente parere espresso dal Segretario Generale in ordine alla conformità dell'azione amministrativa alle leggi, allo statuto ed ai regolamenti ai sensi dell'art. 97, comma 2, D.Lgs 267/2000: "FAVOREVOLE".

Con voti unanimi, espressi nei modi di legge.

DELIBERA

- Di approvare in linea tecnica lo studio di fattibilità, redatto ai sensi dell'art. 14 del DPR 207/2010, dei "LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UN COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE TRA L'ESTREMITA' NORD DI VIALE TRIESTE E BAIÀ FLAMINIA" composto degli elaborati elencati in premessa e dell'importo complessivo di € 2.800.000,00 con suddivisione della spesa come riportato nel quadro economico di seguito riportato:

LAVORI		Importi (euro)
Importo totale lavori (comprensivi dei Costi della Sicurezza) e arrotondamenti		€ 2.180.000,00
SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE		
b.1)	I.V.A. 10% su lavori (A)	€ 218.000,00
b.2)	Fondo per incentivi funzioni tecniche art. 113 D.Lgs. 50/2016	€ 43.600,00
b.3)	Incarichi professionali di progettazione, direzione Lavori, Sicurezza, indagini	€ 250.000,00



Comune
di Pesaro

Delibera di Giunta Comunale n. 193 del 25/11/2019

La particolare forma dell'arcata, che parte con un singolo sostegno e poi si divide in due fino ad arrivare all'appoggio opposto con una forma a diapason, è ispirata al nome del fiume stesso: Foglia. Infatti, la geometria ricorda la genesi di una foglia di un albero che parte dal ramo con uno stelo per poi proseguire con i due lembi che formano la foglia.
 La curvatura dell'arcata insieme alla particolare forma sinuoidale dei percorsi ciclo pedonali ed alla piazzetta presente nel suo centro, lo renderà originale rispetto ad altri ponti ad arco stralati se non addirittura UNICO nel suo genere nel panorama nazionale.

Come si desume dalla relazione tecnica e descrittiva, il calcolo sommario della spesa per l'intervento in oggetto ammonta complessivamente ad € 2.800.000,00 di cui € 2.180.000,00 per lavori ed € 620.000,00 per somme a disposizione dell'Amministrazione, come meglio evidenziato nel quadro economico sotto riportato:

LAVORI		Importi (euro)
Importo totale lavori (comprensivi dei Costi della Sicurezza) e arrotondamenti		€ 2.180.000,00
SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE		
b.1)	I.V.A. 10% su lavori (A)	€ 218.000,00
b.2)	Fondo per incentivi funzioni tecniche art. 113 D.Lgs. 50/2016	€ 43.600,00
b.3)	Incarichi professionali di progettazione, direzione Lavori, Sicurezza, indagini	€ 250.000,00
b.4)	Iva 22% e contributo integrativo	€ 57.200,00
b.5)	Fondo per accordi bonari, pubblicazioni, assicurazione e imprevisti	€ 51.200,00
B	Totale somme a disposizione dell'Amministrazione	€ 620.000,00
RIEPILOGO		
A	Importo totale lavori in appalto (inclusi i CCS)	€ 2.180.000,00
B	Totale somme a disposizione dell'Amministrazione	€ 620.000,00
	IMPORTO TOTALE DI PROGETTO	€ 2.800.000,00

Considerato che al momento non è previsto il finanziamento dell'opera, l'approvazione del presente progetto avverrà in sola linea tecnica.

Fermo quanto sopra, sarà cura dell'ufficio proponente adottare gli opportuni atti nel momento in cui dovesse concretizzarsi il finanziamento dell'opera;

Ai fini della determinazione degli oneri aggiuntivi ai sensi dell'art. 200 del T.U.E.L. n. 267/2000, l'intervento competerà oneri di gestione aggiuntivi che saranno quantificati nei successivi approfondimenti progettuali.

In relazione a quanto sopra esposto, si propone:

- di approvare in linea tecnica lo studio di fattibilità ai sensi dell'art. 14 del DPR 207/2010 dei "LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UN COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE TRA L'ESTREMITA' NORD DI VIALE TRIESTE E BAIÀ FLAMINIA" composto degli elaborati elencati in premessa e dell'importo complessivo di € 2.800.000,00 con suddivisione della spesa come riportato nel quadro economico di seguito riportato:

LAVORI		Importi (euro)
Importo totale lavori (comprensivi dei Costi della Sicurezza) e arrotondamenti		€ 2.180.000,00
SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE		
b.1)	I.V.A. 10% su lavori (A)	€ 218.000,00
b.2)	Fondo per incentivi funzioni tecniche art. 113 D.Lgs 50/2016	€ 43.600,00
b.3)	Incarichi professionali di progettazione, direzione Lavori, Sicurezza, indagini	€ 250.000,00

Copia cartacea di originale digitale - Prot. 0015267 del 12/09/2023 - E
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.



Comune
di Pesaro

Delibera di Giunta Comunale n. 193 del 25/11/2019

b.4)	Iva 22% e contributo integrativo	€ 57.200,00
b.5)	Fondo per accordi bonari, pubblicazioni, assicurazioni e imprevisti	€ 51.200,00
B	Totale somme a disposizione dell'Amministrazione	€ 620.000,00
RIPILOGO		
A	Importo totale lavori in appalto (inclusi i CCS)	€ 2.180.000,00
B	Totale somme a disposizione dell'Amministrazione	€ 620.000,00
	IMPORTO TOTALE DI PROGETTO	€ 2.800.000,00

- di prendere atto che l'intervento in oggetto non dispone al momento della necessaria copertura economica e che nel caso vengano reperite le necessarie risorse, verranno adottati tutti gli atti occorrenti, ivi compreso l'inserimento nel piano delle opere corrente;
- di prendere atto che, ai sensi dell'art. 200 del T.U.E.L. n. 267/2000, l'intervento comporterà oneri aggiuntivi che saranno meglio definitivi nei successivi approfondimenti progettuali;
- di prendere atto che il responsabile del procedimento è l'Arch. Eros Giraldi Dirigente del Servizio Lavori Pubblici del Comune di Pesaro.

Inoltre, all'unanimità,

DELIBERA

di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile a norma dell'art. 134, comma 4, del T.U.E.L. emanato con D.Lgs. 18.08.2000, n. 267.

Letto, approvato e sottoscritto

Il Sindaco

Matteo Ricci

Il Segretario Generale

Dott. Giovanni Montaccini



Comune
di Pesaro

Delibera di Giunta Comunale n. 343 del 13/12/2022

LA GIUNTA COMUNALE

ORIGINALE

N. di Documento 369
 N. della deliberazione 343
 Data della deliberazione 13/12/2022
 Classifica 4.8
 Allegati n.

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: ATTO DI INDIRIZZO ESITO DELLA RICHIESTA FORMULATA DALLA
 CAPITANERIA DI PORTO DI PESARO DI CUI AL VERBALE DEL 28 LUGLIO
 2022 (PROT. 106035 DEL 8.09.2022) E DEL VERBALE DI CUI DL 4.10.2022 EX
 ART. 14-TER DELLA L.241/90 (PROT. N. 150345/2022)

L'anno duemilaventidue, il giorno tredici del mese di Dicembre, alle ore 09:20 in Pesaro,
 in una sala del Palazzo Comunale.

A seguito di avvisi, si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei Signori:

	P	A
1 Ricci Matteo	SI	
2 Vimini Daniele	SI	
3 Belloni Enzo	SI	
4 Murgia Camilla	SI	
5 Pozzi Riccardo	SI	
6 Nobili Andrea	SI	
7 Pandolfi Luca	SI	
8 Della Dora Mila	SI	
9 Frenquellucci Francesca	SI	
10 Morotti Heidi	SI	

Presiede l'adunanza Il Sindaco Matteo Ricci

Assiste Il Segretario Generale Dott. Claudio Chianese

Riconosciuta la legalità dell'adunanza e dichiarata aperta la seduta, il Presidente invita a discutere l'argomento indicato in oggetto.

PREMESSO CHE

In data 28 luglio 2022 il Comune di Pesaro, in persona del Dirigente del Patrimonio e Demanio all'uopo incaricato, è stato invitato ad un tavolo di confronto promosso dalla Capitaneria di Porto di Pesaro per auspicare l'avvio delle procedure comunali interne volte al riconoscimento della funzione demaniale marittima dei mappali effettivamente caratterizzati da una stretta vocazione portuale. In particolare, trattasi delle aree ricomprese nella dividende demaniale del 1950, partendo dal lato estremo verso Nord della stessa dividende, in linea con i cippi lapidei ivi esistenti, fino ad arrivare ai giardinetti prospicienti (lato Sud) all'edificio della Capitaneria di Porto;

Alla concomitante presenza di altre Autorità amministrative coinvolte, quali il Demanio dello Stato e l'Autorità di Sistema Portuale, i rappresentanti dell'Amministrazione comunale preliminarmente precisavano che ogni determinazione in ordine alla definizione della questione compete agli organi di indirizzo politico-amministrativo, in particolare al Consiglio comunale, istituzionalmente per le questioni di rilevanza patrimoniale ai sensi dell'art. 42 del D.Lgs. 267/2000. Pertanto, non potendo esprimere valutazioni vincolanti per l'Ente di appartenenza si sono fatti "latori" della proposta scaturita dall'incontro.

RAMMENTATO CHE

Dalla documentazione in essere emerge come le Amministrazioni portuali insieme a quella comunale abbiano nel tempo coltivato un ricco ed aperto dialogo volto a coniugare l'interesse di salvaguardia della sicurezza nell'area portuale insieme alle ragioni della proprietà e dominicalità dell'area in oggetto, peraltro da sempre luogo di congiunzione e transito ciclopedonale.

La volontà di mediare alle diverse esigenze di interesse collettivo, affinché non fossero di contrasto le une alle altre, è emblematicamente rappresentata dal posizionamento attuale di delimitazioni atte a soddisfare le esigenze di sicurezza senza frustrare quelle di viabilità, nonché da tentativi di riallocazione dell'assetto proprietario di alcune aree orbitanti intorno all'attuale sede della Capitaneria.

Il carteggio dell'ultimo decennio mostra l'avvicinarsi di ipotesi risolutorie, coltivate per soddisfare da una parte la legittima tutela del diritto di proprietà del Comune di Pesaro e dall'altro il bisogno di definizione delle dimensioni del Porto di Pesaro attualmente di categoria 2a - classe 1, di Competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, in sinergia con le competenze della Capitaneria di Porto dirette - fra l'altro - alla salvaguardia della vita umana in mare, alla sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo, alle ispezioni sul naviglio nazionale mercantile, da pesca e da diporto, condotta anche sulle navi mercantili estere che scalano i porti nazionali.

RITENUTA

superata la configurazione della fattispecie dell'usucapione del mappale di cui trattasi, come paventata unilateralmente negli anni pregressi in ragione di un parere all'Avvocatura di riferimento meramente circostanziato;



Comune
di Pesaro

Delibera di Giunta Comunale n. 343 del 13/12/2022

- non coltivabile, ad oggi, l'ipotesi di esproprio fin tanto che all'interno di aree portuali riescano a coesistere porzioni di proprietà privata appartenenti ad altri Enti pubblici nell'ateneo del proprio patrimonio indisponibile, in quanto non frustranti l'operatività del Porto e le sue preminenti funzioni;
- la compatibilità attuale dell'attività imprenditoriale svolta dal privato con la destinazione funzionale del sedime portuale, già oggetto di concertate valutazioni ed anche di puntuale e recente pronuncia giurisdizionale;
- la compatibilità della futura pista ciclabile su proprietà comunale (a ridosso del cantiere dell'area privata della Carducci srl), con la destinazione d'uso impressa al compendio portuale dal piano regolatore portuale e dal regolamento urbanistico;
- la persistenza di un interesse a permutare (a seguito di stima puntuale) parte del mappale 175, F. 19 e considerare altresì l'acquisizione dei mappali 1, 4, strada/p del Foglio 20 di proprietà comunale, nei limiti e premesse di cui sopra e a seguito spiegate, con le aree corrispondenti agli attuali giardinetti e viabilità retrostante, interessando all'uopo gli Uffici tecnico-urbanistici per le preliminari verifiche e valutazioni;
- l'opportunità, in ragione della permuta e senza violazione dei diritti acquisiti dal privato costruttore, di proporre in un confronto condiviso e di vantaggio per tutte le parti, una modifica della strada di accesso alla struttura condominiale canilerata, meglio confacente e di miglior risposta rispetto a quella odierna;

VISTO CHE

Permane – a tutt'oggi – l'interesse alla realizzazione del percorso ciclopedonale di collegamento tra Viale Trieste e Calata Caio Duilio, al fine di confermare e assecondare la consuetudine di condurre la passeggiata in tale zona permettendo un collegamento diretto tra i luoghi ivi orbitanti;
 Il predetto percorso è di fondamentale importanza per la mobilità sostenibile cittadina; infatti, rientra all'interno del Piano della rete degli itinerari ciclabili, aggiornato con Delibera di Giunta Comunale n. 152 del 13/11/2012 e confermato dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) adottato con Delibera di G.C. n. 194 del 14/11/2017. Fa parte della "Linea 2-Mare" della Biopolitana che si collegherà alla "Linea 1-Centro" e alla "Linea 3-Fiume", percorso di ultradecennale memoria e caratterizzato dalla vista del Parco Naturale San Bartolo e del porto di Pesaro, breve via per il collegamento ciclopedonale tra viale Trieste e Calata Caio Duilio.
 Tale percorso deve collocarsi in posizione parallela alla banchina portuale, in prossimità della stessa, compatibilmente con le esigenze della Capitaneria, ma aperta al libero accesso e percorrenza in ogni momento della giornata;

CONSIDERATO CHE

La cessione al demanio dell'area comunale prospiciente la particella 717 del Foglio 20, che costituisce l'accesso veicolare per il nuovo edificio, in corso di realizzazione, previa demolizione e ricostruzione dell'ex consorzio agrario (Permesso di costruire n.96 del 30/04/2018, a tutt'oggi valido ed efficace) potrebbe

Pag. 3

generare contenziosi con la società titolare del permesso, che potrebbero esporre l'Amministrazione comunale a richieste di danno.
 L'eventuale cessione al demanio delle aree attualmente in proprietà al comune dovrebbe far salva la porzione di m. 10.00 fronteggiante la p.lla 717 e tutta la viabilità di accesso.
 Lo spostamento della linea demaniale "a cavallo" dei mappali 2442 e 3011 del Foglio 22, oltre a ricomprendere al suo interno aree di ditte private, riguarderebbe anche proprietà comunali ricadenti all'interno della UMI 4.2.1 dotate, nel complesso, di una capacità edificatoria di 3252 mq di Sn da destinare ad attività ricettiva (albergo);

VISTO

- IL VERBALE DI RIUNIONE DEL 28 LUGLIO 2022 – DIVIDENTE DEMANIALE MARITTIMA IN AMBITO PORTUALE CALATA CAIO DUILIO
- IL VERBALE della seduta del 04/10/2022 CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA Forma SIMULTANEA in modalità SINCRONA (art. 14-ter della L. 241/90);

RIENUNTO

Di poter comunque andare incontro alle esigenze delle autorità demaniali, limitatamente alla porzione di proprietà comunale non interessata dal progetto di pista ciclabile e dalla strada di accesso al cantiere ex consorzio agrario

Ritenuto di provvedere in merito:

Visti i seguenti pareri espressi ai sensi dell'art. 49, comma 1, del Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali emanato con D.Lgs. 18.06.2000, n.267:

- Responsabile del Servizio interessato: "Si attesta la regolarità tecnica del presente atto";
- Responsabile del Servizio Finanziario: "Valutati i riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria dell'ente, si attesta la regolarità contabile del presente atto (art. 49 c.1-art. 147-bis-c.1, TUEL)";

Visto il seguente parere espresso dal Segretario Generale in ordine alla conformità dell'azione amministrativa alle leggi, allo statuto ed ai regolamenti ai sensi dell'art. 97, comma 2, D.Lgs 267/2000: "Favorevole";

con voti unanimi, espressi nei modi di legge

DELIBERA

- 1) **DI PRENDERE ATTO** dei citati verbali prot. 106035/2022 e prot. 150345/2022, condividendo i presupposti ed i contenuti degli stessi, conservati agli atti e non uniti al presente deliberato;

Pag. 4



Comune
di Pesaro

Delibera di Giunta Comunale n. 343 del 13/12/2022

- 2) **DI STABILIRE** che, nella complessa e descritta situazione di interconnessione e molteplicità di interessi pubblici e privati coinvolti, debbano essere ulteriormente coltivate ipotetiche soluzioni che soddisfino e non frustrino le ragioni di tutti gli interlocutori coinvolti;
- 3) **DI STABILIRE** che permanga l'interesse a coltivare la permuta delle aree descritte in ossequio al principio della correttezza dell'*agere amministrativo*, ragionevolezza e buon senso, in ragione anche del possibile esclusivo godimento dei giardini già mantenuti dal Comune e su cui attualmente vengono svolte attività di interesse comunale;
- 4) **DI INCARICARE**, conseguentemente, gli uffici preposti all'istruttoria relativa al Piano Regolatore portuale ed alle opere di urbanizzazione, di simulare e designare la parte di banchina per la quale è aspramente ipotizzabile una forma di dismissione/cessione a favore del Demanio nella ridefinizione della linea dividente, senza pregiudizio all'assetto degli interessi comunali consolidati e più volte rappresentati, con puntuale riguardo al mappale 175, F. 19 e mappali 1, 4, strada/p, del Foglio 20, il tutto di proprietà comunale.

Letto, approvato e sottoscritto

Il Sindaco

Matteo Ricci

Il Segretario Generale

Dott. Claudio Chianese

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE - Prot. 0015267 del 12/09/2023 - E
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE - Prot. 0015267 del 12/09/2023 - E
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.



COMUNE DI
PESARO

Servizio Economia e Sviluppo Urbano
U.O. Patrimonio

Pesaro, li 6 marzo 2023

Prof. come da segnature elettronica
Class.4.8 fascicolo 159/2022

sp.pesaro@pec.mil.gov.it

CAPTANERIA DI PORTO DI PESARO
61121 Pesaro

e p.c.

segreteria@pec.porto.ancona.it

dir_marche@pse.agenziaidemanio.it

AGENZIA DEL DEMANIO
Direzione Regionale Marche di Ancona

PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER LE
OPERE PUBBLICHE
Sede Coordinata di Ancona
Ufficio 4 Tecnico, Amministrativo e OO.MM. per le Marche
uopp.toscannamarcheumbria-uff4@pec.mil.gov.it

AGENZIA DELLE DOGANE
Ufficio delle Dogane di Ancona - Direzione

dogane.ancona@pec.agenziaidogane.it

PREFETTURA di PESARO e URBINO

protocollo.pesaru@pec.interno.it

DIREZIONE MARITTIMA DI ANCONA

dm.ancona@pec.mil.gov.it

REGIONE MARCHE

regione.marche.protocollogiuntia@emarche.it

PROVINCIA DI PESARO

provincia.pesarourbino@legaimail.it

Oggetto: Risccontro a nota prot. 14978/2022 riferita al Porto di Pesaro – Calata Caio Duilio.
Intestati catastali delle particelle oggetto di delimitazione del 1950 – Trasmissione atti.

Nel rinnovare la volontà dell'Amministrazione comunale scrivente di coltivare un
confronto aperto con la Capitaneria di Porto di Pesaro e le Amministrazioni statali
interessate nel procedimento di aggiornamento e possibile ridefinizione degli

assetti proprietari da anni contesi, si trasmettono in allegato la deliberazione di
Giunta comunale n. 343 del 13.12.2022, unitamente al verbale di Conferenza di
Servizi del 4.10.2022 e n.2 tavole di progetto relative alla pista ciclopedonale.
Il posizionamento di delimitazioni atte a soddisfare le esigenze di sicurezza senza
frustrare quelle di viabilità, così come rappresentate nella documentazione
allegata, rappresenta un'ipotesi di partenza su cui articolare possibili ragionamenti
a confronto, anche alla luce dei necessari risvolti sulla corrispettiva permuta delle
aree antistanti la banchina, oggi destinate a giardini.
Nel rinnovare dunque l'interesse ad un incontro fra le Autorità in indirizzo, si
porgono cordiali saluti.

RM/

Allegati: c.s.

Il Responsabile del Servizio
U.O. Patrimonio
(Dot. Marco Fattore)

Via delle Zucchiere, 1 - 61131 Pesaro - PEC comune.pesaro@emarche.it
Codice Fiscale 0027240414 - 002724041400010
emiliparimenti@governo.pesaro.pes.it

COMUNE DI PESARO
Copia di Originale Digitale
Protocollo n. 0015267/2023 del 07/03/2023
Fascicolo n. 159/2022



Riferimento n.:

**CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA
Forma SIMULTANEA in modalità SINCRONA**
(art. 14-ter della L. 241/90)

VERBALE
Scaduto del 04/10/2022

OGGETTO: esame della richiesta formulata dalla Capitaneria di Porto di Pesaro di cui all'allegato verbale del 28 luglio 2022. (prot. 106035 del 8.09.2022)

L'anno duemilaventidue, il giorno quattro del mese di ottobre presso la sede del servizio Economia e sviluppo urbano del Comune di Pesaro;

PREMESSO CHE:

- In data 28/07/2022 si è tenuta la riunione con la Capitaneria di porto, l'Autorità di sistema portuale, il Demanio e l'Agenzia delle dogane per affrontare l'annosa tematica della dividende demaniale nella zona del porto e, più precisamente lungo l'asse della Calata Caio Duilio;
- In tale sede, le autorità statali hanno formulato la seguente proposta per risolvere la questione dell'esatta linea di demarcazione tra l'area di proprietà comunale e l'area di proprietà statale che può così riassumersi

1. *l'avvio, da parte dell'Amministrazione Comunale, delle procedure interne volte al riconoscimento della funzione demaniale marittima dei mappali effettivamente caratterizzati da una stretta vocazione portuale. In particolare, trattasi delle aree ricomprese nella dividende demaniale del 1950, partendo dal lato estremo verso Nord della stessa dividende, in linea con i cippi lapidei ivi esistenti, fino ad arrivare ai giardinetti prospicienti (lato Sud) all'edificio della Capitaneria di Porto;*
2. *b) l'avvio, da parte delle Amministrazioni Statali, delle procedure volte al riconoscimento della funzione strettamente correlata al tessuto cittadino dei mappali effettivamente caratterizzati da una vocazione urbana, eventualmente e se del caso con l'avvio dell'Avvocatura dello Stato. In particolare, trattasi delle aree corrispondenti agli attuali giardinetti e viabilità retrostante.*

- I rappresentanti del Comune, in tale sede, hanno preso atto della soluzione ipotizzata e si sono impegnati a sottoporla alla Giunta comunale al fine di un'eventuale proposta al Consiglio comunale;
- Del predetto incontro è stato redatto verbale sottoscritto dalle parti presenti e formalmente acquisito al protocollo generale del Comune di Pesaro con n. prot. 106035 del 8/09/2022;
- Con nota n. 113093 del 22/09/2022 è stato avviato il procedimento amministrativo ed è stata convocata la conferenza dei servizi interna all'Ente per valutare se vi siano i presupposti di fatto e di diritto per sottoporre la proposta alla Giunta comunale
- La Conferenza di Servizi, si svolge ai sensi e per gli effetti previsti dall'art. 14-ter della L.241/90 così come modificato dal D.Lgs 30 giugno 2016 n. 127.

TUTTO CIO' PREMESSO

il sottoscritto Marco Fattore, nella qualità di Presidente

RILEVA

- che le Amministrazioni/Enti o soggetti regolarmente convocati alla conferenza, sono i seguenti:

TABELLA "A"

Ufficio	Rappresentante
SERVIZIO URBANISTICA E EDILIZIA PRIVATA	Ing. Mauro Moretti
SERVIZIO VIABILITA' E TRAFFICO	Arch. Eros Giraldi
UO SICUREZZA URBANA INTEGRATA	Dott.ssa Francesca Muzzini

- che le Amministrazioni/Enti o soggetti presenti alla Conferenza sono:

TABELLA "B"

Ufficio	Rappresentante
UO EDILIZIA PRIVATA	Arch. Severino Liera
SERVIZIO VIABILITA' E TRAFFICO	Arch. Eros Giraldi, geom. Giacomo Bonazzoli
UO SICUREZZA URBANA INTEGRATA	Dott.ssa Francesca Muzzini
UO PATRIMONIO E DEMANIO	Dott. Marco Fattore, Dott.ssa Raffaella Marmi

DICHIARA

peraltro, alle ore 10:00 aperti i lavori della Conferenza di Servizi.
Di comune accordo è nominato Segretario della conferenza, con compiti di predisposizione e redazione del relativo verbale, la Dott.ssa Raffaella Marmi – UO Patrimonio e Demanio, la quale accetta l'incarico.
Prende la parola il **dott. Fattore** che espone il contenuto del verbale di cui all'oggetto ripercorrendo l'ampia problematica in questione. Dalla documentazione in essere emerge come le Amministrazioni Portuali insieme a quella Comunale abbiano nel tempo coltivato un ricco ed aperto dialogo volto a coniugare l'interesse di salvaguardia della sicurezza nell'area portuale insieme alle ragioni della proprietà e demanialità dell'area in oggetto, peraltro da sempre luogo di congiunzione e transito ciclopedonale. La volontà di meditare alle diverse esigenze di interesse collettivo, affinché non fossero di contrasto le une alle altre, è emblematicamente rappresentata dal posizionamento di delimitazioni atte a soddisfare le esigenze di sicurezza senza frustrare quelle di viabilità, nonché da tentativi di riallocazione dell'assetto proprietario di alcune aree orbitanti intorno all'attuale sede della Capitaneria. Appurato che la dividende demaniale risultante al Sistema Informativo del Demanio Marittimo si è attestata, sino ad oggi, sulla preesistente linea di demarcazione, risalente agli anni 30, non è mai mancata da parte del Comune di Pesaro la disponibilità a valutare ipotesi di permuta o ridefinizione degli assetti proprietari che, nel corso di decenni, potessero aver perso la progressiva funzionalità oppure averne acquisita una nuova. Coi più volte citato verbale di delimitazione n. 32 del 1950, successivamente integrato nel 1953, venne tracciata soltanto l'ipotesi di una nuova dividende demaniale che inglobava nel demanio marittimo ulteriori aree, facenti parte del piano di ricostruzione della Città di Pesaro, aree queste ultime derivanti dalle demolizioni di costruzioni private destinate (secondo lo stesso piano) alle necessità del traffico marittimo di Pesaro. E' altresì noto come il sindaco pro tempore del Comune a esse condizionato, l'efficacia dell'accordo di disseminazione del patrimonio immobiliare comunale alla corresponsione di relativo corrispettivo economico da parte della Capitaneria di Porto (Ministero). Poiché, di fatto detta condizione non si avverò mai,

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE - Prot. 0015267 del 12/09/2023 - E
Riproduzione cartacea ai sensi del DLgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

Interviene poi la **Dott.ssa Francesca Mazzini**, la quale rileva che la realizzazione del percorso ciclopedonale sarebbe da favorire, in quanto costituirebbe un vantaggio in termini di sicurezza, avuto riguardo anche alle norme del Codice della strada, per la circolazione di pedoni e velocipedisti.

**** **

Da quanto emerso nell'incontro odierno, non si ravvisano i presupposti tecnici e normativi per l'elaborazione di una proposta di deliberazione di Giunta/Consiglio comunale, onde si rivela auspicabile una congiunta, seppur complessa indagine circa la percorribilità di una soluzione alternativa.

La Conferenza delibera quindi, all'unanimità dei componenti: di non perseguire la proposta di deliberazione secondo i contenuti del verbale del 28/07/2022, ma di coltivare la possibilità di definire ogni contrapposizione e soddisfare i reciproci interessi formulando la seguente ipotesi:

ridefinizione della linea dividente demaniale in un punto mediano tra la linea originaria (risalente al 1930) e la linea concordata nel 1953 ma mai attuata per mancanza di corrispondenza dell'indennità al Comune. Posto che la distanza media tra la linea del '30 e quella del '53 è stimabile in m. 20,00, il nuovo tracciato prevederebbe:

- a) il mantenimento in capo al comune di una fascia di m. 4,00 dall'intersezione con Viale Trieste fino all'accesso al cantiere Nova Portum (con conseguente cessione al demanio di una fascia di m. 16,00);
- b) il mantenimento in capo al comune di una fascia di m. 11,00 dall'accesso al cantiere Nova Portum fino all'intersezione con Viale Trento (con conseguente cessione al demanio di una fascia corrispondente di m. 9,00);
- c) il mantenimento in capo al comune di una fascia di m. 4,00 dall'intersezione con Viale Trento fino all'intersezione con Viale Genova (con conseguente cessione al demanio di una fascia di m. 16,00);

L'ufficio segreteria si farà carico di trasmettere agli Uffici interessati copia del presente verbale.

La Conferenza si scioglie alle ore 11:50.

Si precisa che il presente verbale non riporta integralmente tutto quanto detto dai componenti durante la Conferenza di Servizi, ma esclusivamente quanto si ritiene necessario al fine di giungere alla determinazione conclusiva della conferenza stessa.

Il Segretario della Conferenza di Servizi

(Dott.ssa Raffaella Marini)

Il Presidente della Conferenza dei servizi

(Dott. Marco Fattore)

(ALLEGATI: n. 2 planimetrie)

Si attesta che la presente copia informatica è conforme all'originale cartaceo conservato agli atti di questo Servizio.

Il Dirigente

(Dott. Marco Fattore)

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE - Prot. 0015267 del 12/09/2023 - E
Riproduzione cartacea ai sensi del DLgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

nel corso dei successivi settant'anni più volte la Capitaneria di Porto di Pesaro si rivolgeva all'Avvocatura dello Stato con richiesta di parere, onde rintracciare un fondamento giuridico necessario all'acquisizione delle aree di interesse, senza l'onere del corrispettivo di esproprio (acquisto o permuta). In ogni occasione tracciabile negli atti e corrispondenza intercorra, il Comune ha coerentemente rivendicato la esclusiva proprietà dell'area di interesse della Capitaneria mappale 3389, Fig. 20 (e Fig. 19), evidenziando altresì che le aree demaniali comunali non sono in ogni caso usucapibili.

Pertanto, dovendo ad oggi valutare la fattibilità della ipotizzata permuta di proprietà con presunta cessione da parte del Comune del mappale antistante la proprietà Nova Portum dietro acquisizione dei mappali traccati su delle aree corrispondenti agli attuali giardinietti e viabilità retrostante, passa la parola ai Responsabili dei Servizi presenti, portatori di funzioni e interessi coinvolti nella valutazione e nel merito del procedimento.

Prende la parola l'Arch. **Eros Giraldi** che, condiviso dal Geom. Giacomo Bonazzoli, afferma che permane a tutt'oggi - l'interesse alla realizzazione del percorso ciclopedonale di collegamento tra Viale Trieste e Calata Caio Duilio, al fine di confermare e assecondare la ben nota abitudine di condurre la passeggiata in tale zona permettendo un collegamento diretto tra i luoghi sopra citati.

Il predetto percorso è di fondamentale importanza per la mobilità sostenibile cittadina; infatti, rientra all'interno del Piano della rete degli itinerari cicloabili, aggiornato con Delibera di Giunta Comunale n. 152 del 13/11/2012 e confermato dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) adottato con Delibera di G.C. n. 194 del 14/11/2017. Fa parte della "Linea 2-Mare" della Bicipolitana che si collegherà alla "Linea 1-Centro" e alla "Linea 3-Fiume". Quindi è indispensabile per creare un percorso continuo, lungo il litorale pesarese, da Fosso Sejore a Baia Flaminia. Si evidenzia che tale percorso di ultradecennale memoria è caratterizzato dalla vista del Parco Naturale San Bartolo e del porto di Pesaro, costituisce la più breve via per il collegamento ciclopedonale tra viale Trieste e Calata Caio Duilio.

Tale percorso deve posizionarsi in posizione parallela alla banchina portuale, in prossimità della stessa, compatibilmente con le esigenze della Capitaneria, ma aperta al libero accesso e percorrenza in ogni momento della giornata, in tal modo consentirebbe di soddisfare gli interessi pubblici, sia di svago, che di socializzazione, senza dimenticare l'indotto economico connesso a tale possibilità di collegamento in sicurezza delle zone coinvolte ad alta vocazione commerciale e turistica.

Individuare e delimitare il percorso ciclopedonale, permetterebbe all'Amministrazione comunale il proseguimento della "Linea 2-Mare" della Bicipolitana, la più utilizzata dai cittadini pesaresi e dai turisti; inoltre consentirebbe di porre fine al disordinato e disomogeneo andirivieni di mezzi lungo la banchina, permettendo alle autorità portuali un migliore presidio dell'area, anche in condizioni di non criticità.

Va da sé che la proposta di cessione dei mappali su cui insiste la pista, rievocando la linea ipotizzata nel verbale di limitazione n. 32 del 1950, non è attuale in quanto manca di considerare l'evoluzione e l'evolversi della Pianificazione viabilistica anche in ragione dell'antigua urbanizzazione dell'area. Ciò posto non si esclude che possa essere considerata una cessione al demanio dell'area non interessata dall'infrastruttura.

Interviene l'Arch. **Severino Liara** che fa presente come la cessione al demanio dell'area comunale prospiciente la particella 717 del Foglio 20, che costituisce l'accesso veicolare per il nuovo edificio, in caso di realizzazione, previa demolizione e ricostruzione dell'ex consorzio agrario (Permesso di costruire n. 96 del 30/04/2018, a tutt'oggi valido ed efficace) potrebbe generare contenziosi con la società titolare del permesso, che potrebbero esporre l'Amministrazione comunale a richieste di danno. Ne consegue che l'eventuale cessione al demanio delle aree attualmente in proprietà al comune dovrebbe far salva la porzione di m. 10,00 fronteggiante la p.lla 717 e tutta la viabilità di accesso. Si evidenzia inoltre che lo spostamento della linea demaniale - a cavallo - dei mappali 2442 e 3011 del Foglio 22, oltre a ricomprendere al suo interno aree di ditte private, riguarderebbe anche proprietà comunali ricadenti all'interno della UMI 4.2.1 dotate, nel complesso, di una capacità edificatoria di 3252 mq di Sn da destinare ad attività ricettiva (albergo). E' da valutare attentamente se l'azzeramento della capacità edificatoria possa costituire danno cranale.

7 Richiesta di Integrazioni e Chiarimenti da parte della Regione Marche (12/9/2023)

REGIONE MARCHE  **GIUNTA REGIONALE
DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, TERRITORIO E PROTEZIONE CIVILE**

All'Autorità di Sistema Portuale del Mar
Adriatico Centrale

PEC: segreteria@pec.porto.ancona.it

Oggetto: Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - **Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis** – Avviso di indizione della Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.m.i.i. – Forma semplificata e modalità asincrona – per l'espressione di parere da parte dei comuni e di contributo delle regioni, territorialmente interessati. Richiesta integrazioni e chiarimenti.

In riferimento alla Vostra nota Protocollo N.0014518/2023 del 28/08/2023 con la quale è stata indetta la Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.m.i.i. in forma semplificata e modalità asincrona, nell'ottica della successiva espressione dell'intesa di competenza, si chiedono le integrazioni e i chiarimenti di seguito argomentati.

Relativamente alle previsioni di sviluppo del porto di Ancona, dalla documentazione cartografica pervenuta, non risulta individuata la cd "Penisola" della quale si era espressamente parlato anche alla presenza dei rappresentanti della Regione Marche del Governo Nazionale e di Mercitalia, in occasione del sopralluogo effettuato in data 20/04/2023 nelle tre infrastrutture del Polo Intermodale, Aeroporto, Interporto e Porto. In tale circostanza erano state evidenziate le numerose iniziative da intraprendere per rendere Ancona e le Marche più attrattive nel centro Italia e nel mare Adriatico. In particolare, dopo il salvataggio e il rilancio logistico di Interporto, i nuovi voli e la continuità territoriale per l'Aeroporto, era emersa la necessità di rilanciare il Porto di Ancona con una ipotesi progettuale che prevedesse proprio il suo ampliamento a mare mediante la formazione di una Penisola nel porto commerciale, tra la banchina commerciale e la diga foranea al fine di aumentare la capacità di attracco dell'infrastruttura.

Tale assetto progettuale non risulta evidenziato nella documentazione progettuale e nell'ambito della cartografia trasmessa.

Considerate le caratteristiche fisiche del sito di appartenenza del porto di Ancona e, soprattutto, la prossimità alla città, si ritiene che la strategia di sviluppo, in continuità con quanto già accaduto in passato, debba essere basata proprio sulla conquista di spazi a mare, strettamente connessa con il completamento del sistema delle opere esterne di difesa.

Alla luce delle considerazioni che precedono ad integrazione della documentazione pervenuta, si chiede dunque l'acquisizione degli elaborati di progetto con la previsione della Penisola sopra richiamata nell'ambito dell'area portuale e comunque l'integrazione della relazione con tale previsione.

Via Palestro, 19 60122 Ancona Tel. 071.806 7301 – 7300 e-mail: dipartimento.infrastruttureterritorio@regione.marche.it
PEC: regione.marche.serviziottorito@emarche.it

\\regionemarche.intra\ormadfs\Stock10\STT\Carla\da caricare\contributo della Regione per CDS del 12.10.2023_DEF3.docx

E
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0014518/2023 del 12/09/2023
Firmatario: Riccardo Goffi



GIUNTA REGIONALE
DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, TERRITORIO E PROTEZIONE CIVILE

Relativamente alle previsioni di sviluppo del porto di Pesaro si ritiene opportuno che venga indicata in cartografia la vasca di colmata già individuata che dovrà far parte dell'area portuale.

Distinti saluti.

Il Direttore del Dipartimento Infrastrutture,
Territorio e Protezione Civile

(Arch. Nardo Goffi)

E
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0015280/2023 del 12/09/2023
Firmatario: Nardo Goffi

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

Sigla: NS/FR
Fascicolazione: 410.50.50/2021/ITE/67

Via Palestro, 19 60122 Ancona Tel. 071.806 7301 – 7300 e-mail: dipartimento.infrastruttureterritorio@regione.marche.it
PEC: regione.marche.servizioterritorio@emarche.it

\\regionemarche.intra\ormadfs\Stock10\STT\Carla\da caricare\contributo della Regione per CDS del 12.10.2023_DEF3.docx



Si trasmette come file allegato a questa e-mail il documento e gli eventuali allegati.

Amministrazione: REGIONE MARCHE;

AOO: Registro Unico della Giunta Regionale;

Numero di protocollo: 1102799;

Data protocollazione: 12-09-2023;

Oggetto: Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell' "Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis " Avviso di indizione della Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.i.i. " Forma semplificata e modalità asincrona " per l' "espressione di parere da parte dei comuni e di contributo delle regioni, territorialmente interessati. Richiesta integrazioni e chiarimenti.

E

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Protocollo N.0015280/2023 del 12/09/2023

8 Sospensione dei termini (15/09/2023)



U

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE

Protocollo N.0015504/2023 del 15/09/2023

Firmatario: SALVATORE MINERVINO

Al Presidente della Regione Marche
Francesco Acquaroli
PEC: regione.marche.protocollogiunta@emarche.it

Al Presidente della Regione Abruzzo
Marco Marsilio
PEC: presidenza@pec.regione.abruzzo.it

Al Sindaco del Comune di Pesaro
Matteo Ricci
PEC: comune.pesaro@emarche.it

Al Sindaco del Comune di Ancona
Daniele Silveti
PEC: comune.ancona@emarche.it

Al Sindaco del Comune di Falconara Marittima
Stefania Signorini
PEC: comune.falconara.protocollo@emarche.it

Al Sindaco del Comune di San Benedetto del Tronto
Antonio Spazzafumo
PEC: protocollo@cert-sbt.it

Al Sindaco del Comune di Pescara
Carlo Masci
PEC: protocollo@pec.comune.pescara.it

Al Sindaco del Comune di Ortona
Leo Castiglione
PEC: protocollo@pec.comuneortona.ch.it

Al Sindaco del Comune di Vasto
Francesco Menna
PEC: comune.vasto@legalmail.it

OGGETTO: Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - **Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis** – Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.m.i.i. – Forma semplificata e modalità asincrona – per l'espressione di parere da parte dei comuni e di contributo delle regioni, territorialmente interessati. **Sospensione dei termini.**

Il Segretario Generale

VISTO l'articolo 5, (Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale), comma 1, della legge n.84/1994 e ss.mm./ii. (di seguito anche "Legge");

VISTA la sentenza n. 6/2023 della Corte Costituzionale che si è espressa sulle modifiche introdotte all'art. 5 della Legge dal D.L. 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021 n.156;

VISTO il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, condiviso preliminarmente con i comuni e regioni interessati, presentato all'Organismo di partenariato della risorsa mare con l'espressione di parere favorevole e al Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale che lo ha adottato all'unanimità con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023, ai sensi dell'articolo 5, comma 1-bis della Legge;

VISTO il medesimo comma di cui al punto precedente secondo cui il DPSS è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostantivo;

RICHIAMATO l'intervenuto giudizio di legittimità costituzionale espresso dalla Corte Costituzionale con sentenza n. 6/2023 che al punto 2) dichiara "...il DPSS è approvato, nei quarantacinque giorni successivi all'acquisizione del parere del comune, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale...";

PRESO atto che l'autorità di sistema portuale in funzione della Legge, di riforma della portualità, è l'ente istituzionalmente competente e proponente in materia di programmazione e pianificazione portuale;

VISTA la legge 241/1990 e ss. mm./ii. e in particolare gli articoli 14-bis (Conferenza Semplificata) e 14-ter (Conferenza Simultanea);

PREMESSO che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale, con lettera protocollo n. 14518 del 28.08.2023, ha indetto e avviato la Conferenza di Servizi in forma simultanea e in modalità asincrona, per l'acquisizione di pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, delle Amministrazioni in indirizzo regolarmente invitate, come previsto all'art. 14-bis della legge n. 241/90;

CONSIDERATO che sono pervenute all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale le seguenti richieste di integrazioni e chiarimenti:

- dal Comune di Pesaro con lettera prot. 111031 del 12.09.2023;
- dalla Regione Marche con lettera prot. 15280 del 12.09.2023;

2

CONSIDERATO che il termine perentorio assegnato nella nota di indizione e avvio della Conferenza di Servizi in premessa è fissato nel giorno 12 settembre 2023;

DATO ATTO che le elencate richieste sono pervenute il giorno 12 settembre 2023 e pertanto entro il termine assegnato;

RITENUTO di procedere alla redazione delle integrazioni e chiarimenti secondo le richieste elencate, fatto salvo quanto previsto all'art. 5 comma 1 della Legge nonché nella sentenza n. 6/2023 della Corte Costituzionale citate;

COMUNICA

ai sensi dell'art. 2, comma 7, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii., la formale sospensione dei termini del procedimento per la durata massima di 30 (trenta) giorni decorrenti dalla data del 12.09.2023 entro i quali saranno prodotte le integrazioni richieste nelle note sopra elencate, fatto salvo quanto previsto all'art. 5 comma 1 della Legge e nella sentenza n. 6/2023 della Corte Costituzionale citate.

Che il presente atto, le richieste di integrazione e chiarimenti sopracitate pervenute a questa Autorità ed i pareri che perverranno in futuro nell'ambito del presente procedimento sono consultabili al link già comunicato e che si riporta di seguito

<https://porto.ancona.it/it/amministrazione-trasparente/pianificazione-e-governo-del-territorio/futuri-piani-regolatori-dei-porti-2>

Che sarà cura della scrivente pubblicare e rendere reperibili al medesimo link le integrazioni e chiarimenti nonché comunicare a tutti i soggetti coinvolti il nuovo termine per rendere le determinazioni, la nuova data per l'eventuale seduta in modalità sincrona e il nuovo termine finale di conclusione del procedimento.

Distinti saluti,

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott. Salvatore Minervino



Firmato digitalmente da:
MINERVINO SALVATORE
Firmato il 15/09/2023 14:16
Seriale Certificato: 1726172
Valido dal 08/09/2022 al 08/09/2025
InfoCamere Qualified Electronic Signature CA

U
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0015504/2023 del 15/09/2023
Firmatario: SALVATORE MINERVINO

9 Sintesi del riscontro della AdSP-MAC alla richiesta della Regione Marche (12/09/2023)

Relativamente alle previsioni di sviluppo del Porto di Ancona si conferma che la AdSP-MAC, in considerazione delle peculiarità fisiche e relative connotazioni antropiche di questo cluster portuale, in primis la prossimità del contesto urbano storico, ha già da tempo avviato azioni tecnico-amministrative finalizzate a favorire lo sviluppo dei traffici marittimi e delle attività produttive portuali, quali la cantieristica e il diporto nautico, perseguendo nel contempo una ricollocazione delle distinte attività e funzioni portuali che attualmente ricadono fisicamente a stretto contatto l'adiacente contesto urbano. Queste iniziative sono state confermate tra gli obiettivi di sviluppo delineati dal DPSS precisando che alcune sono già in fase di concreta attuazione, nel breve termine, tramite specifici Adeguamenti Tecnico Funzionali dell'attuale assetto "pianificatorio" del porto di Ancona ma il concreto e definitivo assetto infrastrutturale potrà essere raggiunto per stralci attuativi nel medio e lungo termine con la redazione ed approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

In questa fase di acquisizione dei pareri dei comuni e regioni territorialmente interessati ⁽¹⁾ si ribadisce che nella definizione degli obiettivi di sviluppo inerenti il porto di Ancona nonché nella individuazione degli ambiti portuali e soprattutto della ripartizione di questi in aree portuali, aree retro-portuali e di interazione tra porto e città ⁽²⁾ è ribadita quale indirizzo prioritario per gli atti di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture e destinazione d'uso e gestione di queste la strategia di sviluppo basata sulla "conquista di spazi a mare" strettamente connessa con il completamento del sistema delle opere foranee del porto.

Al fine di evidenziare e chiarire meglio questi aspetti di assetto infrastrutturale il paragrafo 6.2.1. del DPSS è stato aggiornato alla parte inerente gli "OBIETTIVI DI SVILUPPO PER IL PORTO DI ANCONA", cui si rimanda, inserendo anche uno specifico stralcio planimetrico inerente l'ipotesi di riqualificazione delle opere foranee portuali con adeguati banchinamenti e relativa penisola di collegamento a terra.

Relativamente alle previsioni di sviluppo del Porto di Pesaro si conferma che la AdSP-MAC, in considerazione delle peculiarità fisiche e relative connotazioni antropiche di questo cluster portuale, in primis le annose problematiche di insabbiamento dei fondali portuali ha inquadrato e descritto nello specifico paragrafo 6.2.5. del DPSS "Obiettivi di sviluppo per il porto di Pesaro" la necessità di pianificare la realizzazione e gestione di colmate da contestualizzare non solo con il dragaggio e manutenzione dei fondali portuali (obiettivo n.4) ma anche come conquista di "aree a terra" in sinergia con le problematiche di potenziamento e miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestre (obiettivo n.1).

Al fine di evidenziare e chiarire meglio questi indirizzi per la futura pianificazione di aree di colmata, nella previsione di avviarne la realizzazione e gestione anche nel breve termine, i suddetti obiettivi descritti nel paragrafo 6.2.5. del DPSS sono stati aggiornati inserendo pure uno specifico stralcio planimetrico inerente i possibili assetti planimetrici di riqualificazione funzionale delle attuali opere foranee del porto di Pesaro al fine di contestualizzare la realizzazione di vasche di colmata da attuare anche per stralci successivi con ampliamenti calibrati alle esigenze di gestione degli interventi di dragaggio.

¹ Ai sensi dell'Art. 5, comma 1-bis della Legge n.84 del 28/01/1994 e successive modifiche ed integrazioni, da ultime il DL 121/2021 e la sentenza della Corte Costituzionale n.6 (in G.U. 1^a s.s. 1/2/2023 n.5).

² Articolato nella Relazione Illustrativa ed i sensi dell'Art. 5, comma 1-bis della Legge n.84 del 28/01/1994 e successive modifiche ed integrazioni, da ultime il DL 121/2021 e la sentenza della Corte Costituzionale n.6 (in G.U. 1^a s.s. 1/2/2023 n.5)

10 Sintesi del riscontro della AdSP-MAC alla richiesta del Comune di Pesaro (12/09/2023)

- Vasca di colmata.** Questo aspetto è stato trattato nel DPSS come specifico “Obiettivo n.4: Predisposizione di vasche di colmata e/o di sistemi di trattamento dei materiali di dragaggio”. Sulla scorta della richiesta formulata dal Comune di Pesaro nell’ambito della CdS (prot. 14518 del 28/08/2023) il suddetto Obiettivo n.4 è stato aggiornato ed integrato precisando che in sede di redazione del DPSS si è esaminata la documentazione già disponibile inerente la possibile realizzazione di una vasca di colmata, posta ad ovest dell’attuale imboccatura portuale, necessaria per poter gestire il materiale dragato dai fondali del porto le cui caratteristiche ambientali non dovessero risultare adeguate per destinarle altrimenti al ripascimento (anche sommerso) delle spiagge limitrofe al porto. Al riguardo si precisa che i suddetti interventi si inquadrano, nel loro complesso (dragaggio-ripascimento-colmata) anche solo come Adeguamento Tecnico Funzionale dell’attuale assetto infrastrutturale delle opere foranee del porto di Pesaro, da attuare anche nel breve termine, per assicurare il ripristino dei fondali portuali in ragione delle esigenze di sicurezza alla navigazione. Pertanto si conferma che, a seguito alla definitiva approvazione del DPSS si procederà con l’approvazione dei necessari atti di pianificazione (ATF e/o PRP) al fine di perseguire la concreta realizzazione e gestione delle suddette vasche di colmata, sulla base dei necessari livelli e dettagli progettuali, costruttivi e gestionali tenendo conto non solo degli aspetti ambientali ma anche delle concrete esigenze di ampliamento ed ottimizzazione delle destinazioni d’uso delle attuali e nuove aree portuali e retroportuali.
- Accessibilità del porto e collegamenti terrestri.** Per le finalità e precipi obiettivi del DPSS si precisa che la tavola Tav. P05.c non può essere modificata inserendo assetti planimetrici e tantomeno opere altrimenti non previste dal vigente Piano Regolatore Portuale ovvero da Adeguamenti Tecnico Funzionali e/o Varianti di detto PRP se non approvati ai sensi della normativa vigente. In questa fase di programmazione degli obiettivi di sviluppo strategico di sistema della AdSP-MAC si è comunque presa in considerazione la richiesta precisando meglio nella Relazione Illustrativa del DPSS (paragrafo 6.2.5. “Obiettivi di sviluppo del Porto di Pesaro”) che per l’obiettivo n.1 “Potenziamento e Miglioramento dell’accessibilità e mobilità terrestre” si ritiene prioritaria la disponibilità di aree e spazi adeguati per le esigenze della viabilità cittadina, anche tramite l’attuazione di vasche di colmata, nella previsione di consentire e regolamentare, anche solo per finalità stagionali, accessi e parcheggi adeguati. A tal scopo la AdSP-MAC propone di perseguire una “univoca definizione della dividente demaniale” come peraltro già indicato dalla Direzione Regionale Marche dell’Agenzia del Demanio nella nota trasmessa alla Capitaneria di Porto di Pesaro ed alla AdSP-MAC (rif. prot. ARR-011636-16_10_2020) mettendo in conoscenza anche il Comune di Pesaro ed il MIT Provveditorato Interregionale OO.PP. Toscana, Marche e Umbria (per completezza riportata a seguire in copia fotostatica).
- Interramento Darsena Sud.** Gli approfondimenti di carattere progettuale richiesti non possono essere perseguiti con il DPSS ma saranno delineati nel corso delle successive fasi di pianificazione e soprattutto espletati con le progettazioni degli interventi necessari da contestualizzare con quelli di dragaggio dei fondali ed inquadrare anche come rimodulazione delle aree retroportuali e delle aree di interazione porto-città valutando la possibilità di acquisire spazi a terra per migliorare la viabilità cittadina. Per maggiori dettagli si rimanda agli Obiettivi n. 1 e 4 riportati nel paragrafo 6.2.5. della Relazione Illustrativa del DPSS.
- Ambito portuale.** Nella fase di delimitazione geografica dell’ambito portuale quale finalità prioritaria del DPSS, si è riscontrata l’attuale mancanza di una “univoca definizione e materializzazione della dividente

demaniale”. Si è pertanto tenuto conto di questa “incertezza”, riconducibile ad una diversa georeferenziazione delle particelle demaniali in essere, prendendo atto dell’attuale collocazione geografica delle funzioni e destinazioni d’uso strettamente riconducibili alle attività portuali afferenti al porto di Pesaro soprattutto nella suddivisione dell’ambito portuale in: area portuale; area retro-portuale; area di interazione porto-città. Pertanto nell’ambito del DPSS per l’individuazione dell’ambito portuale si è materializzata preliminarmente come area portuale tutta la fascia perimetrale attualmente occupata dalle infrastrutture portuali a partire dalle strutture di banchina e di ormeggio che interessano l’intero bacino portuale sino alle opere foranee (molo di sopraflutto a levante e sottoflutto a ponente) che delimitano l’imboccatura e l’avamposto. Di conseguenza si sono individuate le aree retroportuali in funzione degli spazi portuali già sede o comunque potenzialmente riconducibili alle funzioni portuali o ad attività accessorie a queste oppure comunque comprese tra la suddetta fascia perimetrale delle infrastrutture portuali (banchine, moli e dighe foranee) sino al limite di tutte le aree assoggettate alla giurisdizione della AdSP-MAC. Infine sono state contemplate anche le ulteriori aree pubbliche e private oltre quelle di stretta pertinenza della circoscrizione territoriale della AdSP-MAC. Con questa suddivisione nel DPSS si assumono come aree di interazione porto città quelle a stretto contatto con il tessuto urbano posto a levante del bacino portuale, mentre come aree retroportuali quelle poste a ponente sino alla dividente del demanio fluviale in sponda destra del fiume Foglia.

Si precisa che la delimitazione geografica dell’ambito portuale delineata dal DPSS comunque non preclude ed inficia la nuova auspicabile ridefinizione della “dividente demaniale” altresì indispensabile per le finalità non solo della redazione del Piano Regolatore Portuale, per quanto attiene le aree portuali e retro-portuali, ma anche per altri atti di pianificazione e gestione territoriale, di competenza del Comune e della Regione afferenti le aree di interazione tra porto e città.

Pertanto, si auspica che anche in ragione della delimitazione geografica contemplata ed attuata dal DPSS per la delimitazione dell’ambito portuale, anche in ragione dei pareri acquisiti in sede della relativa CdS, nel breve termine venga concordata una “univoca definizione e materializzazione della dividente demaniale” che interessa il suddetto ambito portuale con il coinvolgimento attivo della Direzione Regionale Marche dell’Agenzia del Demanio con la Capitaneria di Porto, il Comune di Pesaro e l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

10.1 Allegato al riscontro di AdSP-MAC sulla richiesta di chiarimenti del Comune di Pesaro

Si riporta a seguire la copia fotostatica della Nota, completa dei relativi allegati cartografici, inviata dalla Direzione Regionale Marche dell’Agenzia del Demanio nella nota trasmessa alla Capitaneria di Porto di Pesaro ed alla AdSP-MAC (rif. prot. ARR-011636-16_10_2020) mettendo in conoscenza anche il Comune di Pesaro ed il MIT (Provveditorato Interregionale OO.PP. Toscana, Marche e Umbria).

Nella suddetta nota, in ragione delle evidenti incongruenze tra la dividente demaniale marittima stabilita nel 1950-53 e quella indicata nel “Sistema Informativo del Demanio – il Portale del Mare, ³), si palesa l’opportunità di stabilire una univoca definizione della dividente demaniale che interessa il porto di Pesaro.

³ Sistema integrato, realizzato con la Legge n.44/1992, base informativa di riferimento e lo strumento di condivisione e interscambio dei dati relativi alla gestione dell’intero demanio marittimo nazionale, con riferimento al quale è stata aggiornata e revisionata la cartografia catastale della fascia costiera, attualmente in conservazione presso l’Agenzia delle Entrate - Direzione Centrale Servizi Catastali, Cartografici e di Pubblicità Immobiliare. L’utilizzo del Portale, gestito dal MIT (D.Lgs. N.112/1998 - art. 104, comma 1, lettera qq), è gratuito, con diversi livelli di profilazione dell’utenza, sia istituzionale che privata. Fonte: <https://www.mit.gov.it/documentazione/sid-il-portale-del-mare>

MARE ADRIATICO CENTRALE	
ADSP	
Presidente	<input type="checkbox"/>
Segretario Generale	<input checked="" type="checkbox"/>
Ufficio Sviluppo Prom. e Stat.	<input type="checkbox"/>
Direzione AA.OG.	<input type="checkbox"/>
Sett. Legale e App.	<input type="checkbox"/>
Direzione Tecnica	<input type="checkbox"/>
Sett. Informatico	<input type="checkbox"/>
Direzione Amministrativa	<input type="checkbox"/>
Direzione Demanio	<input checked="" type="checkbox"/>
Ufficio Security	<input type="checkbox"/>
Protocollo Riservato	<input type="checkbox"/>



ARR-011636-16_10_2020



AGENZIA DEL DEMANIO
 Direzione Regionale Marche

Ancona, data del protocollo

E.D.C.
 Comune di Pesaro
 Piazza del Popolo, 1
 61121 PESARO (PU)
 PEC: comune.pesaro@emarche.it

Provveditorato Interregionale OO.PP.
 Toscana, Marche, Umbria
 Via Vecchiotti, 3
 60123 ANCONA (AN)
 Pec: oopp.toscnamarcheumbria-
 uria@pec.mit.gov.it

Alia
 Autorità di Sistema Portuale
 del Mare Adriatico Centrale
 Molo Santa Maria
 60121 ANCONA (AN)
 PEC: segreteria@pec.porto.ancona.it
 Rif. prot. n. 5889 del 04/09/2020

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
 Capitaneria di Porto di Pesaro
 Calata Caio Duilio, n° 47
 61121 Pesaro (PU)
 PEC: cp-pesaro@pec.mit.gov.it
 Rif. verbale del 21/11/2019

Oggetto: Richiesta autorizzazione occupazione temporanea per area di cantiere necessaria all'intervento di demolizione e ricostruzione con ampliamento e cambio di destinazione d'uso del fabbricato ex Consorzio Agrario situato nel Porto di Pesaro – Richiedente: "Carducci S.r.l."

Con riferimento a quanto richiesto con la nota del 04/09/2020 si comunica che questa Direzione Regionale, a seguito del verbale del 21/11/2019, inerente la dividente demaniale marittima del Porto di Pesaro in prossimità della Calata Caio Duilio, ha effettuato gli accertamenti relativi alla posizione della suddetta dividente demaniale posta a confine tra l'area appartenente al demanio marittimo e la proprietà privata, rilevando quanto segue.

Dal confronto tra le vigenti mappe catastali, l'attuale posizione della dividente demaniale indicata nel S.I.D., la posizione della dividente demaniale stabilita dal verbale di delimitazione n. 32 del 25/04/1950 e successivo verbale supplemento n. 33 del 03/09/1953, riguardante la modifica del solo tratto terminale con vertici i punti N, O, P e Q, sono emerse delle discordanze, ed in particolare, con riferimento alle planimetrie allegate:

Via Fermo, 1 – 60128 Ancona – Tel. 071269511 – Faxmail: 0650516073
 E-mail: dre.Marche@agenziademanio.it
 pec: dre_marche@pca.agenziademanio.it



la dividente stabilita nel 1950-53 nel tratto iniziale, indicato come zona "A", è arretrata rispetto alla posizione della dividente presente sul S.I.D. ed interessa parte delle particelle catastali n. 223, 1307 e area strade del foglio 20 sviluppo Z; successivamente le linee dividenti presenti sul S.I.D. e nei verbali degli 1950 e 1953 coincidono fino alla particella 34 del foglio 20;

a seguire le linee dividenti del S.I.D. e dei verbali del 1950 e 1953 non coincidono più ed in particolare, la dividente stabilita dai verbali arretra e, nella zona "B", in corrispondenza della Capitaneria di Porto, attraversa le particelle catastali n. 30 e 20, mentre nel tratto terminale, indicato come zona "C", la stessa attraversa le particelle n. 3011 e 3166 del foglio 20 svi. Z e n. 2442 del foglio 19, senza chiudere, tra l'altro, su alcun vertice catastale.

Pertanto, in considerazione delle sopra evidenziate circostanze, nel ritenere opportuna una attività di nuova delimitazione, al fine di stabilire una univoca definizione della dividente demaniale, nelle more di tale attività, questa Agenzia potrà procedere, salvo diverso parere del Capo del Compartimento Marittimo, alla voltura catastale al Demanio dello Stato-Ramo Marma Mercantile delle sole particelle intere.

Cordiali saluti.

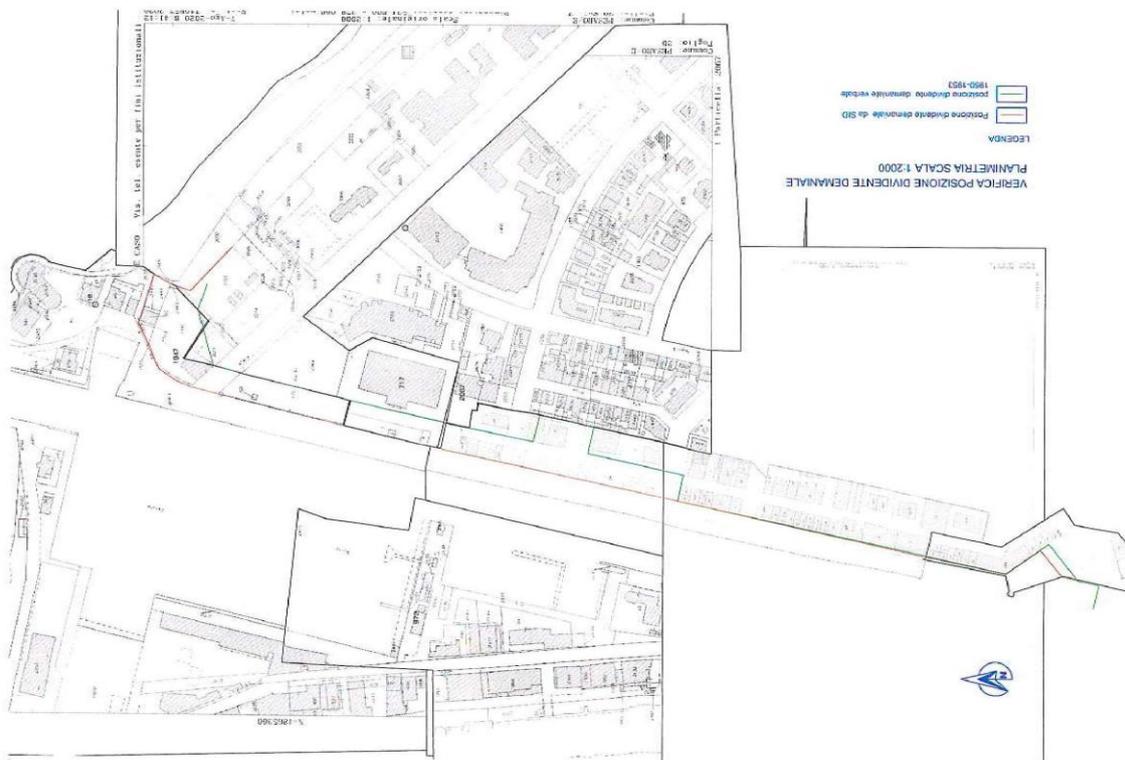
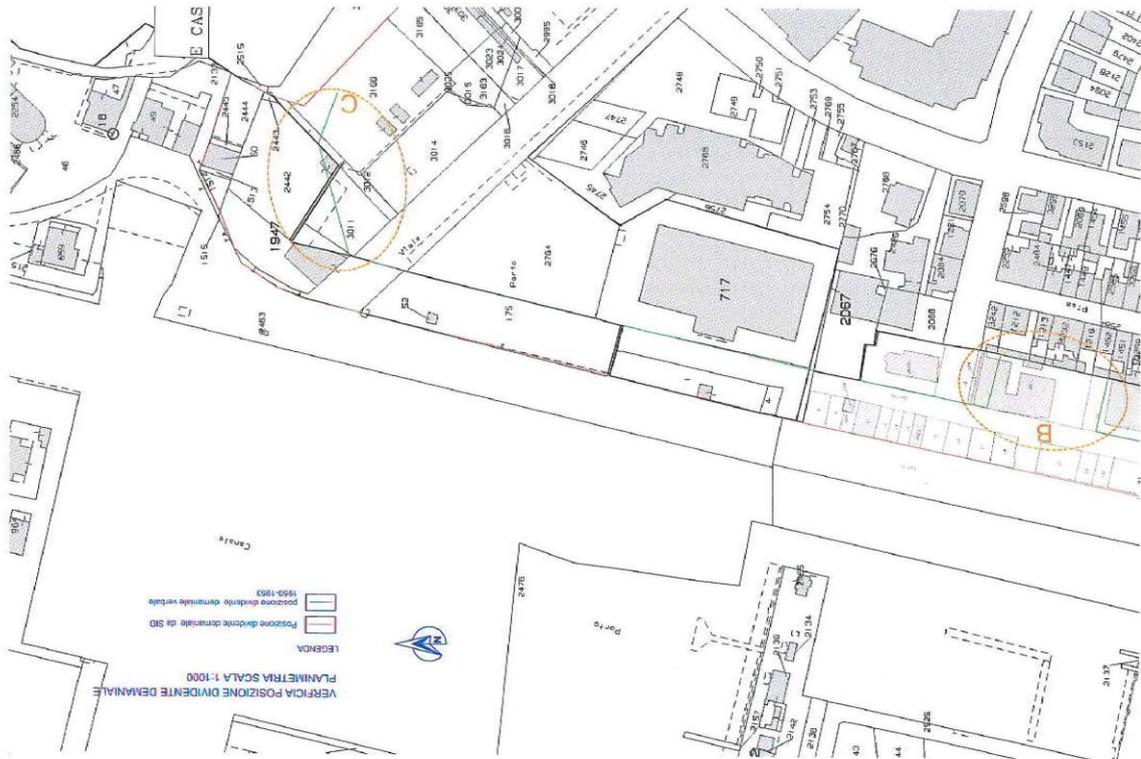
Il Responsabile Servizi Territoriali
 Marche – Ancona 1

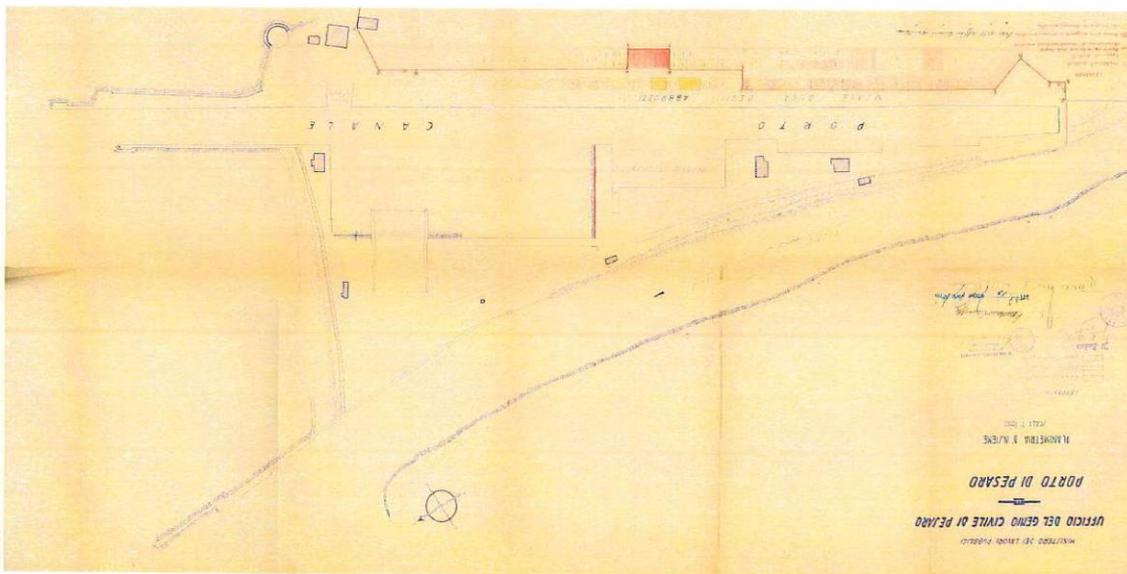
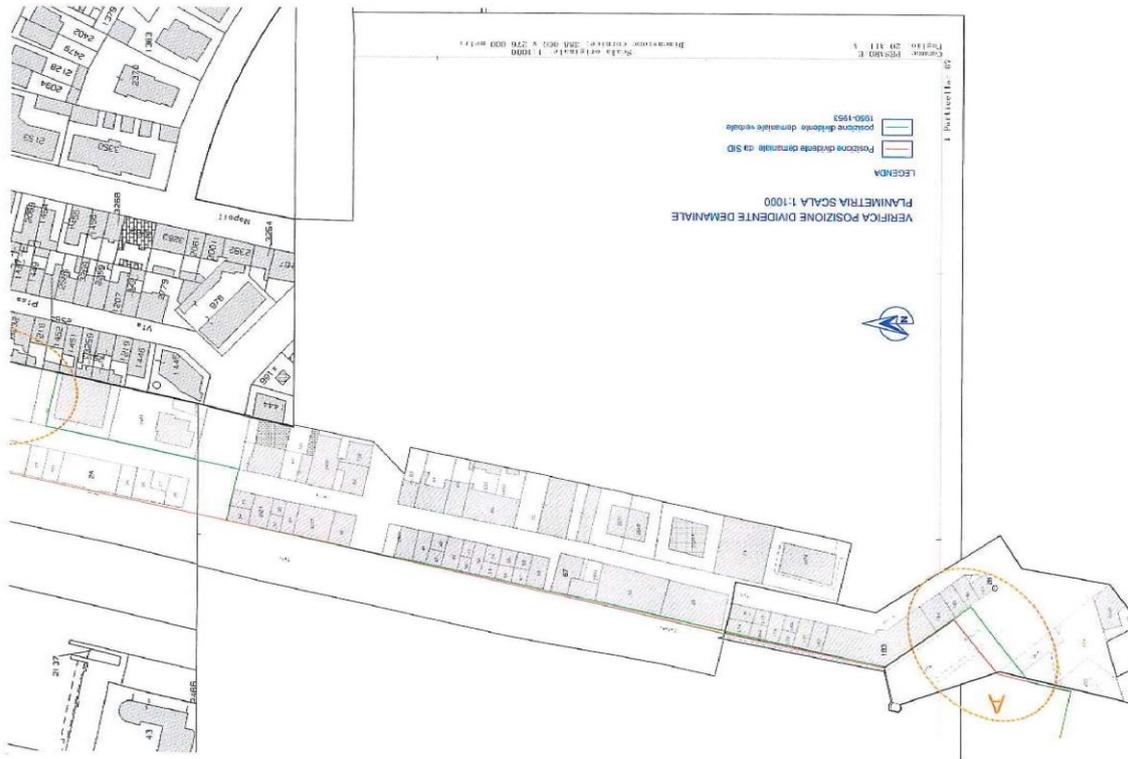

 Mario Russo

Allegati:

- Planimetria scala 1:2.000
- Planimetria scala 1:1.000
- Planimetria allegata al verbale di delimitazione;

U.O. Servizi Territoriali Marche - Ancona 1
 Referente: Alessandro Gueli Tel. 071/2899103





15/10/2020 https://webmail.pec.it/jayatorigin/html/printMsg.htm?_v_=vfr2660.20200930_0800&contid=&tbldecr=&SUJCTlg=&msgid=651798&body=1.3

Da "dre_Marche@pcece.agenzialedemanio.it" <dre_Marche@pcece.agenzialedemanio.it>
A "segreteria@pec.porto.ancona.it" <segreteria@pec.porto.ancona.it>

Data giovedì 15 ottobre 2020 - 16:00

RICHIESTA AUTORIZZAZIONE OCCUPAZIONE TEMPORANEA PER AREA DI CANTIERE NECESSARIA ALL'INTERVENTO DI DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE CON AMPLIAMENTO E CAMBIO DI DESTINAZIONE D'USO DEL FABBRICATO EX CONSORZIO AGRARIO SITUATO NEL PORTO DI PESARO RICHIEDENTE: CARDUCCI S.R.L. [DEMANIO | AGDMA01 | REGISTRO UFFICIALE | 7644 | 15-10-2020] [4207204 | 4828334]

Invio di documento protocollato

Oggetto: RICHIESTA AUTORIZZAZIONE OCCUPAZIONE TEMPORANEA PER AREA DI CANTIERE NECESSARIA ALL'INTERVENTO DI DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE CON AMPLIAMENTO E CAMBIO DI DESTINAZIONE D'USO DEL FABBRICATO EX CONSORZIO AGRARIO SITUATO NEL PORTO DI PESARO RICHIEDENTE: CARDUCCI S.R.L..

Allegati: 6

"Ai sensi del D.Lgs. n. 196/2003 le informazioni contenute in questo messaggio di posta elettronica sono riservate e confidenziali e ne è vietata la diffusione in qualunque modo eseguita. Qualora Lei non fosse la persona a cui il presente messaggio è destinato, La invitiamo gentilmente ad eliminarlo dopo averne dato tempestiva comunicazione al mittente e a non utilizzare in alcun caso il suo contenuto. Qualisivoglia utilizzo non autorizzato di questo messaggio e dei suoi eventuali allegati espone il responsabile alle relative conseguenze civili e penali".

Allegato (1)

AGDMA01_7644_2020_122.pdf (69 KB)

AGDMA01_7644_2020_122_A13.pdf (1.156 KB)

AGDMA01_7644_2020_122_A11L.pdf (2.335 KB)

EntroProtocollo.txt (9 KB)

EntroProtocollo.pdf (2 KB)

AGDMA01_7644_2020_122_A14.pdf (2.306 KB)

AGDMA01_7644_2020_122_A12.pdf (1.609 KB)

https://webmail.pec.it/jayatorigin/html/printMsg.htm?_v_=vfr2660.20200930_0800&contid=&tbldecr=&SUJCTlg=&msgid=651798&body=1.3

1/1

11 Ripresa dei termini (3/10/2023)

03/10/23, 14:56

about:blank



Al Presidente della Regione Marche

Francesco Acquaroli

PEC: regione.marche.protocollogiunta@emarche.it

Al Presidente della Regione Abruzzo

Marco Marsilio

PEC: presidenza@pec.regione.abruzzo.it

Al Sindaco del Comune di Pesaro

Matteo Ricci

PEC: comune.pesaro@emarche.it

Al Sindaco del Comune di Ancona

Daniele Silvetti

PEC: comune.ancona@emarche.it

Al Sindaco del Comune di Falconara Marittima

Stefania Signorini

PEC: comune.falconara.protocollo@emarche.it

Al Sindaco del Comune di San Benedetto del Tronto

Antonio Spazzafumo

PEC: protocollo@cert-sbt.it

Al Sindaco del Comune di Pescara

Carlo Masci

PEC: protocollo@pec.comune.pescara.it

Al Sindaco del Comune di Ortona

Leo Castiglione

PEC: protocollo@pec.comuneortona.ch.it

Al Sindaco del Comune di Vasto

Francesco Menna

PEC: comune.vasto@legalmail.it

OGGETTO: Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - **Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis** – Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.i.i. – Forma semplificata e modalità asincrona – per l'espressione di parere da parte dei comuni e di contributo delle regioni, territorialmente interessati. **Ripresa dei termini.**

03/10/23, 14:56

about:blank

Il Segretario Generale

VISTO l'articolo 5, (Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale), comma 1, della legge n.84/1994 e ss.mm./ii. (di seguito anche "Legge");

VISTA la sentenza n. 6/2023 della Corte Costituzionale che si è espressa sulle modifiche introdotte all'art. 5 della Legge dal D.L. 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021 n.156;

VISTO il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, condiviso preliminarmente con i comuni e regioni interessati, presentato all'Organismo di partenariato della risorsa mare con l'espressione di parere favorevole e al Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale che lo ha adottato all'unanimità con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023, ai sensi dell'articolo 5, comma 1-bis della Legge;

VISTO il medesimo comma di cui al punto precedente secondo cui il DPSS è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

RICHIAMATO l'intervenuto giudizio di legittimità costituzionale espresso dalla Corte Costituzionale con sentenza n. 6/2023 che al punto 2) dichiara "...il DPSS è approvato, nei quarantacinque giorni successivi all'acquisizione del parere del comune, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale...";

PRESO atto che l'autorità di sistema portuale in funzione della Legge, di riforma della portualità, è l'ente istituzionalmente competente e proponente in materia di programmazione e pianificazione portuale;

VISTA la legge 241/1990 e ss. mm./ii. e in particolare gli articoli 14-bis (Conferenza Semplificata) e 14-ter (Conferenza Simultanea);

PREMESSO che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale, con lettera protocollo n. 14518 del 28.08.2023, ha indetto e avviato la Conferenza di Servizi in forma simultanea e in modalità asincrona, per l'acquisizione di pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, delle Amministrazioni in indirizzo regolarmente invitate, come previsto all'art. 14-bis della legge n. 241/90;

CONSIDERATO che sono pervenute all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale le seguenti richieste di integrazioni e chiarimenti:

- dal Comune di Pesaro con lettera prot. 111031 del 12.09.2023;
- dalla Regione Marche con lettera prot. 15280 del 12.09.2023;

2

Ente pubblico non economico Legge 28/01/1994, n° 84 e s.m.i. C.F. e partita IVA: 00093910420 | 60121 ANCONA – Molo S. Maria
Tel. +39.071 207891 – Fax +39.071 2078940 info@porto.ancona.it – www.porto.ancona.it – PEC: segreteria@pec.porto.ancona.it

about:blank

2/4

03/10/23, 14:56

about:blank



CONSIDERATO che il termine perentorio per la richiesta di integrazioni e chiarimenti assegnato nella nota di indizione e avvio della Conferenza di Servizi in premessa è fissato nel giorno 12 settembre 2023;

DATO ATTO che le elencate richieste sono pervenute il giorno 12 settembre 2023 e pertanto entro il termine assegnato;

VISTA la lettera dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale protocollo n. 15504 del 15.09.2023, di sospensione dei termini decorrenti dalla data del 12.09.2023;

VISTO il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, condiviso preliminarmente con i comuni e regioni interessati, presentato all'Organismo di partenariato della risorsa mare con l'espressione di parere favorevole e al Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale che lo ha adottato all'unanimità con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023, ai sensi dell'articolo 5, comma 1-bis della Legge, con le integrazioni e chiarimenti sopra richiamati di cui alla "RELAZIONE ILLUSTRATIVA" aggiornata e nuovo elaborato denominato "Atti e Comunicazioni della conferenza dei Servizi";

CONSIDERATO che sono state accolte parzialmente, tenuto conto quanto previsto all'art. 5 comma 1 della Legge nonché nella sentenza n. 6/2023 della Corte Costituzionale citate, le richieste sopra richiamate come specificato nella premessa della Relazione illustrativa aggiornata alla pag. 1 e più nel dettaglio:

- **facendo riferimento alla lettera del Comune di Pesaro prot. 111031 del 12.09.2023**, ricordando che tutte le questioni sollevate che riguardano aspetti di pianificazione, progettazione e realizzazione di opere saranno trattate nelle opportune sedi e con le modalità di legge, relativamente alle richieste avanzate:
 1. **vasca di colmata:** si accoglie la richiesta di integrazione e chiarimenti (vedi pag. 175-176 della Relazione illustrativa aggiornata e sintesi contenuta nell'elaborato denominato "Atti e comunicazioni della Conferenza dei Servizi" alla pag. 34), tranne per gli approfondimenti richiesti che saranno condotti nei tempi e modi previsti nel corso delle attività di pianificazione/progettazione avviati;
 2. **accessibilità del porto e collegamenti terrestri:** poiché la tavola Tav. P05.c non può essere modificata con l'inserimento di opere non previste nel PRP ovvero varianti o ATF definitivamente approvati, la richiesta di integrazione e chiarimenti è accolta parzialmente facendo opportune considerazioni negli obiettivi di sviluppo (vedi pag. 174 della Relazione illustrativa aggiornata e sintesi contenuta nell'elaborato denominato "Atti e comunicazioni della Conferenza dei Servizi" alla pag. 34);
 3. **interramento Darsena Sud:** gli approfondimenti richiesti saranno affrontati nel corso delle fasi di pianificazione/progettazione delle opere citate, pertanto la richiesta di integrazione e chiarimenti è accolta parzialmente (vedi pagg. 174-175-176 della Relazione illustrativa aggiornata e sintesi contenuta nell'elaborato denominato "Atti e comunicazioni della Conferenza dei Servizi" alla pag. 34);
 4. **Ambito portuale:** si accoglie la richiesta di integrazione e chiarimenti (vedi pagg.

U
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0016665/2023 del 03/10/2023
FIRMALEGGIO: SEMPLICE MIBERVING

about:blank

3/4

03/10/23, 14:56

about:blank



174-183-184 della Relazione illustrativa aggiornata e sintesi contenuta nell'elaborato denominato "Atti e comunicazioni della Conferenza dei Servizi" alle pagg. 34-35);

- **in riferimento alla lettera della Regione Marche prot. 15280 del 12.09.2023:**
 1. **relativamente alle previsioni di sviluppo del porto di Ancona:** si accoglie la richiesta di integrazione e chiarimenti (vedi pagg. 162-163-164 della Relazione illustrativa aggiornata e sintesi contenuta alla pag. 33 dell'elaborato denominato "Atti e comunicazioni della Conferenza dei Servizi");
 2. **relativamente alle previsioni di sviluppo del porto di Pesaro:** si accoglie la richiesta di integrazione e chiarimenti (vedi pag. 175-176 della Relazione illustrativa aggiornata e sintesi contenuta alla pag. 33 dell'elaborato denominato "Atti e comunicazioni della Conferenza dei Servizi");

DATO ATTO dell'avvenuto caricamento della predetta documentazione in data 03.10.2023;

COMUNICA

ai sensi dell'art. 2, comma 7, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii., la formale ripresa dei termini del procedimento a seguito della sospensione disposta dalla data del 12.09.2023 e pertanto:

Che il presente atto, le richieste pervenute, le integrazioni e chiarimenti sopracitati nonché i pareri che perverranno in futuro nell'ambito del presente procedimento sono reperibili e consultabili al link già comunicato e che si riporta di seguito

<https://porto.ancona.it/it/amministrazione-trasparente/pianificazione-e-governo-del-territorio/futuri-piani-regolatori-dei-porti-2>

Che la data per l'eventuale riunione in modalità sincrona, in caso di espressa richiesta qualora se ne ravvisi la necessità, è convocata per il giorno 26 ottobre 2023 alle ore 10:00 presso la AdSP-MAC Molo Santa Maria snc, 60121 Ancona e su richiesta in via telematica tramite webconference per il cui accesso sarà trasmesso via posta elettronica ordinaria il relativo link;

Che il parere dovrà essere espresso tenuto conto della sospensione disposta, fatta salva la durata complessiva di 45 giorni, **entro il 02 novembre 2023**, la mancata espressione del parere o il parere non motivato o non formulato in termini di assenso o di dissenso, equivalgono ad assenso senza condizioni (comma 4 art. 14-bis legge 241/1990 e ss. mm./ii e art. 5 comma 1-bis della Legge).

Distinti saluti,

IL SEGRETARIO GENERALE
Dott. Salvatore Minervino

U
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0016665/2023 del 03/10/2023
FIRMARE: SALVATORE MINERVINO

12 Parere del Comune di Falconara Marittima (23/10/2023)



Comune di Falconara Marittima (Provincia di Ancona)

ORIGINALE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Nr. 355 del 20/10/2023

Oggetto:

DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA DELL'AUTORITA' PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE ADOTTATO DAL COMITATO DI GESTIONE CON DELIBERAZIONE N. 46 DEL 29/06/2023. PARERE DEL COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA

L'anno duemilaventitre, il giorno venti del mese di ottobre, alle ore 12,30 nella Residenza Comunale in seguito a convocazione, disposta nei modi di legge, si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei signori:

1	SIGNORINI	STEFANIA	SINDACO	Presente
2	BAIA	RAIMONDO	Assessore	Assente
3	BARCHIESI	VALENTINA	Vicesindaco	Presente
4	CIPOLLETTI	ROMOLO	Assessore	Presente
5	GIACANELLA	MARCO	Assessore	Presente
6	OROLOGIO	ILENIA	Assessore	Presente

Presenti: 5 Assenti: 1

Partecipa il Segretario Generale Dott.ssa Frulla Carla.

Presiede il Sindaco Prof.ssa Signorini Stefania.

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la riunione ed invita la Giunta Comunale alla discussione dell'oggetto su riferito.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot.0047288-23/10/2023
Protocollo N.0017886/2023 del 23/10/2023



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

Proposta di deliberazione per la Giunta Comunale
ad iniziativa del Sindaco Stefania Signorini

OGGETTO: DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA
DELL'AUTORITA' PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE ADOTTATO
DAL COMITATO DI GESTIONE CON DELIBERAZIONE N. 46 DEL
29/06/2023. PARERE DEL COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- l'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mare Adriatico Centrale, con propria nota Prot. n° 14518 del 28/08/2023 ha comunicato che il Comitato di Gestione ha adottato con Delibera n° 46 del 29/06/2023 il "Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale" ed ha reso disponibili, mediante i canali informatici, gli elaborati che compongono il documento;

- con successiva nota Prot. n° 16665 del 03/10/2023, l'Autorità di Sistema ha indetto per il giorno 26 Ottobre 2023, la Conferenza dei Servizi Decisoria per l'espressione di pareri da parte dei Comuni territorialmente interessati, specificando che, in caso di mancata espressione, il parere si intende non ostativo;

Considerato che il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) oltre a delimitare l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, ha la finalità di indicare gli obiettivi di sviluppo e programmare nel medio-lungo termine l'attuazione delle previsioni di sviluppo sostenibile tenendo conto anche delle limitofe aree di interazione porto-città che complessivamente costituiscono l'ambito portuale di riferimento distinto nei singoli porti che compongono le AdSP;

Visto che tra i Porti rientranti nella AdSP-MAC, vi è il "Porto di Falconara Marittima" la cui area portuale è riferita agli specchi demaniali marittimi di pertinenza delle strutture marittime adibite al traffico degli oli minerali (pontile di attracco radicato a terra e due strutture off-shore con pipeline di collegamento) ed alle correlate aree demaniali marittime a terra e che i traffici delle rinfuse liquide di questo terminale marittimo attualmente afferiscono al polo industriale della Raffineria Api;

Preso atto dei seguenti Obiettivi di Sviluppo enunciati nel DPSS per il Porto di Falconara Marittima:

Obiettivo n. 1: Valorizzazione della fascia costiera attualmente ad uso urbano.

L'Obiettivo 1 si basa sulla consapevolezza della prevalente destinazione urbana (turistica ricreativa balneazione) della fascia costiera prospiciente al comune di Falconara Marittima e della importanza delle attività ivi svolte non solo per l'Amministrazione ma per l'intera comunità. In questa ottica, l'obiettivo in oggetto è perseguito inquadrando la porzione di fascia costiera che, entro la circoscrizione territoriale di competenza dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale, è compresa tra il limite occidentale del Comune di Ancona e



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

il Terminale petrolifero A.P.I., come «area di interazione porto - città».

Ai sensi dall'art. 5, comma 1-quinquies, della L. n. 84/1994, «... la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto- città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di Sistema Portuale...».

Obiettivo n. 2: Conservazione delle strutture portuali a servizio della Raffineria A.P.I.

Come noto, l'attività portuale nel Comune di Falconara Marittima si esplica presso il terminale marittimo al servizio della Raffineria A.P.I.. La strategicità dell'impianto impone la conservazione delle strutture portuali e la conferma del suo asservimento dallo stabilimento retrostante.

Obiettivo n. 3: Salvaguardia dell'ambiente marino - costiero.

Questo obiettivo nasce in risposta all'esigenza di cercare di garantire ed accrescere la qualità dell'ambiente marino costiero e si manifesta nel saldo proposito di non compiere azioni che potrebbero inficiare tale ambiente che acquista ancor più forza alla luce dell'uso urbano a cui una estesa fascia costiera è destinato;

Visto il Documento Istruttorio Prot. n° 4541 del 18/10/2023, allegato alla presente deliberazione, nel quale sono sintetizzati i principali contenuti del DPSS e l'eventuale presenza di obiettivi che possano in futuro dare luogo a conseguenze positive o rischiose per il territorio di Falconara;

Preso atto che gli aspetti maggiormente significativi di interesse per il territorio di Falconara M.ma sono i seguenti:

- per il Porto di Ancona il DPSS conferma il completamento/potenziamento del sistema delle dighe di difesa così come indicato dal Piano Regolatore Portuale (PRP) vigente (1988/1989). Sarebbe quindi che non vi siano previsioni di nuove opere di difesa al di fuori di quelle già previste nel suddetto PRP;
- per il Porto di Falconara, il DPSS evidenzia l'interesse in merito alla possibilità di ospitare a Falconara Marittima un ormeggio offshore per una FSRU;

Visto infatti che, con riguardo a quest'ultimo aspetto, nella "Relazione Illustrativa" al paragrafo 3.1.5.5 "Conclusioni e Proposte" viene evidenziato che **"l'analisi preliminare ha mostrato che il terminale di Falconara marittima potrebbe costituire uno dei punti maggiormente favorevoli di tutto l'Adriatico centro-settentrionale per l'installazione offshore di una FSRU (Unità Galleggiante di Stoccaggio e Rigassificazione) da ormeggiare su SPM (Ormeggio a punto singolo). Uno dei principali vantaggi è costituito dall'esistenza dell'impianto a terra dell'API dove potrebbe atterrare la nuova tubazione di collegamento tra l'SPM e la costa. Un secondo vantaggio è costituito dall'esistenza dei canali di navigazione che consentono l'accesso al terminale API. In conclusione, quindi, rivedendo il posizionamento dell'SPM ipotizzato in precedenza (era stato previsto in corrispondenza della piattaforma API, che si trova a 16 km dalla costa, con seri problemi di compatibilità legati sia alla profondità disponibile (circa 30 m) sia tra le attività**



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

di scarico delle petroliere e l'utilizzo della FRSU: la FRSU avrebbe dovuto essere completamente priva di gas nelle fasi di attracco e scarico delle petroliere. Probabilmente per queste ragioni l'iniziativa non ha avuto seguito) e spostandolo su fondali maggiori nell'ordine dei 60 m, si ritiene di sicuro interesse proporre a livello di DPSS la possibilità di ospitare a Falconara Marittima un ormeggio offshore per una FRSU";

Preso atto che nell'Allegato 6 "Pianificazione Urbana", Il DPSS dedica inoltre un capitolo alla **pianificazione urbana** con l'obiettivo di fornire un inquadramento della strumentazione vigente e in 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. Questo documento tuttavia **NON prende** in alcuna considerazione il PRG di **Falconara M.ma** e le previsioni di riqualificazione finanziate con il PNRR che riguardano le aree denominate "di interazione porto-città" adiacenti l'area portuale (terminale marittimo al servizio della Raffineria A.P.I.);

Ritenuto che l'ipotesi di collocare una Unità Galleggiante di Stoccaggio e Rigassificazione collegato all'impianto a terra dell'API è in evidente contrasto con gli Obiettivi 1) e 3) enunciati nel DPSS per il Porto di Falconara Marittima oltre che con i progetti di riqualificazione urbana riguardanti proprio le aree denominate "di interazione porto-città" adiacenti l'area portuale;

Ritenuto inoltre che per dare concreta attuazione ai suddetti Obiettivi 1) e 3) ed alla valorizzazione della interazione porto-città di Falconara M.ma andrebbero previsti nel documento di programmazione DPSS sottopassi o sovrappassi per favorire l'accessibilità alla spiaggia oltre che, in prospettiva, risorse economiche per rimuovere i continui spiaggiamenti che invadono l'arenile;

Tutto ciò premesso e ritenuto di dover esprimere il proprio parere in merito al "Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale" adottato dal Comitato di Gestione con Delibera n° 46 del 29/06/2023;

Visti gli allegati pareri in ordine alla regolarità tecnica e contabile espressi ai sensi dell'art. 49, comma 1, del T.U.E.L. approvato con D.Lgs. n. 267/2000;

Ritenuto l'atto meritevole di accoglimento, così come presentato;

Con voto favorevole ed unanime dei presenti espresso in forma palese

DELIBERA

- 1) **di approvare** le premesse quali parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 2) **di esprimere**, per le motivazioni indicate in premessa, il proprio parere contrario in merito alla proposta di prevedere, a livello di DPSS, la possibilità di ospitare a Falconara Marittima un ormeggio offshore per una FRSU";



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

3) **di richiedere** che negli "Obiettivi di Sviluppo per il Porto di Falconara Marittima" e specificatamente nell'Obiettivo 1) "Valorizzazione della fascia costiera attualmente ad uso urbano", vengano previsti sottopassi o sovrappassi per favorire l'accessibilità alla spiaggia di Falconara M.ma in quanto "area di interazione porto-città", oltre che, in prospettiva, risorse economiche per rimuovere i continui spiaggiamenti che invadono l'arenile;

4) **di trasmettere** il presente atto, previa avvenuta esecutività, all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;

5) **di dare atto** che la presente deliberazione **non comporta** riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente;

6) **di dare atto** che il responsabile del procedimento, ai sensi e per gli effetti della L. 241/1990, è l'Arch. MARIA ALESSANDRA MARINCIONI;

DELIBERA

di dichiarare la presente deliberazione, con votazione separata ed unanime espressa in forma palese, immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del T.U.E.L. approvato con D.Lgs. n. 267/2000, stante l'urgenza di procedere con gli adempimenti conseguenti.

COMUNE DI FALCONARA MARRITIMA Prot.0047288-23/10/2023

Protocollo N.0017886/2023 del 23/10/2023



12.1 Allegati al parere del Comune di Falconara Marittima (23/10/2023)

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA
Provincia di Ancona
3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture
U.O.C. Urbanistica e Patrimonio



Nel Documento viene evidenziato che "l'analisi preliminare ha mostrato che il terminale di Falconara Marittima potrebbe costituire uno dei punti maggiormente favorevoli di tutto l'Adriatico centro-settentrionale per l'installazione offshore di una FSRU (Unità Galleggianti di Stoccaggio e Rigassificazione) da ormeggiare su SPM (Ormeaggio a punto singolo). Uno dei principali vantaggi è costituito dall'esistenza dell'impianto a terra dell'API dove potrebbe atterrare la nuova tubazione di collegamento tra l'SPM e la costa. Un secondo vantaggio è costituito dall'esistenza dei canali di navigazione che consentono l'accesso al terminale API. In conclusione, quindi, rivedendo il posizionamento dell'SPM ipotizzato in precedenza (era stato previsto in corrispondenza della piattaforma API, che si trova a 16 km dalla costa, con seri problemi di compatibilità legati sia alla profondità disponibile (circa 30 m) sia tra le attività di scarico delle petroliere e l'utilizzo della FRSU: la FRSU avrebbe dovuto essere completamente priva di gas nelle fasi di attacco e scarico delle petroliere. Probabilmente per queste ragioni l'iniziativa non ha avuto seguito) e spostandolo su fondali maggiori nell'ordine dei 60 m, si ritiene di sicuro interesse proporre a livello di DPSS la possibilità di ospitare a Falconara Marittima un ormeaggio offshore per una FSRU. Si tratterebbe quindi di realizzare un impianto simile a quello esistente in Toscana a Nord-Ovest del Porto di Livorno."

OBIETTIVI DI SVILUPPO PER IL PORTO DI ANCONA
Obiettivo n.1: Miglioramento dell'accessibilità marittima e della sicurezza della navigazione (riguarda ANCONA)

Il perseguimento di questo obiettivo per il porto di Ancona comporta il completamento/potenziamento del sistema delle dighe di difesa così come indicato dal Piano Regolatore Portuale (PRP) vigente (1988/1989) ma, anche, la rivitalizzazione del sistema dei moli e delle dighe di protezione alle darsene più interne che, in alcuni casi, rendono difficoltoso l'accesso delle unità navali e nautiche alle stesse.

Obiettivo n.2: Approfondimento/Ripristino dei fondali e gestione dei sedimenti dragati (riguarda anche FALCONARA)

Ulteriore azione da compiere riguarda l'approfondimento e/o manutenzione dei fondali del porto di Ancona secondo quanto riportato nel PRP vigente e nella valutazione della opportunità/possibilità di contemperare quote di fondale maggiori o di perseguimento e manutenzione di quelle attualmente esistenti/previste.

Obiettivo n.3: Miglioramento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra (riguarda ANCONA)

Obiettivo n.5: Sostegno alla cantieristica navale e nautica (riguarda ANCONA)

Obiettivo n.6: Valorizzazione/ sviluppo delle esistenti comotazioni della portualità turistica (riguarda ANCONA)

Obiettivo n.7: Sostenibilità ambientale (riguarda tutti i sottoambiti portuali quindi anche Falconara)

Obiettivo n.8: Coniugare sviluppo e tutela del lavoro/riguarda tutti i sottoambiti portuali quindi anche Falconara)

Obiettivo n.9: Valorizzazione del rapporto porto - città

Tra le aree di interazione porto-città è individuato: il tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima. Va ricordato che Piano di Sviluppo del porto di Ancona (2004/2008) che proponeva i seguenti interventi di trasformazione, NON ha avuto seguito:
- ampliamento del Molo Clementino;
- risagomatura di alcune banchine nel Porto Storico e del Porto Commerciale;
- completamento della banchina Rettilinea;
- nuove darsene per il diporto nautico e per la pesca ad ovest;
- realizzazione della nuova Diga Settentrionale e allungamento della Diga Foranea Occidentale che, insieme alla Nuova Diga di Ponente, delimitano l'Imboccatura a sud.

Va evidenziato inoltre che la Regione Marche, con propria lettera prot. n° 1102799 del 12.09.2023, ha ricordato la necessità di rilanciare il Porto di Ancona con una ipotesi progettuale che prevedesse il suo ampliamento a mare mediante la formazione di una Penisola nel porto commerciale al fine di aumentare la capacità di attracco all'infrastruttura. Evidenzia altresì che la strategia di sviluppo debba essere basata proprio

P.zza Carducci 4 - 60015 - Falconara M.ma (AN) - C.F. e P.I. 00343140422
Pec: comune.falconara.protocollo@emarche.it

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA
Provincia di Ancona
3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture
U.O.C. Urbanistica e Patrimonio



Alla Giunta Comunale
Al Segretario Generale
Dott.ssa Carla Fruha

Prot. 4541
18 OTT. 2023

OGGETTO: Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29/06/2023. Documento istruttorio

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) è deputato a programmare gli obiettivi di sviluppo e circoscrivere gli elementi territoriali prodromici alla successiva fase di redazione/aggiornamento o adeguamento dei Piani Regolatori Portuali dei singoli porti amministrati dalle Autorità di Sistema Portuale. Esso è concepito dalla legislazione vigente come uno strumento strategico per individuare e delimitare l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali di pertinenza delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) al fine di programmare nel medio-lungo termine l'attuazione delle previsioni di sviluppo sostenibile tenendo conto anche delle limitate aree di interazione porto-città che complessivamente costituiscono l'ambito portuale di riferimento distinto nei singoli porti che compongono le AdSP.

Il DPSS è sottoposto, mediante conferenza dei servizi indetta dall'Autorità di sistema portuale ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, al parere di ciascun Comune e Regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo.

L'Autorità di Sistema ha indetto pertanto la Conferenza dei Servizi per il giorno 26 Ottobre 2023, al fine di acquisire i pareri degli Enti convocati, tra i quali il Comune di Falconara M.ma.

Lo scrivente Ufficio ha esaminato tutta la documentazione prodotta dall'Autorità di Sistema, comprese le richieste di integrazioni e, considerata la mole del materiale, ha ritenuto opportuno fornire una sintesi del DPSS riportando nel testo seguente quanto di più significativo in relazione al nostro territorio, al fine di supportare l'Amministrazione Comunale nell'espressione del proprio parere.

IL RAPPORTO DI SICUREZZA PORTUALE

Tra i porti rientranti nella AdSP-MAC, vi è il "Porto di Falconara Marittima". L'area portuale è riferita agli specchi demaniali marittimi di pertinenza delle strutture marittime adibite al traffico degli oli minerali (pontile di attracco radicato a terra e due strutture off-shore con pipeline di collegamento) ed alle correlate aree demaniali marittime a terra. I traffici delle rifinse liquide di questo terminale marittimo, attualmente afferiscono al polo industriale della Raffineria Api.

Il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP) del Porto di Ancona redatto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale fornisce il quadro conoscitivo per la valutazione del rischio dell'area portuale di Ancona. Il Rapporto identifica e descrive i potenziali scenari incidentali che potrebbero verificarsi all'interno dei confini demaniali del porto e contiene un'analisi di compatibilità territoriale elaborata con i criteri del D.M. 09.05.2001. Il Rapporto NON comprende il porto della raffineria API di Falconara Marittima che è un sito assoggettato al D.Lgs 105/20015 (Direttiva "Seveso" sulla prevenzione dei rischi di incidenti rilevanti).

P.zza Carducci 4 - 60015 - Falconara M.ma (AN) - C.F. e P.I. 00343140422
Pec: comune.falconara.protocollo@emarche.it



COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA

Provincia di Ancona

3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture U.O.C. Urbanistica e Patrimonio



la delega al Comune di Ancona del ruolo di Organismo Intermedio responsabile dell'attuazione della strategia integrata di sviluppo urbano sostenibile.

LA COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE REGIONALE SOVRAORDINATI A titolo informativo giova ricordare che il Programma di Governo della Regione Marche 2020-2025 "Ricostruiamo le Marche" assume 10 impegni strategici e 10 priorità operative per il nuovo sviluppo delle Marche. Del complesso delle Missioni individuate dal documento, quelle di interesse ai fini della stesura del DPSS consistono nella Missione 9 - Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente e nella Missione 10 - Trasporti e diritto alla mobilità.

In particolare la Missione 10 - Trasporti e diritto alla mobilità" illustra le prospettive di sviluppo del settore per il triennio 2021/2023 rispetto alle quali fondamentale risulta il potenziamento del "core asset" costituito dal porto di Ancona, dall'aeroporto di Falconara Marittima e dall'interporto di Jesi.

La connessione veloce e sostenibile dei tre scali, unita a una loro sana gestione, rappresenta il prerequisite del rilancio del sistema trasportistico regionale. Tra gli interventi prioritari, già segnalati in sede di definizione del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza (PNRR) al fine di intercettare i fondi europei straordinari "Next Generation EU", si collocano il potenziamento della connettività e dell'accessibilità all'aeroporto, dell'ultimo miglio stradale del porto di Ancona - nuovo collegamento veloce con la SSI16 e dell'ultimo miglio ferroviario merci del porto di Ancona e dell'interporto di Jesi.

Mediteraneo della rete europea TEN-T: il porto di Ancona e l'interporto di Jesi come nodi della rete centrale "core" e l'aeroporto di Falconara Marittima come nodo della rete generale "comprehensive". Rientrano nella rete TEN-T anche la A14 e la linea ferroviaria Adriatica (fino ad Ancona). Il collegamento del porto di Ancona con la grande viabilità stradale è complementare al progetto Lungomare Nord (Ancona) relativo alla velocizzazione del collegamento ferroviario dello scalo marittimo. A tale scopo, nel 2017 è stato sottoscritto un apposito Protocollo di intesa interistituzionale tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Marche, Comune di Ancona, Autorità Portuale, RFI e Anas per la realizzazione del lungomare nord (Ancona) intitolato "Comune di Ancona Lungomare Nord - realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interramento con gli scavi dei fondali marini, rettificazione e velocizzazione della linea ferroviaria".

La strategia del porto di Ancona rende necessario intercettare tutte le possibilità di finanziamento delle opere in merito a:

- Accessibilità nautica. L'opera è parte del vigente Piano regolatore portuale ed è inserita nell'elenco degli interventi connessi al Corridoio scandinavo-Mediterraneo.

Obiettivi:

- 1) completare la conformazione dell'accesso marittimo allo scalo, con la demolizione di una porzione del Molo Nord e l'adeguamento degli specchi acquei;
- 2) completare le infrastrutture per la movimentazione del traffico merci dello scalo di Ancona;
- 3) adeguare l'infrastruttura portuale alle nuove dimensioni delle navi passeggeri e da crociera, a fronte di una quasi saturazione delle capacità di banchina connesse al traffico passeggeri e crociera.

Con riguardo al Piano di Gestione Integrata delle Zone Costiere (Piano GIZC), approvato dall'Assemblea legislativa regionale con Delibera Amministrativa n.104 del 06.12.2019, il cui scopo è anche quello di definire e programmare i necessari interventi di manutenzione o di nuova realizzazione di opere finalizzate alla difesa costiera, il DPSS segnala che gli interventi geograficamente più prossimi alle aree portuali di competenza dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico sono:

- realizzazione di scogliere emerse e ripascimento del litorale sud Montemarciano e Falconara;
- realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce in corrispondenza del lungomare Nord di Ancona, con interrimento con materiale di escavo dei fondali marini, rettificazione e velocizzazione della linea.

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA

Provincia di Ancona

3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture U.O.C. Urbanistica e Patrimonio



sulla conquista di spazi a mare, strettamente connessa con il completamento del sistema delle opere esterne di difesa. Con riferimento alla suddetta nota Regionale, l'Autorità di Sistema ha accolto le richieste e adeguato gli elaborati, come comunicato con propria nota prot. n° 16665 del 03.10.2023.

OBIETTIVI DI SVILUPPO PER IL PORTO DI FALCONARA MARITTIMA

Obiettivo n.1: Valorizzazione della fascia costiera attualmente ad uso urbano.

L'Obiettivo 1 si basa sulla consapevolezza della prevalente destinazione urbana (turistica ricreativa balneazione) della fascia costiera prospiciente al comune di Falconara Marittima e dell'importanza delle attività ivi svolte non solo per l'Amministrazione ma per l'intera comunità. In questa ottica, l'obiettivo in oggetto è perseguito inquadrando la porzione di fascia costiera che, entro la circoscrizione territoriale di competenza dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale, è compresa tra il limite occidentale del Comune di Ancona e il Terminale petrolifero A.P.I., come area di interazione porto - città.

Ai sensi dell'art. 5, comma 1-quinquies, della L. n. 84/1994, «... la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di Sistema Portuale...».

Obiettivo n.2: Conservazione delle strutture portuali a servizio della Raffineria A.P.I.
Come noto, l'attività portuale nel Comune di Falconara Marittima si esplica presso il terminale marittimo al servizio della Raffineria A.P.I.. La strategia dell'impianto impone la conservazione delle strutture portuali e la conferma del suo assetto dallo stabilimento retrostante.

Obiettivo n.3: Salvaguardia dell'ambiente marino - costiero.

Questo obiettivo nasce in risposta all'esigenza di cercare di garantire ed accrescere la qualità dell'ambiente marino costiero e si manifesta nel saldo proposito di non compiere azioni che potrebbero inficiare tale ambiente che acquista ancor più forza alla luce dell'uso urbano a cui una estesa fascia costiera è destinato.

ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE URBANA DELLE AREE DI INTERAZIONE PORTO-CITTÀ

Il DPSS dedica inoltre un capitolo alla pianificazione urbana con l'obiettivo di fornire un inquadramento della strumentazione 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.

Questo documento tuttavia NON prende in alcuna considerazione il PRG di Falconara Marittima e le previsioni di riqualificazione finanziarie con il PNRR che riguardano le aree denominate "di interazione porto-città" adiacenti l'area portuale (terminale marittimo al servizio della Raffineria A.P.I.).

A tale riguardo è necessario rammentare che, per quanto riguarda le aree di interazione tra porto e città che il documento di programmazione strategica di sistema è deputato ad individuare, come peraltro già stabilito dal D.Lgs. n. 232/2017, anche l'ultimo assetto normativo all'art. 5 della Legge 84/94 ha sancito che queste sono soggette a pianificazione da parte dei comuni e delle regioni, previa acquisizione del parere da parte della AdSP. Di contro il DPSS riporta per il Comune di Ancona, tutti gli interventi previsti nelle aree di interazione porto-città compreso quello previsto il località Torrette ricordandone la genesi del finanziamento, le finalità ed i contenuti come di seguito riportato:

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 Pano. Il Comune di Ancona partecipa con il progetto "Waterfort Lungomare Nord" caratterizzato dalla messa in sicurezza dall'azione meteo-marina della linea ferroviaria Adriatica e della via Flaminia e la contestuale realizzazione dello "smart" park costituito dall'interramento dello specchio acquatico al piede della frana. Il 5 agosto 2016, con Decreto del Dirigente della PF Politiche Comunitarie della Regione Marche, il Progetto 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



COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA

Provincia di Ancona

3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture U.O.C. Urbanistica e Patrimonio



la delega al Comune di Ancona del ruolo di Organismo Intermedio responsabile dell'attuazione della strategia integrata di sviluppo urbano sostenibile.

LA COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE REGIONALE SOVRAORDINATI A titolo informativo giova ricordare che il Programma di Governo della Regione Marche 2020-2025 "Ricostruiamo le Marche" assume 10 impegni strategici e 10 priorità operative per il nuovo sviluppo delle Marche. Del complesso delle Missioni individuate dal documento, quelle di interesse ai fini della stesura del DPSS consistono nella Missione 9 - Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente e nella Missione 10 - Trasporti e diritto alla mobilità.

In particolare la Missione 10 - Trasporti e diritto alla mobilità" illustra le prospettive di sviluppo del settore per il triennio 2021/2023 rispetto alle quali fondamentale risulta il potenziamento del "core asset" costituito dal porto di Ancona, dall'aeroporto di Falconara Marittima e dall'interporto di Jesi.

La connessione veloce e sostenibile dei tre scali, unita a una loro sana gestione, rappresenta il prerequisite del rilancio del sistema trasportistico regionale. Tra gli interventi prioritari, già segnalati in sede di definizione del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza (PNRR) al fine di intercettare i fondi europei straordinari "Next Generation EU", si collocano il potenziamento della connettività e dell'accessibilità all'aeroporto, dell'ultimo miglio stradale del porto di Ancona - nuovo collegamento veloce con la SSI16 e dell'ultimo miglio ferroviario merci del porto di Ancona e dell'interporto di Jesi.

Mediteraneo della rete europea TEN-T: il porto di Ancona e l'interporto di Jesi come nodi della rete centrale "core" e l'aeroporto di Falconara Marittima come nodo della rete generale "comprehensive". Rientrano nella rete TEN-T anche la A14 e la linea ferroviaria Adriatica (fino ad Ancona). Il collegamento del porto di Ancona con la grande viabilità stradale è complementare al progetto Lungomare Nord (Ancona) relativo alla velocizzazione del collegamento ferroviario dello scalo marittimo. A tale scopo, nel 2017 è stato sottoscritto un apposito Protocollo di intesa interistituzionale tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Marche, Comune di Ancona, Autorità Portuale, RFI e Anas per la realizzazione del lungomare nord (Ancona) intitolato "Comune di Ancona Lungomare Nord - realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interramento con gli scavi dei fondali marini, rettificazione e velocizzazione della linea ferroviaria".

La strategia del porto di Ancona rende necessario intercettare tutte le possibilità di finanziamento delle opere in merito a:

- Accessibilità nautica. L'opera è parte del vigente Piano regolatore portuale ed è inserita nell'elenco degli interventi connessi al Corridoio scandinavo-Mediterraneo.

Obiettivi:

- 1) completare la conformazione dell'accesso marittimo allo scalo, con la demolizione di una porzione del Molo Nord e l'adeguamento degli specchi acquei;
2) completare le infrastrutture per la movimentazione del traffico merci dello scalo di Ancona;
3) adeguare l'infrastruttura portuale alle nuove dimensioni delle navi passeggeri e da crociera, a fronte di una quasi saturazione delle capacità di banchina connesse al traffico passeggeri e crociera.

Con riguardo al Piano di Gestione Integrata delle Zone Costiere (Piano GIZC), approvato dall'Assemblea legislativa regionale con Delibera Amministrativa n.104 del 06.12.2019, il cui scopo è anche quello di definire e programmare i necessari interventi di manutenzione o di nuova realizzazione di opere finalizzate alla difesa costiera, il DPSS segnala che gli interventi geograficamente più prossimi alle aree portuali di competenza dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico sono:

- realizzazione di scogliere emerse e ripascimento del litorale sud Montemarciano e Falconara;
- realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce in corrispondenza del lungomare Nord di Ancona, con interrimento con materiale di escavo dei fondali marini, rettificazione e velocizzazione della linea.

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA

Provincia di Ancona

3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture U.O.C. Urbanistica e Patrimonio



sulla conquista di spazi a mare, strettamente connessa con il completamento del sistema delle opere esterne di difesa. Con riferimento alla suddetta nota Regionale, l'Autorità di Sistema ha accolto le richieste e adeguato gli elaborati, come comunicato con propria nota prot. n° 16665 del 03.10.2023.

OBIETTIVI DI SVILUPPO PER IL PORTO DI FALCONARA MARITTIMA

Obiettivo n.1: Valorizzazione della fascia costiera attualmente ad uso urbano.

L'Obiettivo 1 si basa sulla consapevolezza della prevalente destinazione urbana (turistica ricreativa balneazione) della fascia costiera prospiciente al comune di Falconara Marittima e dell'importanza delle attività ivi svolte non solo per l'Amministrazione ma per l'intera comunità. In questa ottica, l'obiettivo in oggetto è perseguito inquadrando la porzione di fascia costiera che, entro la circoscrizione territoriale di competenza dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale, è compresa tra il limite occidentale del Comune di Ancona e il Terminale petrolifero A.P.I., come (area di interazione porto - città).

Ai sensi dell'art. 5, comma 1-quinquies, della L. n. 84/1994, «... la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di Sistema Portuale...».

Obiettivo n.2: Conservazione delle strutture portuali a servizio della Raffineria A.P.I. Come noto, l'attività portuale nel Comune di Falconara Marittima si esplica presso il terminale marittimo al servizio della Raffineria A.P.I.. La strategia dell'impianto impone la conservazione delle strutture portuali e la conferma del suo assetto dallo stabilimento retrostante.

Obiettivo n.3: Salvaguardia dell'ambiente marino - costiero.

Questo obiettivo nasce in risposta all'esigenza di cercare di garantire ed accrescere la qualità dell'ambiente marino costiero e si manifesta nel saldo proposito di non compiere azioni che potrebbero inficiare tale ambiente che acquista ancor più forza alla luce dell'uso urbano a cui una estesa fascia costiera è destinato.

ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE URBANA DELLE AREE DI INTERAZIONE PORTO-CITTÀ

Il DPSS dedica inoltre un capitolo alla pianificazione urbana con l'obiettivo di fornire un inquadramento della strumentazione 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.

Questo documento tuttavia NON prende in alcuna considerazione il PRG di Falconara M.ma e le previsioni di riqualificazione finanziarie con il PNRR che riguardano le aree denominate "di interazione porto-città" adiacenti l'area portuale (terminale marittimo al servizio della Raffineria A.P.I.).

A tale riguardo è necessario rammentare che, per quanto riguarda le aree di interazione tra porto e città che il documento di programmazione strategica di sistema è deputato ad individuare, come peraltro già stabilito dal D.Lgs. n. 232/2017, anche l'ultimo assetto normativo all'art. 5 della Legge 84/94 ha sancito che queste sono soggette di pianificazione da parte dei comuni e delle regioni, previa acquisizione del parere da parte della AdSP. Di contro il DPSS riporta per il Comune di Ancona, tutti gli interventi previsti nelle aree di interazione porto-città compreso quello previsto il località Torrette ricordandone la genesi del finanziamento, le finalità ed i contenuti come di seguito riportato:

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. Il Comune di Ancona partecipa con il progetto "Waterfort Lungomare Nord" caratterizzato dalla messa in sicurezza dall'azione meteo-marina della linea ferroviaria Adriatica e della via Flaminia e la contestuale realizzazione dello "smart" park costituito dall'interramento dello specchio acquatico al piede della frana. Il 5 agosto 2016, con Decreto del Dirigente della PF Politiche Comunitarie della Regione Marche, il Progetto 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



COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA

Provincia di Ancona

3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture
U.O.C. Urbanistica e Patrimonio

CONCLUSIONI

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema non è sottoposto a procedura di Valutazione Ambientale Strategica in quanto strumento di programmazione che individua indirizzi ed obiettivi da conseguire con strumenti di pianificazione successivi; pertanto non contiene gli studi tecnici atti a verificare la compatibilità con il territorio e con le matrici ambientali. Esso, è espressione di scelte politiche che riguardano lo sviluppo del territorio e che, come riportato nel DPSS medesimo, sono il frutto della progressiva attività di condivisione dei contenuti anche con i soggetti istituzionali.

Abbiamo tuttavia cercato di individuare, nell'ambito del DPSS, l'eventuale presenza di obiettivi che possano in futuro dare luogo a conseguenze positive o rischiose per il territorio di Falconara.

A tale riguardo si segnala che:

- Per il Porto di Ancona, il DPSS conferma il completamento/potenziamento del sistema delle dighe di difesa così come indicato dal Piano Regolatore Portuale (PRP) vigente (1988/1989). Sarebbe quindi che non vi siano previsioni di nuove opere di difesa al di fuori di quelle già previste nel suddetto PRP;
 - Per il Porto di Falconara, al di là dei 3 obiettivi riportati nello specifico paragrafo della presente relazione, si richiama l'attenzione all'interesse manifestato nel DPSS in merito alla possibilità di ospitare a Falconara Marittima un ormeggio offshore per una FSRU.
- Questa ipotesi di collocare una Unità Galleggiante di Stoccaggio e Rigassificazione collegato all'impianto a terra dell'API appare in contrasto con gli Obiettivi 1) e 3) enunciati nel DPSS per il Porto di Falconara Marittima oltre che con gli obiettivi di riqualificazione urbana riguardanti proprio le aree denominate "di interazione porto-città" adiacenti l'area portuale, per le quali sono in corso progettualità finanziate con il PNRR;

Il Funzionario Tecnico
PO UOC Urbanistica e Patrimonio
Arch. Maria Alessandra Marincioni

Il Dirigente del 3° Settore

Ing. ~~Elisabetta~~ ~~Mazzalupi~~

Allegati:

- 1) Planimetria con individuazione dell'area portuale di Falconara Marittima (in colore arancione) e dell'area di interazione porto-città (in colore rosso);
- 2) Planimetria con individuazione dell'area portuale di Ancona

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot.0047288-23/10/2023-D472-PG-0069-0006-P



COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA

Provincia di Ancona

3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture
U.O.C. Urbanistica e Patrimonio

Ad eccezione di quest'ultimo, che presuppone la disponibilità di sedimenti da dragaggio del porto di Ancona, non vengono segnalate interazioni significative o potenzialità critiche tra la programmazione di difesa costiera e quella strategica di sistema portuale.

CRITICITA'

Il DPSS analizza gli aspetti geologici e relative criticità per le pianificazioni portuali segnalando quanto segue per quanto riguarda il Porto di Falconara Marittima:

Il **primo fattore di rischio** è rappresentato dal rischio molto elevato di esondazione del fiume Esino, che coinvolge gran parte dell'area portuale del lato nord.

Un **altro fattore di rischio** è rappresentato dalla suscettibilità alla liquefazione dei sedimenti che interessano l'area portuale.

Un **ulteriore fattore di criticità** è costituito dalla presenza di una falda acquifera poco profonda, seppure frammentata e di scarsa potenzialità, comunque vulnerabile a fenomeni di inquinamento superficiale nonché potenzialmente soggetta ad intrusione salina.

Rammenta che le spiagge circostanti il porto sono in arretramento e soggette a mareggiate invasive, ciò comporta di considerare anche l'effetto del cambiamento climatico per meglio prevedere la futura evoluzione di tale fenomeno.

Segnala infine la presenza saluaria di terreni defribili come scadenti dal punto di vista geotecnico.

LE FASI DELLA PROCEDURA

La fase che ha preceduto la Redazione finale del Documento di Programmazione Strategica di Sistema adottato dall'Autorità di Sistema con Delibera n° 46 del 29/06/2023 è stata finalizzata, a seguito di incontri non solo con i soggetti istituzionali ovvero le Regioni, i Comuni e le Capitanerie di Porto, ma anche con gli operatori portuali e più in generale, con tutti i soggetti a vario titolo interessati, allo sviluppo e condivisione definitiva dei contenuti del DPSS ovvero della Relazione Illustrativa e degli Elaborati Grafici. In questo stadio di lavoro sono stati definiti gli obiettivi di sviluppo e i nuovi ambiti portuali delineando la vocazione dei singoli scali portuali ricomprendendo anche la ricognizione e la "messa a sistema" dei numerosi e diversificati progetti che l'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale ha già in essere oppure ha in fase di attivazione anche a seguito della approvazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

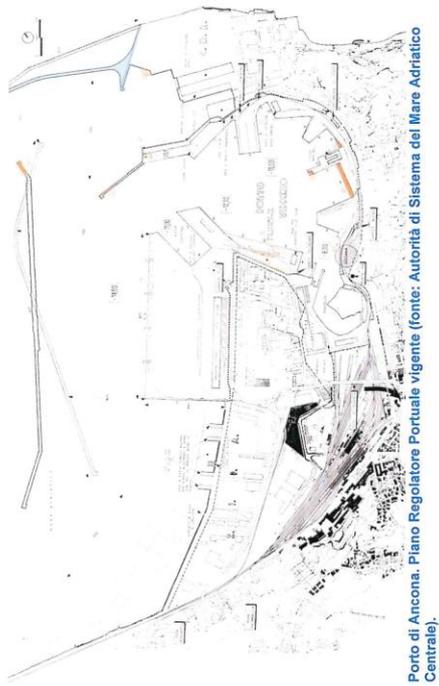
La fase attuale è quella successiva alla Adozione (avvenuta con Delibera n° 46/2023) che consiste nello svolgimento della Conferenza dei Servizi e nella successiva Approvazione del Documento da parte del Ministero.

Questa fase, attraverso il percorso politico-istituzionale previsto all'art. 5 comma 1 bis della L. n. 84/1994, è quella del **confronto ufficiale anche con i Comuni, cui il DPSS è sottoposto per l'acquisizione del parere**, e le Regioni che dovranno esprimere l'intesa prima dell'approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che si esprimerà in tal senso sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

La fase "post-Approvazione" del Documento di Programmazione Strategica di Sistema.

Il processo di programmazione e pianificazione delle strategie di sviluppo del Sistema Portuale non si concluderà con l'approvazione del DPSS, perché questo documento deve essere inteso come prodromico alle successive fasi di redazione/approvazione degli strumenti di pianificazione portuale, orientati ad individuare le specifiche caratteristiche e le destinazioni funzionali dei singoli porti. Questi potranno concretizzarsi in Adeguamenti Tecnici Funzionali o Varianti ai PRP vigenti oppure in Nuovi PRP che dovranno essere sottoposti alle procedure di VAS o VIA-VAS integrata.

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot.0047288-23/10/2023-D472-PG-0069-0006-P

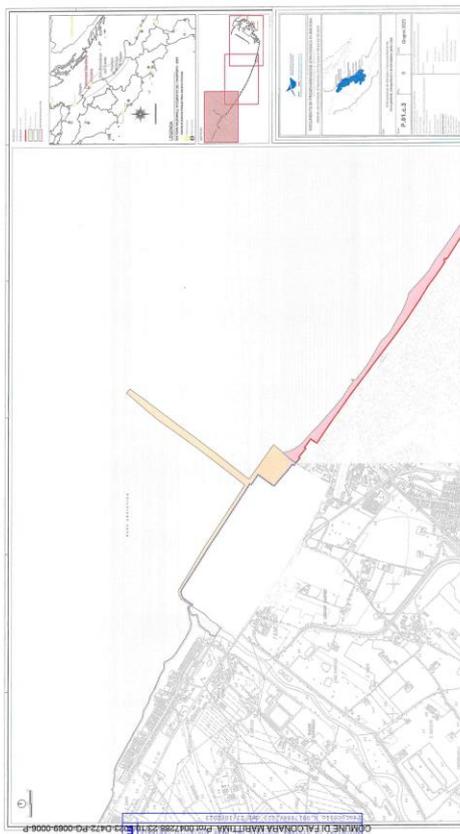


Simbolo	Descrizione
[Linea blu]	Linea di confine del porto
[Linea arancione]	Linea di confine della zona portuale
[Linea verde]	Linea di confine della zona industriale
[Linea rossa]	Linea di confine della zona residenziale
[Linea gialla]	Linea di confine della zona agricola
[Linea viola]	Linea di confine della zona forestale
[Linea grigia]	Linea di confine della zona urbana
[Linea nera]	Linea di confine della zona di riserva



Porto di Ancona. Inquadramento generale

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA. Prot.0047288-23/10/23
Protocollo N.0017886/2023 del 23/10/2023





Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

PROFILO N. 116750 DEL 18/10/2023

OGGETTO DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA DELL'AUTORITA' PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE ADOTTATO DAL COMITATO DI GESTIONE CON DELIBERAZIONE N. 46 DEL 29/06/2023. PARERE DEL COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA

PROFONDE	SERVIZIO INTERESSATO
3° SETTORE: GESTIONE GOVERNO, VALORIZZAZ. TERRITORIO E INFRASTRUTTURE	U.O.C. URBANISTICA E PATRIMONIO
	MARIA ALESSANDRA MARINCIONI

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Al sensi e per gli effetti della Legge 241/1990.

Data 18 OTT 2023 Il responsabile
Maria Alessandra Marincioni

VISTO l'art. 49, comma 1 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali approvato con Decreto Legislativo 18/08/2000 N. 267 e successive modifiche ed integrazioni;

IL RESPONSABILE TECNICO

Sulla presente proposta di deliberazione si esprime PARERE FAVOREVOLE di regolarità tecnica, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa.

Data 18 OTT 2023 Il Responsabile
Eleanora Mazzalupi

IL RESPONSABILE CONTABILE

Sulla presente proposta di deliberazione si esprime PARERE di regolarità contabile:

favorevole
 contrario
 l'atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente

NOTE:

Data 18 OTT 2023 Il responsabile
Dirigente Eleanora Mazzalupi
Fierpelli Mauro

Profilo di Giunta N. 116750 del 18/10/2023
Deliberazione della Giunta Comunale N. 355 del 20.10.2023

Pag. 7

Protocollo N. 0017886/2023 del 23/10/2023
COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA - Prot. 0047288-23/10/2023-D472-PG-0069-0006-P



Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

PROFILO N. 116750 DEL 18/10/2023

OGGETTO DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA DELL'AUTORITA' PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE ADOTTATO DAL COMITATO DI GESTIONE CON DELIBERAZIONE N. 46 DEL 29/06/2023. PARERE DEL COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA

Il sottoscritto Dirigente e/o Responsabile del Procedimento in riferimento alla delibera in oggetto

DICHiarANO

- che nei propri confronti:
- non ricorre conflitto, anche potenziale, di interessi a norma dell'art. 6 bis della Legge 241/1990 s.m.i., dell'art. 6 del D.P.R. 62/2013 e dell'art. 5 del Codice di comportamento del Comune di Falconara Marittima;
 - non ricorrono le cause di astensione previste dagli artt. 7 del D.P.R. n. 62/2013 e 6 del Codice di comportamento del Comune di Falconara Marittima;
 - non ricorrono le condizioni ostative previste dall'art. 35 bis del D.Lgs. n. 165/2001 e s.m.i.

Falconara Marittima, 18 OTT 2023 Il Responsabile del procedimento
Maria Alessandra Marincioni

Falconara Marittima, 18 OTT 2023 Il Dirigente
Eleanora Mazzalupi

Profilo di Giunta N. 116750 del 18/10/2023
Deliberazione della Giunta Comunale N. 355 del 20.10.2023

Pag. 6

Protocollo N. 0017886/2023 del 23/10/2023
COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA - Prot. 0047288-23/10/2023-D472-PG-0069-0006-P

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA

Provincia di Ancona

3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture
U.O.C. Urbanistica e Patrimonio

Alla Autorità di Sistema Portuale
Del Mar Adriatico Centrale

segreteria@pec.porto.ancona.it

alla cortese attenzione:
- del Responsabile del Procedimento. Segretario Generale Dott. Salvatore Minervino
- del Presidente

OGGETTO: Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Delibera n° 46 del 29.06.2023. Parere del Comune di Falconara Marittima

Con riferimento al DPSS in oggetto, in riscontro alla nota di Codesta Autorità Prot. n° 14518 del 28.08.2023, si trasmette, in esecuzione del punto 4) del dispositivo, la Delibera della Giunta Comunale n° 355 del 20.10.2023 a valere quale parere del Comune di Falconara Marittima di cui tenere conto in seno alla Conferenza dei Servizi.

Distinti saluti

MAMI

Il Dirigente del 3° Settore

Ingr. Eleonora Mazzalupi



Allegato:
Delibera Giunta Comunale n° 355/2023

P.zza Carducci 4 - 60016 - Falconara M.ma (AN) - C.F. e P.I. 00343140422
Pec: comune.falconara.protecolo@marche.it

Comune di Falconara Marittima
(Provincia di Ancona)

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto:

IL SINDACO

Prof.ssa Signorini Stefania

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott.ssa FRULLA Carla

A T T E S T A T O D I E S E C U T I V I T A'

La presente deliberazione diverrà esecutiva in data 02 NOV 2023 per la scadenza del termine di 10 giorni dalla pubblicazione (art. 134, comma 3, D.lgs 267/2000).

11, 23 OTT 2023

IL SEGRETARIO GENERALE

(Dott.ssa Carla Frulla)

A T T E S T A T O D I P U B B L I C A Z I O N E

La presente deliberazione è pubblicata, mediante affissione all'Albo Pretorio, per quindici giorni consecutivi previsti per legge a decorrere dal 23 OTT 2023

11, 23 OTT 2023

IL SEGRETARIO GENERALE

(Dott.ssa Carla Frulla)

Proposta N. 116750 del 18/10/2023
Deliberazione della Giunta Comunale N. 355 del 20/10/2023

Pag. 8



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Adriatico Centrale

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

DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

ATTI E COMUNICAZIONI DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI

INDETTA CON PROT. 14518 DEL 28/8/23

Prot. n.47288 del 23/10/2023

DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA
DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
ADOSSATO DAL COMITATO DI GESTIONE CON DELIBERA N. 46 DEL
29/06/2023; PARERE DEL COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0017886/2023 del 23/10/2023

13 Contributo della Regione Marche (24/10/2023)



All'Autorità di Sistema Portuale del Mar
Adriatico Centrale

PEC: segreteria@pec.porto.ancona.it

E
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0017965/2023 del 24/10/2023
Firmatario: Nardo Goffi

Oggetto: Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - **Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis** – Avviso di indizione della Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.m.i.i. – Forma semplificata e modalità asincrona – per l'espressione di parere da parte dei comuni e di contributo delle regioni, territorialmente interessati.

In riferimento alla Vostra nota Protocollo N.0016665/2023 del 03/10/2023, tenuto conto dell'accoglimento delle osservazioni tecniche formulate da questa regione, ivi riportato, ai fini della decisione della conferenza dei servizi di cui all'oggetto si ribadiscono le anzidette osservazioni che in questa sede si intendono integralmente richiamate.

Distinti saluti.

Il Direttore del Dipartimento Infrastrutture,
Territorio e Protezione Civile

(Arch. Nardo Goffi)

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

Sigla: NS
Fascicolazione: 410.50.50/2021/ITE/67

Via Palestro, 19 60122 Ancona Tel. 071.806 7301 – 7300 e-mail: dipartimento.infrastruttureterritorio@regione.marche.it
PEC: regione.marche.serviziottoritorio@emarche.it

C:\Users\nicoletta_santelli\OneDrive - Regione Marche\000] LAVORO\Porto di Ancona DPSS CDS\Ripresa Procedimento\parere della Regione per CDS del 23.10.2023.docx

14 Parere del Comune di Pesaro (26/10/2023)



COMUNE di PESARO
Servizio Economia e Sviluppo Urbano
U.O. Patrimonio

Rif. Prot. n. 121224/2023
2023/6.1/18

Pesaro, 26/10/2023

**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL
MARE ADRIATICO CENTRALE**
segreteria@pec.porto.ancona.it

e p.c.:

CAPITANERIA DI PORTO DI PESARO
Servizio Personale Marittimo/Attività Marittime e
Contenzioso
Sezione Demanio e Contenzioso
pec_cp-pesaro@pec.mit.gov.it

**SERVIZIO URBANISTICA E TUTELA
AMBIENTALE**

SERVIZIO OPERE PUBBLICHE

SERVIZIO MANUTENZIONI E VIABILITÀ

Segreteria Assessore **RICCARDO POZZI**

Gabinetto del Sindaco
Loro Sedi

E	AUTORITÀ PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
U	COMUNE DI PESARO
	Protocollo N. 0018/2023
	Protocollo N. 0131506/2023 del 26/10/2023
	Copia di Originale/Digitale
	Firmatario: Marco Fattore

Oggetto: **Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale – Conferenza di Servizi Decisoria in forma semplificata e modalità asincrona – Ripresa dei termini**

PARERE

Visti:

- la nota dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale acquisita al PG in data 04/10/2023 prot. 121224, con la quale viene comunicata la formale ripresa dei termini del procedimento in oggetto per l'espressione di parere da parte dei Comuni e di contributo delle regioni, territorialmente interessate;
- la Relazione illustrativa aggiornata e il riscontro sintetico contenuto nell'elaborato "Atti e comunicazioni della Conferenza dei Servizi indetta con prot. 14518 del 28/08/2023;

atteso che, con riguardo ai punti già evidenziati nella richiesta di questa Amministrazione Comunale inoltrata con prot. 111031 del 12/09/2023 e riscontrati da parte dell'AdSP, si rileva:

- 1. Vasca di colmata:** il documento è stato integrato con uno specifico stralcio planimetrico inerente le possibili ipotesi di colmate (interne ed esterne) del porto di Pesaro da contestualizzare ai dragaggi dei fondali, facendo riferimento ai possibili scenari di "colmata esterna" del porto (con capacità stimate tra **26.000 m³** e **460.000 m³**) tramite un nuovo assetto planimetrico della diga foranea di sottoflutto (ponente), oltre alla piccola colmata del

tratto di estremità sud della Calata Caio Duilio (capacità massima stimata in questa sede in **5.000 m³**). Demandando altresì gli ulteriori approfondimenti a successiva fase di pianificazione di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) dell'attuale assetto infrastrutturale delle opere foranee del porto con ripristino dei fondali portuali per le esigenze di sicurezza alla navigazione ed attuati anche nel breve termine.

2. **Accessibilità del porto e collegamenti terrestri:** non sono stati aggiornati gli elaborati progettuali (in particolare la Tav. P05.c), significando che la Tav. P05.c non può essere modificata inserendo assetti planimetrici e tantomeno opere altrimenti non previste dal vigente PRP ovvero da Adeguamenti Tecnico Funzionali e/o Varianti di detto PRP se non approvati ai sensi della normativa vigente. Tuttavia, in questa fase di programmazione degli obiettivi di sviluppo strategico di sistema, si è precisato nella Relazione Illustrativa che, ai fini del miglioramento dell'accessibilità e mobilità terrestre, si ritiene prioritaria la disponibilità di aree e spazi adeguati alle esigenze della viabilità cittadina, anche tramite l'attuazione di vasche di colmata, nella previsione di consentire e regolamentare, anche solo per finalità stagionali, accessi e parcheggi adeguati. A tal scopo la AdSP-MAC propone di perseguire una "univoca definizione della dividente demaniale" per le finalità non solo della redazione del Piano Regolatore Portuale ma anche per altri atti di pianificazione e gestione territoriale, di competenza del Comune e della Regione.
3. **Interramento Darsena Sud:** la richiesta tesa ad ottenere il cronoprogramma di dettaglio dell'attuazione dei vari stralci di intervento è stata demandata alle successive fasi di pianificazione in cui verranno progettati gli interventi necessari da contestualizzare con quelli di dragaggio dei fondali ed inquadrare anche come rimodulazione delle aree retroportuali e delle aree di interazione porto-città valutando la possibilità di acquisire spazi a terra per migliorare la viabilità cittadina. Tuttavia, non sono stati forniti chiarimenti in relazione alla variazione di destinazione d'uso di porzione della Darsena Commerciale, stante l'attuale destinazione della Darsena Sud del porto interno al ricovero del naviglio da pesca e del diporto nautico.
4. **Ambito portuale:** con riguardo alla non corretta delimitazione riportata nelle tavole di DPSS delle aree portuali, retroportuali e di interazione porto-città e alle criticità emerse in ordine a una "univoca definizione della dividente demaniale", la AdSP ha puntualizzato che la delimitazione dell'ambito portuale come definita nel DPSS è una mera delimitazione geografica, che comunque non preclude ed inficia la nuova auspicabile ridefinizione della "dividente demaniale" altresì indispensabile per le finalità non solo della redazione del PRP, per quanto attiene le aree portuali e retroportuali, ma anche per altri atti di pianificazione e gestione territoriale, di competenza del Comune e della Regione afferenti le aree di interazione tra porto e città. Nel DPSS è stato delimitato come ambito portuale l'area compresa tra la sponda in destra idraulica del fiume Foglia, dalla foce sino al ponte della Strada Panoramica Adriatica, ed il limite a levante della presunta dividente demaniale marittima come desumibile dalla documentazione tecnica risalente anche al 1950-1953, assumendo come "polilinea di riferimento" la posizione della "dividente demaniale" documentata dalla Direzione Regionale Marche dell'Agenzia del Demanio di cui alla Nota trasmessa dalla Direzione Regionale Marche dell'Agenzia del Demanio (rif. prot. ARR-011636-16_10_2020), tuttavia non corrispondente con la dividente di cui alle mappe SID trasmesse dal Ministero Infrastrutture e Trasporti a questa A.C. con nota prot. 25006 del 18/05/2002.

Atteso comunque che:

- è stata esclusa dal limite del PRP (Tav. P.05.c) la sponda destra del Fiume Foglia, tuttavia rimangono incluse alcune aree destinate alla viabilità nell'area compresa tra Strada Calata Caio Duilio e Via Cecchi;
- nella **Tav. P.05.a** vengono riportate sia la dividente demaniale da SID, sia quella di cui ai verbali 1950-1953, mentre nella **Tav.P.05.c** non viene graficizzata alcuna dividente demaniale, ove la delimitazione dell'ambito portuale viene adottata quale mera delimitazione geografica e non già invece programmazione degli obiettivi di sviluppo strategico;

E
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018124/2023 del 26/10/2023

COMUNE di PESARO

U.O. Patrimonio

- come si evince dalla Relazione illustrativa aggiornata, gli assetti planimetrici inerenti nuove specifiche opere portuali, palesati dalle amministrazioni e/o soggetti coinvolti nelle fasi di condivisione del DPSS, possono solo essere recepiti in atti come proposte ed indicazioni cui fare riferimento per i futuri strumenti pianificatori e non possono costituire un elemento di "presunta" variazione della delimitazione geografica dei porti di sistema oggetto del DPSS.

Ribadite:

- le considerazioni già espresse da questa A.C. con nota prot. 111031 del 12/09/2023 e gli atti ivi richiamati;
- la volontà di coltivare un confronto aperto con la Capitaneria di Porto di Pesaro e le Amministrazioni statali interessate nel procedimento di aggiornamento e possibile ridefinizione degli assetti proprietari da anni contesi, rinnovata da ultimo da questa A.C. con nota prot. 30201 del 07/03/2023, ai fini di una futura risoluzione e definizione del profilo dominicale.

Tutto ciò premesso e considerato, con la presente si esprime parere favorevole alle seguenti condizioni:

1. **Vasca di colmata:** che la vasca venga destinata a servizio esclusivo del Porto di Pesaro e che ne venga prevista la realizzazione per stralci funzionali, tramite cronoprogramma di dettaglio dell'attuazione degli stralci d'intervento e l'indicazione puntuale della relativa capacità. A tal fine si rende necessario che la dimensione delle vasche di colmata (posizionate rispettivamente presso il molo di sottoflutto e Calata Duilio sud) siano calcolate in funzione della quantità di sedimenti da asportare nel Porto di Pesaro in relazione alle profondità rilevate negli elaborati del DPSS. In considerazione della posizione della vasca dell'avamposto che risulta inserita ai piedi del Parco San Bartolo e pertanto di elevato pregio paesaggistico e ambientale, e la presenza della foce del fiume Foglia, si chiede altresì di dimostrare nelle successive fasi di pianificazione la compatibilità della vasca con le criticità evidenziate all'interno dell'**Allegato 5 "Aspetti geologici e relative criticità per le pianificazioni portuali"**, specie in relazione al rischio molto elevato di esondazione, alla suscettibilità alla liquefazione dei sedimenti, all'instabilità di versante e alla presenza di falda acquifera.
2. **Accessibilità del porto e collegamenti terrestri:** che venga considerata nelle successive fasi di pianificazione la realizzazione del **ponte ciclo-pedonale** che collega Baia Flaminia e la sponda sinistra del Porto (il cui PFTE è stato approvato con Delibera di Giunta Comunale n.193 del 25/11/2019), contemplando la predetta previsione unitamente al mantenimento del pubblico utilizzo dei **parcheggi** ubicati presso la Darsena Commerciale al termine della Strada tra i Due Porti. Nell'ottica di sviluppare il potenziale dell'area portuale e in linea con le previsioni di sviluppo per una mobilità più sostenibile all'interno della stessa (Bicipolitana, rete del trasporto pubblico, ZTL, parcheggi di interscambio, etc.), si chiede che venga garantita e mantenuta la continuità degli itinerari di collegamento viabilistico e della mobilità ciclo-pedonale lungo l'asse via Cecchi - Calata Caio Duilio - molo di ponente, includendo tra le "Aree interazione Porto-Città", l'area all'incrocio tra via Cecchi e via Calata Caio Duilio (che consente il collegamento da Via Cecchi con la banchina Est).
3. **Interramento Darsena Sud e dragaggi:** stante comunque la priorità di avviare adeguati lavori di dragaggio per il ripristino dei fondali portuali ai fini della sicurezza della navigazione e dello stazionamento all'ormeggio delle imbarcazioni, si chiede che l'intervento di interrimento della darsena sud venga subordinato al dragaggio dell'avamposto e della darsena commerciale, dettagliando nel cronoprogramma relativo alle successive fasi di pianificazione, le modalità e i tempi di attuazione dei vari stralci d'intervento; che vengano forniti i necessari chiarimenti e/o aggiornamenti in relazione alla variazione di destinazione d'uso di porzione della Darsena Commerciale, stante l'attuale destinazione della Darsena Sud del porto interno al ricovero del naviglio da pesca e del diporto nautico.
4. **Ambito portuale:** considerate le criticità già da tempo evidenziate (e la volontà di coltivare un confronto rinnovata da ultimo da questa A.C. con nota prot. 30201 del 07/03/2023) e tuttora

E
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018124/2023 del 26/10/2023



COMUNE di PESARO

U.O. Patrimonio

non ancora risolte, si ribadisce fin da ora quanto contenuto nella delibera di giunta Comunale n. 343 del 13.12.2022 avente ad oggetto "ATTO DI INDIRIZZO esito della richiesta formulata dalla CAPITANERIA DI PORTO DI PESARO di cui al verbale del 28 luglio 2022 (prot. 106035 del 8.09.2022) e del verbale di CDS del 4.10.2022 ex art. 14-ter della l.241/90 (prot. n. 150345/2022)", auspicando che nel breve termine sia possibile addivenire a una risoluzione e definizione del profilo dominicale.

Distinti Saluti.

**Il Responsabile del
Servizio Economia e Sviluppo Urbano**
(Dott. Marco Fattore)

(documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005)

E
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018124/2023 del 26/10/2023



Si trasmette parere per conferenza dei servizi

E
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018124/2023 del 26/10/2023

15 Parere del Comune di Ancona (30/10/2023)



COMUNE DI ANCONA Comune di Ancona	P
Riproduzione Cartacea di documento Firmato Digitalmente ai sensi artt 20 e 22 DI 82/2005	
Protocollo N.0186449/2023 del 28/10/2023	
Class. 6.2 «URBANISTICA: STRUMENTI DI ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE GENERALE»	
Firmatario: CLAUDIO CENTANNI	
Documento Principale	

COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

Ancona, li 28 ottobre 2023

**Al Segretario Generale
dell'Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Centrale**
dott. Salvatore MINERVINO
segreteria@pec.porto.ancona.it

p.c **al Sindaco del Comune di Ancona**
avv. Daniele SILVETTI

E
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023

Oggetto: Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale – Adozione del Comitato di Gestione Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis – Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.m.i.i. – Forma semplificata e modalità asincrona – per l'espressione di parere da parte dei comuni e di contributo delle regioni, territorialmente interessati.
PARERE COMUNE DI ANCONA

Il presente parere del Comune di Ancona è formulato, nei termini di propria competenza, in relazione alla documentazione trasmessa con prot. n 0149193 del 29/08/2023 nonché alla documentazione aggiornata ed inviata con prot. n n.170120 del 04.10.2023 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ai fini della procedura di approvazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema di cui all'art. 5 della Legge 84/ del 28.01.1994 smi.

1 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Il D.Lgs. n. 169 del 04/08/2016, "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124":

- istituisce le Autorità di Sistema Portuale abolendo le Autorità Portuali;
- introduce il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), strumento che delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo dei porti del sistema portuale, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie;

Il D.Lgs. n. 232 del 13/12/2017 "Disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169" stabilisce che il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) si deve comporre di un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) oltre che di Piani Regolatori Portuali (PRP) distinti per ciascun porto di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale;

Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema di cui al D.Lgs. n. 232 del 13/12/2017:

- deve configurarsi coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica;

1



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

- definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di sistema portuale;
- individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano;
- prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori portuali di cui al comma 1-sexies

il D.Lgs. n. 121 del 10/09/2021 "Decreto Infrastrutture", convertito in Legge 156 del 09/11/2021, aggiorna ulteriormente la Legge 28 gennaio 1994, n. 84, al fine di adeguarla agli adempimenti richiesti dal PNRR nel settore trasporti, definisce un aggiornamento normativo sulla programmazione e pianificazione dei porti di interesse statale rimodulando l'art. 5 della L.84/1994 nei contenuti e nelle procedure nonché nel titolo che diventa "Documento di Programmazione Strategica di Sistema. Piano Regolatore Portuale"

L'art. 5 c.1 della legge 84/1984 attualmente vigente stabilisce che il Documento di Programmazione Strategica di Sistema:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di Sistema Portuale coerenti con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, con il Piano Strategico nazionale della Portualità e della Logistica nonché con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali;
- b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale;
- c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione porto-città;
- d) Individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

L'art. 5 c.1 quinquies della legge 84/1984 attualmente vigente stabilisce che:

- la pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di Sistema Portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del Piano Regolatore Portuale, strumento che sarà redatto successivamente all'approvazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema e che rappresenterà l'unico strumento di pianificazione e governo del territorio nel proprio perimetro di competenza in quanto piano territoriale di rilevanza statale;
- la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di Sistema Portuale.

L'art. 5 c.1 bis della legge 84/1984 attualmente vigente definisce la seguente procedura:

- adozione da parte del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale
- sottoposizione, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241 indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

L'intervenuto giudizio di legittimità costituzionale espresso dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 6/2023 al punto 2) dichiara che "...il DPSS è approvato, nei quarantacinque giorni successivi

2

E
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

all'acquisizione del parere del comune, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale...".

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema non è assoggettato alla procedura di VAS Valutazione Ambientale Strategica così come indicato all'art. 5 c. 1 bis della legge 84/1994.

2 QUADRO TECNICO-AMMINISTRATIVO

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023

L'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale risulta tra le sedici Autorità di sistema portuale istituite dalla Legge 84/1994 e ss.mm.ii. (art. 6 comma 1 lettera n); i porti rientranti nella AdSP-MAC sono i seguenti:

1. Ancona,
2. Falconara
3. Pescara
4. Pesaro
5. San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica),
6. Ortona
7. Vasto

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, presentato all'Organismo di partenariato della risorsa mare con l'espressione di parere favorevole, è stato adottato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023, ai sensi dell'articolo 5, comma 1-bis della Legge.

Con nota dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale prot. n.0014518/2023 del 28/08/2023, registrata al Comune di Ancona con prot. 0149193 del 29/08/2023, è stata indetta, in attuazione alle disposizioni di cui all'art. 5 c. 1 bis della l.84/1994, apposita Conferenza di Servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, comma 2, legge 241/1990 ss.mm.ii. finalizzata all'ottenimento del parere di ciascun comune e contributo di ciascuna regione territorialmente interessati sul Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di.

Alla Conferenza dei servizi sono stati invitati i seguenti soggetti:

- Comune di Ancona per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Pesaro per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Falconara Marittima per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di San Benedetto del Tronto per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Pescara per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Ortona per l'espressione del parere di competenza;
- Comune di Vasto per l'espressione del parere di competenza;
- Regione Marche per un contributo finalizzato alla successiva intesa di competenza;
- Regione Abruzzo per un contributo finalizzato alla successiva intesa di competenza;

Il parere dovrà essere espresso entro 45 giorni dall'indizione della Conferenza dei Servizi e pertanto entro il 12 ottobre 2023; la mancata espressione del parere o il parere non motivato o non formulato in termini di assenso o di dissenso, equivalgono ad assenso senza condizioni (comma 4 art. 14-bis legge 241/1990 e ss. mm./ii) e art. 5 comma 1-bis della Legge 84/1994.

3



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

La documentazione trasmessa con la citata nota n. 0149193 del 29/08/2023 dall'AdSP del Mare Adriatico Centrale risulta essere la seguente:

- Delibera del Comitato di Gestione di AdSP MAC n. 46 del 29.06.2023;
- Relazione Illustrativa;

Elaborati Grafici:

- P.01.a Attuali limiti portuali e demaniali. Porti di Ancona e Falconara;
- P.01.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ancona e Porto di Falconara;
- P.01.c1 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.c2 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.c3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.d Collegamenti stradali e ferroviari locali. Porto di Ancona e Porto di Falconara;
- P.02.a Ambito portuale di San Benedetto. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.02.b Ambito portuale di San Benedetto. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.02.c Ambito portuale di San Benedetto. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.03.a Ambito portuale di Pescara. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.03.b Ambito portuale di Pescara. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.03.c Ambito portuale di Pescara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.04.a Ambito portuale di Ortona. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.04.b Ambito portuale di Ortona. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.04.c Ambito portuale di Ortona. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.05.a Ambito portuale di Pesaro. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.05.b Ambito portuale di Pesaro. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.05.c Ambito portuale di Pesaro. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città.

Allegati:

- Allegato 1 Dispositivi Normativi di Riferimento;
- Allegato 2 Analisi di rischio d'area (vol.1). Sorgenti di rischio e scenari incidentali estratti dal RISP del Porto di Ancona;
- Allegato 3 Analisi di rischio d'area (vol.2). Metodologia della valutazione del rischio d'area e criteri di classificazione di compatibilità territoriale (D.M. 09/05/2001);
- Allegato 4 Pianificazioni portuali vigenti e relativi stati di attuazione ed adeguamento;
- Allegato 5 Aspetti geologici e relative criticità per le pianificazioni portuali;
- Allegato 6 Pianificazione urbana.

Con nota prot. n. 160027 del 18.09.2023 l'AdSP del Mare Adriatico Centrale ha comunicato, ai sensi dell'art. 2 c.7 della L.241/1990 s.m.i., la sospensione dei termini del procedimento di Conferenza dei Servizi per la durata massima di 30 giorni decorrenti dal 12.09.2023, al fine di produrre specifiche integrazioni richieste:

- dal comune di Pesaro con lettera prot. AdSP MAC n.111031 del 12.09.2023
- dalla Regione Marche con lettera prot. AdSP MAC n.111031 del 12.09.2023

Con nota prot. n.170120 del 04.10.2023 l'AdSP del Mare Adriatico Centrale ha comunicato la ripresa del procedimento di Conferenza dei Servizi con **termine d'invio del parere fissato al 02.11.2023** ed ha trasmesso la seguente documentazione:

1. Relazione Illustrativa con Integrazioni da Conferenza dei Servizi avviata con prot. 14518 del 28.08.2023;
2. nuovo elaborato denominato Atti e Comunicazioni della Conferenza dei Servizi indetta con prot. 14518 del 28.08.2023.



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

Il DPSS, pertanto, allo stato attuale risulta essere composto dalla seguente documentazione:

- Delibera del Comitato di Gestione di AdSP MAC n. 46 del 29.06.2023;
- Relazione Illustrativa con Integrazioni da Conferenza dei Servizi avviata con prot. 14518 del 28.08.2023;.
- Atti e Comunicazioni della Conferenza dei Servizi indetta con prot. 14518 del 28.08.2023

Elaborati Grafici:

- P.01.a Attuali limiti portuali e demaniali. Porti di Ancona e Falconara;
- P.01.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ancona e Porto di Falconara;
- P.01.c1 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.c2 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.c3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.01.d Collegamenti stradali e ferroviari locali. Porto di Ancona e Porto di Falconara;
- P.02.a Ambito portuale di San Benedetto. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.02.b Ambito portuale di San Benedetto. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.02.c Ambito portuale di San Benedetto. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.03.a Ambito portuale di Pescara. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.03.b Ambito portuale di Pescara. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.03.c Ambito portuale di Pescara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.04.a Ambito portuale di Ortona. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.04.b Ambito portuale di Ortona. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.04.c Ambito portuale di Ortona. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città;
- P.05.a Ambito portuale di Pesaro. Attuali limiti portuali e demaniali;
- P.05.b Ambito portuale di Pesaro. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio;
- P.05.c Ambito portuale di Pesaro. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città.

Allegati:

- Allegato 1 Dispositivi Normativi di Riferimento;
- Allegato 2 Analisi di rischio d'area (vol.1). Sorgenti di rischio e scenari incidentali estratti dal RISP del Porto di Ancona;
- Allegato 3 Analisi di rischio d'area (vol.2). Metodologia della valutazione del rischio d'area e criteri di classificazione di compatibilità territoriale (D.M. 09/05/2001);
- Allegato 4 Pianificazioni portuali vigenti e relativi stati di attuazione ed adeguamento;
- Allegato 5 Aspetti geologici e relative criticità per le pianificazioni portuali;
- Allegato 6 Pianificazione urbana.



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

3 ATTIVITÀ ISTRUTTORIA

elaborato: RELAZIONE ILLUSTRATIVA con integrazioni da CdS avviata con prot. 14518/2023

L'elaborato risulta essere aggiornato, rispetto a quello inviato con nota prot. 0149193 del 29/08/2023, nei seguenti capitoli:

- 1 Premessa
- 6.2.1 Obiettivi di Sviluppo per i Porti di Ancona e Falconara Marittima
- 6.2.1 Obiettivi di Sviluppo per il Porto di Pesaro
- 7.5 Definizione e ripartizione degli ambiti portuali - Porto di Pesaro

La seguente istruttoria, pertanto, è stata impostata facendo riferimento alla versione aggiornata del documento.

E' possibile individuare una articolazione della Relazione strutturata su tre livelli:

- Ricognitivo
- Strategico
- Operativo

3.1 LIVELLO RICOGNITIVO

Il **livello Ricognitivo** restituisce un quadro complessivo inerente i principali strumenti di pianificazione/programmazione nazionale, le attuali dotazioni infrastrutturali dei singoli porti, le principali dinamiche e tendenze evolutive della portualità, i contesti economici e territoriali di riferimento; i capitoli interessati sono i seguenti:

- 1 PREMESSA
- 2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI
- 3 RICOGNIZIONE ED ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEI PORTI DI SISTEMA
- 4 CONTESTO ECONOMICO E TERRITORIALE DELL'ADSP
- 5 ECONOMIA MONDIALE, RELAZIONI COMMERCIALI E ULTERIORI ATTIVITÀ PRODUTTIVE ED INDUSTRIALI LEGATE AI PORTI. TENDENZE EVOLUTIVE

La versione aggiornata contiene alcune precisazioni sulla finalità del DPSS; in particolare nel capitolo 1 Premessa viene esplicitato che "...gli elaborati che compongono il DPSS devono essere finalizzati a "programmare" lo sviluppo sostenibile dei porti di sistema, sulla base di una "delimitazione geografica" degli ambiti portuali di pertinenza e suddivisione nelle tre aree di pertinenza, demandando ad altri successivi atti e procedure la concreta "pianificazione" (tecnica, economica ed ambientale) nonché attuazione delle "opere" e delle "funzioni" portuali necessarie per il perseguimento degli obiettivi di gestione e sviluppo sostenibile del sistema portuale prefissati dal DPSS.

Come premessa generale si precisa quindi che, gli assetti planimetrici inerenti nuove specifiche opere portuali, palesati dalle amministrazioni e/o soggetti coinvolti nelle fasi di redazione/condivisione del DPSS, da ultimo nell'ambito della Conferenza dei Servizi indetta per acquisire i relativi pareri, possono solo essere recepiti in atti come proposte ed indicazioni cui fare riferimento per i futuri strumenti pianificatori. Non possono costituire un elemento di "presunta" variazione della delimitazione geografica dei porti di sistema oggetto del DPSS ma solo di indirizzo per la programmazione dello sviluppo sostenibile dei porti di sistema. Peraltro l'esatta ubicazione e conformazione plano-altimetrica dei suddetti "interventi" palesati dalle amministrazioni e soggetti coinvolti potrà essere pianificata e definita in concreto per gli aspetti tecnici, economici ed ambientali solo sulla base di dati oggettivi desunti da indagini e studi specialistici propri delle successive attività di pianificazione (ATF e PRP) e progettazione."

6

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

3.2 LIVELLO STRATEGICO

Il **livello Strategico** risponde all'esigenza di definire gli obiettivi di cui all'art. 5 c.1 della legge 84/1994; il capitolo interessato è il 6 – Obiettivi di Sviluppo dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale.

Una prima parte identifica i Punti di Forza e Punti di Debolezza dell'intero sistema portuale a cui corrisponde una strategia di sviluppo che identifica i seguenti Obiettivi di Sviluppo Sostenibile:

- OS 1 affiancamento al porto di Ancona, nodo "core" nella rete globale Ten-T europea (per gli scenari di attuazione al 2030 dei corridoi Baltico-Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo), del porto di Ortona in qualità di nodo "comprehensive" per gli scenari al 2050;
- OS 2 manutenzione e potenziamento delle infrastrutture portuali, in sinergia anche con l'attuazione dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio (viario e ferroviario), per contribuire all'evoluzione delle "Autostrade del Mare" lungo i due corridoi intermodali longitudinale e trasversale afferenti al Mare Adriatico assumendo il ruolo di "polo marittimo" di riferimento nella Macroregione Adriatico-Ionica per i collegamenti tra l'Europa continentale ed il Mediterraneo orientale;
- OS 3 riduzione degli scenari di rischio potenziale associati ai traffici dei prodotti petroliferi eliminandoli dai porti che ricadono all'interno di centri urbani anche attraverso la ricollocazione e potenziamento di queste tipologie di traffici su porti di sistema più idonei per collocazione geografica;
- OS 4 mantenimento e sviluppo della vocazione turistica di ciascun porto;
- OS 5 mantenimento e sviluppo della vocazione peschereccia di ciascun porto prevedendo, se necessario, la conversione di parte delle attività da pesca in pesca/turismo;
- OS 6 mantenimento e l'eventuale sostegno e sviluppo delle attività cantieristiche per la nautica da diporto anche in relazione ai porti minori;
- OS 7 miglioramento della qualità delle acque portuali finalizzato a:
- prevenire la confluenza ed immissione di acque reflue negli specchi d'acqua portuali e comunque ridurre l'impatto diretto delle acque portuali sulle acque marine e di conseguenza la dispersione lungo i bassi fondali della fascia litoranea limitrofa in particolare quella posta sottoflutto;
 - evitare che i sedimenti portuali possano essere contaminati dalle acque reflue confluenti negli specchi d'acqua portuali in modo tale da consentire la gestione dei sedimenti di dragaggio portuali i quali a regime dovranno essere utilizzati in via prioritaria per il ripascimento costiero e in via subordinata, ovvero quando le caratteristiche granulometriche non lo consentano, al loro diretto versamento a mare su profondità superiori rispetto a quelle che delimitano verso il largo la "fascia attiva" al fine di mantenere la stabilità della piattaforma continentale nel rispetto di quanto previsto dal DM 173/2016 e dal DM 172/2016 per il porto di Falconara Marittima;
- OS 8 dotare tutti i porti di vasche di colmata e/o di sistemi di trattamento dei materiali di dragaggio finalizzati ad accogliere o a trattare i sedimenti che per il loro carico inquinante non possono essere utilizzati né per il ripascimento costiero, né per il loro versamento a mare. Le vasche di colmata e i sistemi di trattamento dei sedimenti dovranno essere posti al servizio di tutti i porti afferenti all' AdSP;
- OS 9 programmazione delle esigenze di approfondimento e/o ripristino dei fondali portuali in funzione dei requisiti di funzionalità e previsioni di sviluppo delle diverse tipologie e dimensioni dei traffici portuali contemplandone la gestione dei sedimenti dragati, anche secondo principi di economia circolare;
- OS 10 promuovere processi di valorizzazione del rapporto porto - città, quale potenziale, imprescindibile, fattore di crescita del territorio dal punto di vista economico, occupazionale e sociale. Tale valorizzazione si concretizza promuovendo e concordando

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023

7



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

processi di integrazione tra le aree retro-portuali e di interazione porto-città contemplando quindi anche l'individuazione di aree ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale da demandare alla competenza pianificatoria di comune/regione (aree di interazione porto - città) e, in corrispondenza delle aree retroportuali a diretto contatto con quelle urbane, nella definizione di affacci urbani e aree di margine da rigenerare, coniugando le esigenze di sviluppo di porto e città.

La relazione prosegue declinando gli Obiettivi di Sviluppo sui singoli scali portuali; per quanto riguarda il porto di Ancona, la strategia di sviluppo "territorializza" gli OS rispetto a specifici sotto ambiti di riferimento al fine di costituire un orientamento per le future scelte pianificatorie del Piano Regolatore Portuale:

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023

Obiettivo n.1: Miglioramento dell'accessibilità marittima e della sicurezza della navigazione

Il perseguimento di questo obiettivo per il porto di Ancona comporta il completamento/potenziamento del sistema delle dighe di difesa così come indicato dal PRP vigente ma, anche, la rivalutazione del sistema dei moli e delle dighe di protezione alle darsene più interne che, in alcuni casi, rendono difficoltoso l'accesso delle unità navali e nautiche alle stesse.

Sotto Ambito di azione: Area Fincantieri, Porto Storico, Porto commerciale, Area Cantieri nautici e Porto turistico.

Obiettivo n.2: Approfondimento/Ripristino dei fondali e gestione dei sedimenti dragati

riguarda l'approfondimento e/o manutenzione dei fondali del porto di Ancona secondo quanto riportato nel PRP vigente e la valutazione della opportunità/possibilità di contemplare quote di fondale maggiori o di perseguimento e manutenzione di quelle attualmente esistenti/previste. Allo stato attuale risultano prioritari gli approfondimenti dei fondali delle banchine commerciali del molo sud e della nuova darsena (banchina 19-25). Il perseguimento di questo obiettivo risponde all'esigenza di accogliere naviglio di maggiori dimensioni tenendo comunque conto delle caratteristiche costruttive e strutturali delle banchine esistenti o di quelle da realizzarsi. Tale valutazione non potrà tuttavia prescindere da considerazioni in merito alla gestione dei sedimenti dragati, di per sé difficoltosa per tutti i porti del Sistema, in ragione della scarsa disponibilità di aree da destinare a strutture di confinamento dei materiali dragati. Infatti, in funzione della qualità ambientale nonché delle caratteristiche prestazionali il materiale dragato potrebbe identificarsi come una "risorsa" oppure come un "rifiuto" richiedendo comunque strategie di gestione che contemplino diversi scenari alternativi da attuare e mutuare di volta in volta.

Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti (Area Fincantieri, Porto Storico, Area Mandracchio, Porto commerciale, Area Cantieri nautici, Porto turistico, Terminale petrolifero di Falconara Marittima).

Obiettivo n.3: Miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestri

Il posizionamento del porto di Ancona nelle Rete TEN - T quale porto "core" ubicato lungo la costa adriatica impone che lo stesso goda di collegamenti stradali e ferroviari tali da garantirne un adeguato livello di accessibilità da terra. In questa ottica, risulterà strategico il sostegno all'operazione Lungomare Nord/uscita Nord dalla quale dipendono, per l'appunto, il potenziamento dell'accessibilità stradale e ferroviaria da Nord - Ovest, con la trasformazione della linea ferroviaria attuale in linea ad Alta velocità. Inoltre, al fine di garantire che i collegamenti terrestri siano adeguati alla condizione "core" del porto di Ancona, in seguito dovranno essere previsti ulteriori interventi di potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Inoltre, nell'ambito del Porto commerciale, dovrà essere favorita l'adozione di soluzioni intermodali ferro - mare per merci.

A scala locale, in particolare nel Porto storico e nella zona della Mole Vanvitelliana, in correlazione con la rivisitazione complessiva dell'assetto funzionale/operativo dell'infrastruttura di cui al seguito, sarà necessario procedere con il ripensamento del sistema viario portuale sia per migliorarne l'efficienza,

8



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

riducendo il traffico, che per ridurre l'impatto ambientale sulla Città. Tale rivisitazione dovrà favorire il trasporto pubblico piuttosto che quello privato, favorire la mobilità sostenibile e dolce e comprendere la previsione di adeguate aree sosta, considerata la scarsa disponibilità di superfici a terra da destinare a ciò.

Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti (Tutti i sotto ambiti (Area Fincantieri, Porto Storico e Area Mandracchio; Porto commerciale, Area Cantieri nautici e Porto turistico).

RICHIAMO N.1

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

"L'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Mobilità", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO "Concertare con AdSP la definizione di una mobilità sostenibile che tenga conto dei fattori Porto, intermodalità e grande viabilità" deve confluire come CONDIZIONE all'interno del parere nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.3: "Miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestri."

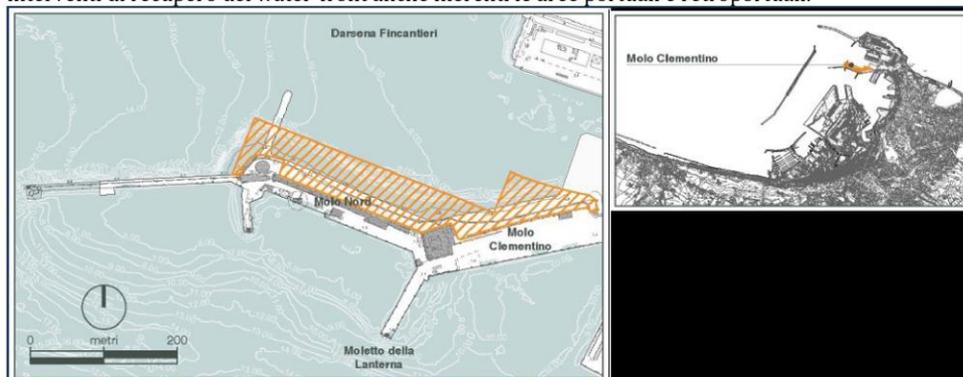
Obiettivo n. 4: Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra

L'obiettivo risulta aggiornato rispetto alle integrazioni richieste dalla Regione Marche (prot. AdSP MAC n.111031 del 12.09.2023) riguardanti le previsioni di ampliamento del porto attraverso il progetto della "Penisola" tra la banchina rettilinea e la diga foranea.

Il potenziamento e la riorganizzazione delle infrastrutture a terra e a mare risultano necessari al fine di favorire lo sviluppo dei traffici portuali marittimi in crescita e delle attività produttive caratterizzanti il Porto di Ancona, la cantieristica e il diporto nautico.

In questa ottica risultano imprescindibili il completamento degli interventi in corso, il recupero di opere a mare e a terra sottoutilizzate/dismesse e, anche, l'introduzione di nuove opere a mare e a terra nel Porto commerciale che consentano una rivisitazione dell'assetto funzionale/operativo complessivo dell'infrastruttura.

Tra le iniziative in corso si cita il nuovo assetto planimetrico, schematizzato nella figura seguente, in luogo dell'attuale corpo scogliera esterno del Molo Clementino. Questo intervento infrastrutturale, inquadrato come Variante localizzata del PRP vigente ed in corso di approvazione, risulta strategico al fine di dotare l'infrastruttura portuale di un banchinamento di accosto dedicato per le navi da crociera anche di medie e grandi dimensioni e/o mega yachts, comunque in sinergia e congruenti con interventi di recupero del water-front anche inerenti le aree portuali e retroportuali.



Ipotesi di adeguamento tecnico per riqualificazione infrastrutturale del Molo Clementino

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023

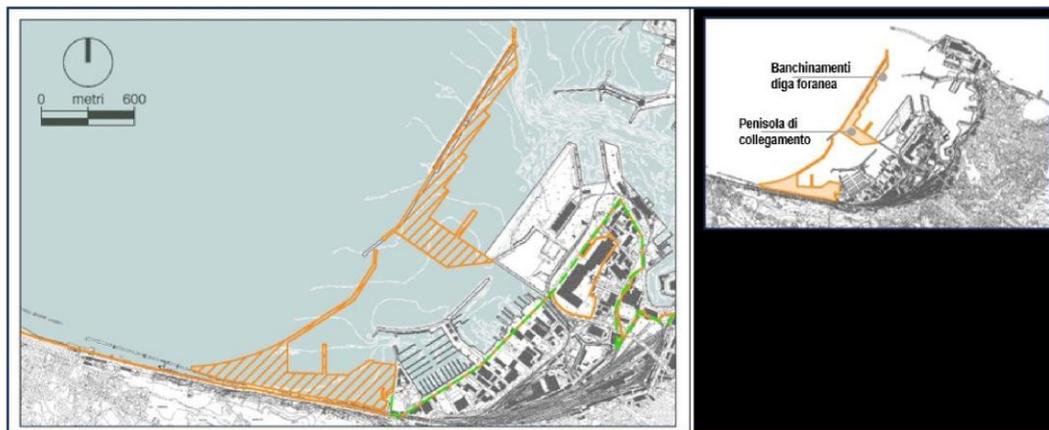


COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

In termini più generali, considerate le caratteristiche fisiche del sito, ed in particolare la prossimità alla città, le nuove infrastrutture portuali dovranno essere realizzate, mantenendosi comunque all'interno delle attuali opere foranee del porto, ma con l'obiettivo di perseguire un "dislocamento" verso mare delle attività portuali migrando quindi dalle attuali aree portuali, più prossime al retrostante contesto cittadino.

Si ritiene di poter perseguire questo obiettivo tramite il completamento e la riqualificazione funzionale dell'articolato sistema delle esistenti opere esterne di difesa del porto di Ancona da concretizzare con banchinamenti e colmate che dovranno contemplare anche opere di collegamento a terra, comunque funzionali e compatibili con i vincoli idrogeologici e le esigenze di sicurezza ed interferenza delle distinte attività portuali. Al riguardo, in questa fase di programmazione, si è fatto riferimento ai possibili scenari di assetto planimetrico e funzionale, schematizzati nella seguente figura, prospettati nell'ambito dello studio specialistico studio condotto nel 2016 dall'Università Politecnica delle Marche.

E
 AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
 Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023



Ipotesi di riqualificazione delle opere foranee portuali con banchinamenti e penisola di collegamento

Il suddetto studio specialistico ha riguardato l'analisi di fattibilità di una "penisola" da realizzare nel porto commerciale, quale elemento strutturale di collegamento tra la banchina rettilinea dell'area container e la diga foranea di sottoflutto, per accogliere i traffici commerciali e passeggeri che attualmente insistono sulle banchine del Porto storico, sia in risposta alla crescente domanda che denota questa tipologia di traffico, sia per garantire il progressivo allontanamento della sua attuale sede. Infatti, anche nell'ambito delle attività di redazione e condivisione del DPSS si è avuto modo di riscontrare con dati oggettivi che il Porto Storico di Ancona risulta sempre meno idoneo ad accogliere i traffici commerciali e passeggeri, non solo per la prossimità alla città storica ma anche per le caratteristiche strutturali e funzionali delle attuali opere marittime (lunghezza degli accosti, profondità del fondale, spazi di banchina, ecc.). Anche in ragione delle moderne esigenze per adeguarsi agli standard operativi funzionali e di sicurezza in senso lato (ovvero "safety/security") si conferma l'esigenza della riconversione di queste aree portuali ad usi meno gravosi sotto i profili del "carico" infrastrutturale ed ambientale indirizzandoli verso destinazioni d'uso e riqualificazioni maggiormente compatibili e disponibili con quelli urbani, primo fra tutti il diporto nautico.

Passaggio fondamentale risulterà, una volta realizzate le suddette nuove opere, la delocalizzazione dal Porto Storico dei traffici marittimi commerciali che attualmente vi si svolgono, con particolare riferimento a quelli che investono le banchine comprese tra la Calata Guasco e il Molo Santa Maria, così da consentire la destinazione delle infrastrutture liberate ad usi maggiormente compatibili con le



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

caratteristiche fisiche delle stesse, con le testimonianze storico culturali presenti nel Porto Storico e con la Città retrostante.

Per quanto concerne il Porto commerciale in particolare, al fine di rilanciarne la potenzialità logistica dovrà essere considerata la possibilità di recuperare gli spazi dell'ex ZIPA orientale, particolarmente vocati ad accogliere funzioni/attività di scambio/trasformazione strettamente collegate a quelle di imbarco/sbarco e movimentazione di merci/contenitori svolte in banchina.

L'insieme di questi interventi finalizzati a riorganizzare e potenziare le infrastrutture portuali (marittime e terrestri) del porto di Ancona sono riconducibili al più generale obiettivo di "incremento della competitività delle infrastrutture portuali" che afferisce alla sfera "economica".

Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti (Area Fincantieri, Porto Storico e Area Mandracchio; Porto commerciale, Area Cantieri nautici e Porto turistico).

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023

RICHIAMO N. 2

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

"L'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Porto ed economia del mare", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO "Interventi logistici: Spostamento porto commerciale verso la banchina Marche e realizzazione della cosiddetta "Penisola", deve confluire come CONDIZIONE all'interno del parere nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.4: "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra."

RICHIAMO N. 3

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

"L'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Porto ed economia del mare", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO "Interventi logistici: Trasferimento traghetti dalla banchina del porto storico all'area ex Silos deve confluire come CONDIZIONE all'interno del parere nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.4: "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra."

RICHIAMO N. 4

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

"L'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Porto ed economia del mare", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO "Intraprendere tutte le azioni, politiche e amministrative, necessarie al fine di interrompere l'iter di realizzazione della banchina per le grandi navi da crociera al molo Clementino", deve confluire all'interno del parere come CONDIZIONE nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.4: "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra."

RICHIAMO N. 5

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:

"L'AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP "Turismo", che viene declinato con l'INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO DUP "Croceristi: sviluppare accordi, elettrificare banchine, Rafforzare accoglienza", deve confluire come CONDIZIONE all'interno del parere nell'ambito dell'OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.4: "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra."

Obiettivo n.5: Sostegno alla cantieristica navale e nautica

La cantieristica navale e quella nautica costituiscono attività produttive caratterizzanti il porto di Ancona. Si tratta di attività dalla tradizione antica e fortemente radicata che contribuiscono a qualificare non soltanto il contesto di appartenenza bensì l'intero territorio regionale e nazionale con un importante ruolo economico e sociale. In questa ottica, dunque, sarà assicurato il sostegno/consolidamento delle scelte di potenziamento sia di Fincantieri che dei cantieri minori.



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

Sotto ambito di azione: Fincantieri e Cantieri minori

Obiettivo n.6: Valorizzazione/ sviluppo delle esistenti connotazioni della portualità turistica

La consapevolezza del pregio del Porto storico di Ancona impone la necessità della sua valorizzazione in chiave economico – commerciale e turistica. Le emergenze monumentali che lo contraddistinguono così come la quinta della Città storica che lo cinge rappresentano un presupposto imprescindibile per favorire lo sviluppo di attività di tipo ricreativo, del tempo libero e turistiche. In questa ottica, dunque, risulta strategico la rivisitazione dell’assetto funzionale/operativo dell’infrastruttura di cui si è detto. Va rappresentato che tale valorizzazione renderà il Porto storico accessibile dalla cittadinanza e dai turisti così da renderlo una vera e propria “piazza sull’acqua”.

Sotto Ambito di azione: Porto Storico – Casa del Capitano – Varco Repubblica, Mole Vanvitelliana – Mandracchio e Porto turistico.

Obiettivo n.7: Sostenibilità ambientale

L’obiettivo della sostenibilità ambientale, trasversale rispetto agli obiettivi finora indicati, nel caso del Porto di Ancona si connota in maniera molteplice. Il primo traguardo da raggiungere consiste nella riduzione delle emissioni di CO2 in aria, ma, anche nella più generale riduzione delle emissioni di inquinanti. Tale obiettivo risulta sinergico con gli obiettivi già illustrati di “riorganizzazione degli spazi/infrastrutture a mare e a terra” e “miglioramento dell’accessibilità e della mobilità terrestri”. Quest’ultimo in particolare per il ricorso alla mobilità “sostenibile e dolce” e allo sviluppo della “intermodalità ferro – mare”. Esso comporta anche l’adozione di soluzioni di efficientamento energetico negli edifici e la fornitura di carburanti innovativi o meglio l’elettrificazione delle banchine. Ulteriori aspetti da tenere sotto attenzione al fine di accrescere la sostenibilità ambientale dell’infrastruttura, consistono nel contenimento del rumore, nel miglioramento della qualità delle acque marine limitrofe al porto nell’abbattimento della produzione di rifiuti e relativa gestione, nonché, in ultimo, nel miglioramento delle relazioni con la Città e il territorio.

Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti

RICHIAMO N. 6

All’interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che:
l’AMBITO DI INTERVENTO STRATEGICO DUP “Pia Ancona”, che viene declinato con l’INDIRIZZO STRATEGICO SPECIFICO “Monitoraggio e previsione della qualità dell’Aria, Mitigazione delle emissioni in aria, Adattamento e prevenzione”, deve confluire come CONDIZIONE all’interno del parere nell’ambito dell’OBIETTIVO DI SVILUPPO del DPSS N.7: “Sostenibilità ambientale”

Obiettivo n.8: Coniugare sviluppo e tutela del lavoro

In questo obiettivo si collocano:

- la ripresa e il rafforzamento degli obiettivi del Protocollo per la Tutela del lavoro, sottoscritto il 28/09/2016 dall’Autorità Portuale di Ancona, dalle assicurazioni di categoria di impresa e dai sindacati;
- lo sviluppo dell’economia portuale nel rispetto della disciplina inerente ai rapporti di lavoro;
- la promozione della formazione professionale, ricorrendo ad accordi per i piani formativi ed utilizzando le opportunità di finanziamento disponibili;
- la riattivazione di tavoli aventi ad oggetto la sicurezza sui luoghi di lavoro, anche per definire sistemi di controllo più efficaci, con il coinvolgimento dei Rappresentati dei Lavoratori della Sicurezza così da confermare e incentivare, attivando e promuovendo tutte le iniziative e le collaborazioni possibili, il principio secondo cui ogni strategia di sviluppo deve mettere al centro la sicurezza dei luoghi di lavoro come fattore indispensabile della crescita.

Sotto Ambito di azione: Tutti i sotto ambiti



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

Obiettivo n. 9: Valorizzazione del rapporto porto - città

La valorizzazione del rapporto porto - città trova ragion d'essere in due condizioni:

- l'individuazione delle aree di interazione porto - città;
- la definizione delle relazioni tra il porto, in termini di aree portuali e retroportuali, e la città.

Sono individuate come aree di interazione porto città:

0. il fronte edificato lungo il lato occidentale di via XXIX Settembre, da Piazza della Repubblica fino alla rotatoria su via Guglielmo Marconi e la strada stessa;

1. la Mole Vanvitelliana;

2. il tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima.

La Legge n. 84/1994 fornisce indicazioni chiare in merito alla pianificazione delle aree di interazione porto - città. In particolare, l'art. 5, comma 1-quinques, stabilisce che "la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto- città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'autorità di sistema portuale".

Per quanto concerne il rapporto tra porto e città laddove il porto è formato da aree portuali e retroportuali, la valorizzazione sarà ottenuta sostanzialmente le due condizioni che seguono:

- "Affaccio urbano", nelle zone portuali permeabili alla Città in ragione della destinazione a funzioni portuali compatibili con quelle urbane (Porto Storico/Città Storica);
- "Area di margine" nelle zone portuali impermeabili alla Città in ragione di funzioni portuali che, per ragioni di sicurezza ed operatività interne, risultano accessibili soltanto agli operatori delle attività pertinenti alle aree portuali e retro-portuali.

A quanto sopra si aggiunge l'individuazione di due aree retroportuali che, pur essendo in uso al porto, potranno accogliere anche funzioni/attività urbane. Si tratta:

1. dell'area del Mercato ittico e della Fiera di Ancona, prossime alle Mole Vanvitellia, destinate a servizi portuali ed urbani,
2. dell'area presso il Fosso Conocchio, dove la destinazione urbana acquista la connotazione specifica di "Cerniera della mobilità".

L'affaccio urbano preferenziale sarà realizzato nel Porto Storico, tra la Calata Guasco e il Molo Santa Maria, una volta che, realizzati nuovi spazi a mare e a terra nel Porto commerciale e ivi delocalizzati i traffici marittimi commerciali che attualmente insistono sul Porto Storico, quelle infrastrutture saranno riconvertite ad usi portuali compatibili con quelli urbani (es. nautica da diporto), diventando, dunque, permeabili alla Città.

L'area di margine, diversamente, si svilupperà con continuità lungo tutto il confine tra il porto e la città e si concretizzerà nella ricerca di soluzioni che consentano di accrescere la qualità fisica e funzionale della stessa area di margine. Particolare attenzione sarà dedicata alle opere di delimitazione del porto (es. recinzioni, marciapiedi, barriere, ecc.) così da favorire il loro inserimento nel contesto urbano.

Viene evidenziato che la competenza della pianificazione delle aree portuali e retroportuali è sancita dall'art. 5, comma 1 - quinques, secondo cui "la pianificazione delle aree portuali e retro- portuali è competenza esclusiva dell'autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione PRP". Tuttavia, l'art. 5, comma 2-bis, della L. n. 84/1994 riconosce l'importanza della "coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto"; in tal senso, infatti, nell'ambito della procedura di approvazione del PRP, è prevista l'espressione di uno specifico parere da parte del comune interessato.

RICHIAMO N. 7

All'interno della Delibera di Giunta n. 506 del 27.10.2023 viene specificato che deve essere specificato come **RACCOMANDAZIONE** che:

E
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N. 0018328/2023 del 30/10/2023



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

- l'area di Interazione Porto Città n.0 - "Fronte edificato lungo il lato occidentale di via XXIX Settembre, da Piazza della Repubblica fino alla rotatoria su via Guglielmo Marconi e la strada stessa", non sia all'interno del limite dell'ambito portuale e pertanto non si configuri come area Interazione Porto Città
- l'area di Interazione Porto Città n.1 "Mole Vanvitelliana" venga confermata,
- l'area di Interazione Porto Città n.2 "Tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima" venga confermata,
- l'area "Affaccio Urbano" diventi un'area di Interazione Porto Città
- l'area del Mercato ittico e della Fiera di Ancona, prossime alle Mole Vanvitelliana, destinate a servizi portuali ed urbani diventi un'area di Interazione Porto Città,
- l'area presso il Fosso Conocchio, dove la destinazione urbana acquista la connotazione specifica di "Cerniera della mobilità", diventi un'area di Interazione Porto Città,
- l'area di margine lungo tutto il confine tra il porto e la città si dovrà attuare tramite la ricerca di soluzioni che consentano, non solo di accrescerne la qualità fisica e funzionale tramite opere di delimitazione del porto, ma anche di individuare spazi destinati all'accessibilità e alla mobilità urbana attraverso modalità e soluzioni concertate con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

3.3 LIVELLO OPERATIVO

Il **livello Operativo** definisce gli ambiti portuali, li suddivide in aree portuali/retroportuali/Interazione porto-città, individua il telaio dell'ultimo miglio nonché gli attraversamenti urbani. I capitoli interessati risultano i seguenti:

7 DEFINIZIONE E RIPARTIZIONE DEGLI AMBITI PORTUALI

8 COLLEGAMENTI TERRESTRI DI ULTIMO MIGLIO

Nella relazione vengono riportate alcune considerazioni utili a meglio classificare e definire le caratteristiche delle Aree Portuali (APO), Aree Retroportuali (ARP) e di Interazione Porto-Città (IPC) in cui sono ripartiti gli ambiti portuali di ciascun porto del sistema precisando che, ai sensi dell'art 5, c.1 quinquies della l. 84/1994:

- la pianificazione delle Aree Portuali PO e Retroportuali è di competenza esclusiva della AdSP che vi provvede mediante la redazione/adozione ed approvazione del Piano Regolatore Portuale (inteso come piano territoriale di rilevanza statale che rappresenta l'unico strumento di pianificazione delle APO e ARP in coerenza all'art. 5 comma 2 ter della l.84/1994) , espletando la procedura di VAS ed acquisendo dal Comune e dalla Regione il parere di coerenza con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativamente alle aree contigue a quelle portuali e retroportuali sulle quali il PRP potrebbe avere impatto;
- la pianificazione delle aree di Interazione Porto-Città è di competenza del Comune e della Regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge, previa acquisizione del parere della AdSP.

Più dettagliatamente le Aree Portuali costituiscono il nucleo operativo primario dell'ambito portuale necessario per l'espletamento delle seguenti cinque funzioni marittime (art. 4 comma 3 della L. 84/1994) deputate a classificare e distinguere i traffici marittimi e le correlate attività ammesse nei porti nazionali:

- a. commerciale e logistica
- b. industriale e petrolifera;
- c. di servizio passeggeri ivi compresi i croceristi;
- d. peschereccia;
- e. turistica e da diporto.

Nelle **Aree Portuali** sono ricompresi tutti gli elementi fisici portuali, in primis le infrastrutture marittime come dighe foranee, moli e banchine, necessari per consentire non solo la navigazione ed ormeggio delle imbarcazioni, ma anche le attività portuali in senso stretto come le operazioni di carico/scarico dalle imbarcazioni (di merci, personale di bordo e passeggeri), la movimentazione e stoccaggio delle merci nonché l'eventuale alaggio/varo, rifornimenti e manutenzioni delle imbarcazioni. Pertanto nelle APO sono compresi anche gli edifici e piazzali nonché le attrezzature (macchinari ed impianti) e la logistica afferenti le citate cinque funzioni marittime. Le aree portuali ricadono all'interno della fascia demaniale marittima la cui giurisdizione ed amministrazione è demandata alla AdSP.

Con riferimento all'**Area Portuale** individuata dal DPSS nel **porto di Ancona**, essa si sviluppa a partire dalla diga foranea di Nord- Est fino ad a circa 130 metri a sud/est della diga sottoflutto di marina Dorica e risulta articolata (*così come riscontrabile negli elaborati grafici P.01.c.1/ P.01.c.2/ P.01.c.3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città*) in:

- una fascia della profondità di circa 15 m lungo il fronte banchinato nell' Area Fincantieri e in corrispondenza del nuovo Molo Clementino;
- una fascia di profondità variabile nel Porto storico che, a partire dal Molo Nord, si sviluppa lungo il Molo della Lanterna, il Molo Clementino, il Molo Rizzo e la Darsena San Primiano, la

15

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

Calata Guasco, il Molo Wojtyla, la Calata Nazzario Sauro, il Molo Santa Maria, la Calata della Repubblica e il Molo XXIX settembre;

- la banchina e la viabilità carrabile che cinge la Mole Vanvitelliana;
- l'intera area del Porto commerciale, banchine da 18 a 26 nonché la zona della colmata da completare;
- la fascia terminale lato mare dell'area della cantieristica da diporto;
- il Porto turistico;
- la fascia costiera estesa fino a circa 130 m dal Porto turistico;

Le Aree Retro-Portuali costituiscono il nucleo operativo accessorio riconducibile alle attività e funzioni delle Aree Portuali quale supporto per assicurare il corretto funzionamento e gestione dell'Ambito Portuale nel suo complesso. Le aree retro-portuali, quindi, riguardano la logistica e le strutture necessarie per:

- la gestione delle funzioni e controlli (tecnici, amministrativi e doganali);
- lo smistamento e trasporto delle diverse tipologie dei traffici marittimi;
- i servizi portuali con relativa viabilità e spazi di manovra/sosta (stradale e ferroviaria) e adeguate strutture anche polifunzionali (come magazzini, capannoni ed edifici per le sedi amministrative degli operatori portuali).

La proposta del DPSS in merito all'individuazione dell'Area Retroportuale di Ancona riguarda *(così come riscontrabile negli elaborati grafici P.01.c.1/ P.01.c.2/ P.01.c.3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città)*:

- la porzione di Area Fincantieri che, dietro all'area portuale, si spinge oltre la dividente demaniale fino al limite della proprietà di Fincantieri, e la porzione di nuovo Molo Clementino che raggiunge le mura storiche;
- la porzione di Porto Storico ricompresa tra l'area portuale precedentemente individuata e le mura storiche, comprendente il tracciato della viabilità stradale di servizio, la Capitaneria di Porto, la parte interna del Molo Santa Maria, la Stazione ferroviaria Marittima e l'area della Dogana;
- la zona del Mercato Ittico e della Fiera di Ancona (Mandrachio) - area destinata a servizi portuali e urbani;
- le aree che si sviluppano a ridosso della biforcazione del Fosso Conocchio-Cerniera della mobilità;
- la zona ex ZIPA ad Est, tra cui lo stabilimento ex Tubimar;
- la zona ex ZIPA ad Ovest, ospitante i cantieri nautici;
- l'area ferroviaria RFI.

E' importante evidenziare che, come già riportato poc'anzi nell'OS del Porto di Ancona n.9 - Valorizzazione del rapporto Porto - Città, il DPSS riconosce il potenziale valore strategico di spazi di relazione tra porto e città a 3 specifici contesti retroportuali, cartograficamente individuati con appositi retini sulla tavola *P.01.c.1 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città* :

- **Affaccio Urbano**: si tratta dell'ambito che partendo dalla parte esterna all'Area Portuale della Calata Repubblica (banchina 14) si estende fino al molo Clementino - Base della lanterna, intercettando viabilità attualmente portuale e immobili vari tra cui anche alcune sedi istituzionali (AdSP, Capitaneria, Guardia di Finanza, ex mensa Fincantieri, altri)
 - **Area a Servizi portuali ed Urbani - Mercato ittico/Fiera di Ancona**: in stretta prossimità con la Mole Vanvitelliana e con il Quartiere degli Archi, questo ambito si configura come spazio ibrido destinato a far coesistere usi portuali ed urbani,
3. **Area presso il Fosso Conocchio - Cerniera Mobilità**: si tratta di un'area che, in ragione del posizionamento rispetto al telaio viario e ferroviario, rappresenta un potenziale hub per la mobilità a servizio sia delle utenze portuali che degli utilizzatori della città provenienti dalla direttrice nord.

16

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

Le **aree di Interazione Porto Città** (IPC) sono costituite da tutte le zone ricomprese e/o in stretta connessione con il contesto urbano adiacente alle Aree Portuali e/o Retro-Portuali. Possono includere aree residenziali, zone commerciali, strutture turistiche, parchi, aree ricreative, strutture culturali e altre infrastrutture anche di tipo viario in senso ampio. Queste aree non sono deputate a svolgere alcun ruolo operativo, ancorché accessorio, delle funzioni portuali elencate dall'art. 4 comma 3 della L.84/94, ma possono essere funzionali e comunque non possono contrastare il perseguimento degli obiettivi di sviluppo dell'intero sistema portuale in particolare per gli aspetti di carattere socio-economico anche semplicemente indotti e/o riconducibili alla presenza del porto di sistema. Infatti seppure la pianificazione di queste aree sia di competenza dei comuni, questi devono preventivamente acquisire il parere della AdSP.

Con riferimento al territorio urbano di Ancona, le **aree di interazione porto - città** risultano così individuate riguarda *(così come riscontrabile negli elaborati grafici P.01.c.1/ P.01.c.2 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città)*:

- il fronte edificato che si sviluppa lungo il lato occidentale di via XXIX Settembre da Piazza della Repubblica fino a rotatoria che immette su via Guglielmo Marconi e la strada stessa (Punto 0 della Tav. P.01.c.1);
- l'edificio della la Mole Vanvitelliana (rif. Tav. P.);
- il tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima.

In relazione è riportata anche l'articolazione in aree portuali, retroportuali e di interazione porto - città delle due aree strategiche ai fini dello sviluppo del porto di Ancona di cui si è detto nel capitolo dedicato agli obiettivi di sviluppo, ovvero: il Lungomare Nord e il banchinamento esterno del Molo Clementino.

Tale articolazione sarà assunta definitivamente a seguito della conclusione dell'iter procedurale di approvazione delle opere previste.

Per il Lungomare Nord, sono individuate: come area portuale quella limitrofa al porto di Ancona, fino al radicamento della nuova opera di protezione la restante parte come area di interazione porto - città. Per quanto riguarda il banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino, l'area portuale si svilupperà per una larghezza trasversale al nuovo fronte di banchina funzionale alle esigenze di ormeggio e carico/scarico adibendo ad area retroportuale la restante parte fino all'attuale muro paraonde.

Si rimanda al RICHIAMO n.7

Il **livello Operativo**, infine, definisce i **Collegamenti Terrestri di Ultimo Miglio**, in coerenza a quanto disposto dall'art. 5 della legge 84/1994; a supporto della parte testuale della relazione, è presente un apposito allegato grafico "P.03.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ancona e Falconara Marittima" cui si rimanda per una visione di insieme.

Per quanto riguarda la rete viaria principale a servizio del porto di Ancona, essa è costituita dall'Autostrada A14 Adriatica Bologna-Bari-Taranto, accessibile tramite i due caselli di Ancona Nord - Jesi e Ancona Sud - Osimo.

A completare la rete viaria principale sono la variante di Ancona della SS 16 Adriatica, che allontanandosi dal centro urbano di Falconara Marittima, riceve la SS 76 della Val D'Esino proveniente da Fabriano/Perugia. A sud della città, tramite una breve ulteriore variante, la strada riprende il tracciato originario in corrispondenza del casello Ancona Sud-Osimo dell'A14.

Attraverso la SS76 è possibile infine raggiungere il casello sull'Autostrada A14 di Ancona Nord - Jesi.

Il collegamento viario di ultimo miglio tra l'area portuale e la rete stradale primaria risulta quindi così definito: via Mattei, viabilità di accesso/uscita dell'area portuale che, superando in sopraelevazione l'attraversamento dei binari ferroviari raggiunge la strada costiera via Flaminia per poi proseguire lungo via Conca, attraversando l'area delle Torrette e, infine, incrociare la tratta urbana della variante



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

della SS16. Il percorso si sviluppa sempre con viabilità ad unica carreggiata con sezione variabile ad una o due corsie per senso di marcia.

Il collegamento verso il porto passando dall'asse attrezzato Nord-Sud, da viale De Gasperi, viale Marconi e dal viadotto della SS 681 non è viene considerato come collegamento di ultimo miglio in quanto tale percorso si sovrappone ad una parte importante della viabilità cittadina già saturata e non utilizzabile dai veicoli pesanti per le pendenze accentuate che si incontrano nella tratta interna alla città.

Per quanto riguarda gli interventi in corso di realizzazione o programmati nel prossimo futuro, la relazione riporta:

- a. l'ampliamento a 4 corsie della variante di Ancona della SS16 tra Falconara e Baraccola in corrispondenza dell'intersezione a livelli sfalsati con l'Asse attrezzato Nord-Sud (in corso di realizzazione);
- b. il collegamento del porto di Ancona alla rete viaria principale.

Quest'ultimo riguarda la realizzazione del nuovo collegamento tra la SS16 e il Porto di Ancona - Ultimo Miglio di connessione. Il progetto definitivo redatto dall'ANAS e trasmesso al Comune di Ancona nel mese di giugno del 2022 ai fini della relativa Conferenza di Servizi, è in corso di approvazione e prevede la realizzazione di un nuovo collegamento viario di estensione pari a circa 3,5 km, tra via Mattei e la SS 16 all'altezza della frazione di Torrette, in corrispondenza del tratto della statale per la quale Anas ha in corso di esecuzione i lavori di raddoppio, da 2 a 4 corsie, finanziati nell'ambito del Contratto di Programma 2016-2020. La soluzione infrastrutturale prevede, oltre al collegamento stradale con la rotatoria di Torrette sulla statale 16 e allo spostamento verso mare della Flaminia, lo spostamento verso mare del tracciato ferroviario, ottenuto tramite il riempimento con un terrapieno di una fascia di litorale (progetto RFI "Comune di Ancona - Lungomare Nord. Realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, interrimento con gli escavi dei fondali marini, rettificazione e velocizzazione della linea ferroviaria"). Il progetto adotta una sezione di categoria C1 "extraurbana secondaria" ex DM 05.11.2001 e un tracciato, risultato di un adattamento alle problematiche geomorfologiche presenti, suddiviso in due tratti distinti: un primo tratto parallelo alla costa che è di fatto un adeguamento in sede della strada esistente (via Flaminia) ed un secondo tratto in cui si attraversa la zona al confine ovest della frana di Ancona. Il nuovo collegamento è anche derivato da un apposito Protocollo di intesa interistituzionale tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Marche, Comune di Ancona, Autorità Portuale, RFI e Anas per la realizzazione del lungomare nord (Ancona) sottoscritto nel 2017.

In relazione alla programmazione dell'amministrazione comunale di Ancona, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), documento di indirizzo di sviluppo del sistema della mobilità, è in corso di redazione e risulta occasione di interazione con l'Autorità di Sistema per ripensare l'intero sistema viario all'interno del porto, migliorare l'interazione viaria e l'accessibilità tra città e porto, sviluppare un sistema di trasporto pubblico moderno e sostenibile oltre che presidiare l'operazione lungomare Nord di nuovo collegamento alla viabilità primaria.

La rete ferroviaria a servizio del porto di Ancona è la linea ferroviaria Adriatica che collega Bologna con Bari. I collegamenti ferroviari esistenti sono quelli verso nord (Bologna e Milano), verso ovest (Roma) e verso sud (Pescara, Bari e Lecce). Altri collegamenti, di carattere regionale, si sviluppano sulla linea per San Benedetto del Tronto e Pescara, sulla linea verso Rimini e Bologna, e sulla linea verso Fabriano, Foligno, Terni e Roma.

La stazione di Ancona Centrale è la stazione principale di Ancona, posizionata a circa 1,5 km dal centro cittadino, ed è ubicata sulla linea adriatica, la stazione e gli impianti ferroviari limitrofi si trovano a ridosso del confine con l'area portuale facilitando così il collegamento ferroviario verso lo scalo portuale attraverso dei raccordi ferroviari di ridotta lunghezza. Nel dettaglio, si possono distinguere tre differenti raccordi verso il porto:

1. il primo raccordo parte dalla stazione di Ancona Centrale ed era utilizzato solo dai treni passeggeri per raggiungere la stazione di Ancona Marittima;

18

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

2. il secondo raccordo, ancora operativo, è dedicato esclusivamente al trasporto merci e staccandosi dal fascio merci della stazione centrale di Ancona, con una asta di manovra di circa 470 m, raggiunge il Porto commerciale costeggiando la stessa via Mattei e il Fosso Conocchio lato terra e lo penetra all'altezza della vasca di colmata. Il fascio binari attuale è composto da 5 binari a servizio delle banchine del Porto Commerciale, della lunghezza di 250-300 m. La ridotta lunghezza del fascio di binari impone, in caso di colonna di carri in arrivo più lunga di 257 m, una movimentazione e una divisione in più blocchi del treno sui binari del terminal, incidendo notevolmente sui tempi di carico/scarico che attualmente si attestano intorno alle 5 ore per convoglio. L'Autorità portuale ha sviluppato, con il cofinanziamento della Regione Marche, un intervento di riqualificazione del fascio binari esistente che, ormai, è in fase avanzata di progettazione. L'intervento prevede l'estensione dei binari ferroviari fino alla lunghezza di 550 metri e la necessaria modifica della viabilità interna del porto e del terminal commerciale oltre che il riposizionamento del varco doganale e dei controlli di sicurezza per l'accesso al terminal. L'intervento ha l'obiettivo di consentire l'arrivo e la partenza dei treni e la composizione dei convogli direttamente nel terminal commerciale del Porto di Ancona. In questo modo potrebbero partire efficienti servizi intermodali per il trasporto di semirimorchi con l'obiettivo strategico di rafforzare il collegamento marittimo con il porto di Igoumenitsa al fine di potenziare i servizi dell'Autostrada del Mare Adriatico che collega l'Europa Centrale ed Occidentale con il Mediterraneo Sud-Orientale. Questo raccordo ferroviario rappresenta il collegamento di ultimo miglio e può essere considerato pienamente adeguato a sostenere le esigenze di sviluppo del trasporto su ferro per le merci imbarcate e sbarcate in porto
3. il terzo raccordo, anch'esso non più operativo, parte sempre dal fascio binari della stazione centrale di Ancona, attraversa l'area del Mandracchio e prosegue nel Porto Storico spingendosi fino al Molo XXIX settembre.

E
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023

elaborato: P.01.a ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI. PORTI DI ANCONA E FALCONARA

L'elaborato riporta il tracciato della dividente demaniale nonché il perimetro del Piano Regolatore Portuale vigente, strumento di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

elaborato P.01.b COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO. PORTO DI ANCONA E PORTO DI FALCONARA

Per un commento all'elaborato si rimanda alla specifica parte riportata nell'attività istruttoria riguardante la Relazione

ELABORATO P.01.C1 AMBITI PORTUALI DI ANCONA E FALCONARA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ

Per un commento all'elaborato si rimanda alla specifica parte riportata nell'attività istruttoria riguardante la Relazione; si evidenzia che la base cartografica della tavola è costituita dal Piano Regolatore Portuale vigente di Ancona (di competenza dell'AdSP del Mare Adriatico Centrale) approvato con D.M. del 14/07/1988, a cui si aggiungono gli Adeguamenti Tecnico Funzionali predisposti e definitivamente approvati negli anni a seguire fino ad oggi. Non risultano, pertanto, inseriti i progetti o varianti localizzate che attualmente non hanno ancora concluso i relativi iter procedurali di approvazione conclusiva. Per tale motivo non sono riportati l'assetto del Lungomare Nord e della Variante Localizzata del banchinamento del Molo Clementino.

Si rimanda al RICHIAMO n.7

elaborato P.01.c2 AMBITI PORTUALI DI ANCONA E FALCONARA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

Per un commento all'elaborato si rimanda alla specifica parte riportata nell'attività istruttoria riguardante la Relazione

elaborato P.01.c3 AMBITI PORTUALI DI ANCONA E FALCONARA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ

L'elaborato riguarda esclusivamente l'ambito portuale e il territorio comunale di Falconara Marittima

elaborato P.01.d COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI LOCALI. PORTO DI ANCONA E PORTO DI FALCONARA

L'elaborato individua l'attuale telaio stradale e ferroviario distinguendo il sistema portuale da quello urbano

elaborato P.02.a AMBITO PORTUALE DI SAN BENEDETTO. ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

elaborato P.02.b AMBITO PORTUALE DI SAN BENEDETTO. COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

elaborato P.02.c AMBITO PORTUALE DI SAN BENEDETTO. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

elaborato P.03.a AMBITO PORTUALE DI PESCARA. ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

elaborato P.03.b AMBITO PORTUALE DI PESCARA. COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

elaborato P.03.c AMBITO PORTUALE DI PESCARA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

elaborato P.04.a AMBITO PORTUALE DI ORTONA. ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

elaborato P.04.b AMBITO PORTUALE DI ORTONA. COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

elaborato P.04.c AMBITO PORTUALE DI ORTONA. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

elaborato P.05.a AMBITO PORTUALE DI PESARO. ATTUALI LIMITI PORTUALI E DEMANIALI

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

elaborato P.05.b AMBITO PORTUALE DI PESARO. COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI DI ULTIMO MIGLIO

20

E
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

elaborato P.05.c AMBITO PORTUALE DI PESARO. AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERFACCIA PORTO-CITTÀ

L'elaborato non riguarda l'ambito portuale o il territorio comunale di Ancona

allegato 1 DISPOSITIVI NORMATIVI DI RIFERIMENTO

L'allegato ricostruisce il quadro pianificatorio multilivello di settore (EU, nazionale, regionale per Marche ed Abruzzo)

allegato 2 ANALISI DI RISCHIO D'AREA (VOL.1). SORGENTI DI RISCHIO E SCENARI INCIDENTALI ESTRATTI DAL RISP DEL PORTO DI ANCONA

L'allegato riporta le tabelle costituenti la base informativa della Valutazione di Rischio d'area del Porto di Ancona di cui al paragrafo 1.4.1.6 della Relazione Illustrativa del DSPP.

allegato 3 ANALISI DI RISCHIO D'AREA (VOL.2). METODOLOGIA DELLA VALUTAZIONE DEL RISCHIO D'AREA E CRITERI DI CLASSIFICAZIONE DI COMPATIBILITÀ TERRITORIALE (D.M. 09/05/2001)

L'allegato richiama la metodologia adottata nelle Valutazioni del Rischio d'Area e i criteri di classificazione della compatibilità territoriale in conformità con il D.M. 09.05.2001.

allegato 4 PIANIFICAZIONI PORTUALI VIGENTI E RELATIVI STATI DI ATTUAZIONE ED ADEGUAMENTO

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

Per quanto riguarda il porto di Ancona, il Piano Regolatore Portuale vigente è stato approvato con D.M. del 14/07/1988 ed è stato oggetto di Adeguamenti Tecnico Funzionali e Varianti predisposte dall'Autorità di Sistema (e dall'ex Autorità Portuale) nel corso degli anni.

In seguito, il CSLLPP si è positivamente espresso nell'adunanza del 02/04/1997, con voto n. 122, sulla scelta della migliore configurazione portuale, la "soluzione D", dell'Autorità. - Il CSLLPP ha inoltre approvato 3 delle 4 delle fasi di attuazione del Piano Regolatore Portuale, di seguito indicate:

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

Gli ATF con cui è stato modificato il Piano Regolatore Portuale sono:

- a. "Adeguamento del raccordo tra le banchine n. 10 e 11" - Voto espresso nell'adunanza del C.S.LL.PP. del 05/07/2000 n. 139;
- b. "Nuova sede per i servizi tecnici nautici per il Corpo dei Piloti ed il Gruppo Ormeggiatori" - Voto espresso dal C.S.LL.PP. nell'adunanza del 04/07/2001 n. 179;
- c. "Adeguamento delle banchine nn. 13 e 14 all'ormeggio delle navi traghetto" - Voto espresso del C.S.LL.PP. nell'adunanza del 11/06/2003 n. 58 e voto n. 170 del 27/10/2010;
- d. "Lavori di razionalizzazione della viabilità ed adeguamento del varco doganale in via Da Chio" - Voto espresso del C.S.LL.PP. nell'adunanza del 01/10/2003 n. 176;



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

- e. "Parziale demolizione del Molo Nord" con voto espresso del C.S.LL.PP. nell'adunanza del C.S.LL.PP. del 11/02/2015 n. 76/2014 e Decreto del Dirigente del Servizio Infrastrutture Trasporti ed Energia n. 248/ITE del 21/07/2015;
- f. "Riprofilatura delle banchine n. 4 e n. 5" - Voto espresso del C.S.LL.PP. nell'adunanza del 25/09/2014 n. 50/2014 e Decreto del Dirigente del Servizio Infrastrutture Trasporti ed Energia n. 10/ITE del 21/07/2015;
- g. "Adeguamento tecnico funzionale del vigente Piano regolatore portuale finalizzato all'uso delle banchine n. 19, 20 e 21" - Voto espresso dal C.S.LL.PP. nell'adunanza del 27/01/2021 n. 91/2020 (questo ATF, ancora da perfezionare, prevede la realizzazione di due accosti per traghetti tramite l'impiego di pontoni per i portelloni di poppa);
- h. "Adeguamenti tecnico funzionale per la realizzazione di un terrapieno a mare a fianco della banchina "ex materiali ferrosi" nella darsena Fincantieri nel porto di Ancona" adottato dal Comitato di Gestione con delibera del 27/05/2022 n. 14 (da perfezionare).

Agli ATF finora citati si aggiunge la Variante Localizzata recante il titolo "Progetto di fattibilità tecnica ed economica del banchinamento del fronte esterno del Molo Clementino" sul quale il C.S.LL.PP. si è espresso con parere n. 71/2019 reso nell'adunanza del 15/11/2020.

Si tratta della proposta di realizzazione di una banchina rettilinea lunga 350 metri, con risvolto alla radice di 60 metri, finalizzata a estendere la destinazione funzionale in accoglimento della funzione passeggeri/crociere (il banchinamento è di fatto già previsto sia nel PRP che nel PRG Comunale, ma con diversa morfologia e dimensioni e con destinazione ad uso della Marina Militare/mezzi di servizio) L'AdSP, nel 2022, ha presentato alla Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali del MASE, la documentazione necessaria per l'avvio della fase di Scoping della procedura di VIA integrata alla VAS al piano/progetto. Il 14/07/2023 la Commissione tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS Sottocommissione VAS ha espresso il parere (di Scoping) n.53 riportando specifiche raccomandazioni e condizioni ambientali.

Allegato 5 ASPETTI GEOLOGICI E RELATIVE CRITICITÀ PER LE PIANIFICAZIONI PORTUALI

L'allegato riporta i principali caratteri geologici, idrogeologici, geomorfologici e sismici dei contesti dei porti dell'Autorità di Sistema Portuale; con riferimento al porto di Ancona, risultano riportate le seguenti considerazioni sulle criticità riscontrate:

1. presenza della grande frana che incombe sul limite meridionale dell'area portuale; non si esclude che porzioni sottomarine di tale frana coinvolgano una parte rilevante di tale area.
2. suscettibilità alla liquefazione dei sedimenti che interessano l'area portuale; nella cartografia MS1, tutta la zona portuale rientra nella zona 2 (codice 2002), la cui stratigrafia è costituita da coperture di terreni di riporto da 3-10 metri, sovrastanti un livello di sabbie pulite ben assortite e sabbie limose con ghiaia sature, della potenza massima di circa 3 metri, suscettibili di liquefazione in caso di importanti eventi sismici;
3. presenza di una falda acquifera poco profonda, seppure frammentata e di scarsa potenzialità, comunque vulnerabile a fenomeni di inquinamento superficiale nonché potenzialmente soggetta ad intrusione salina;

Viene inoltre riportato che le spiagge circostanti il porto di Ancona sono in arretramento e soggette a mareggiate invasive, con la conseguente necessità di considerare anche l'effetto del cambiamento climatico ai fini della futura evoluzione di tale fenomeno.

Allegato 6 PIANIFICAZIONE URBANA.

L'allegato opera una complessiva ricognizione sullo stato della pianificazione urbanistica e strategica dei comuni all'interno dei cui territori sono localizzati i porti del sistema al fine di costruire un quadro utile alla individuazione delle Aree di Interazione Porto-Città.

Con riferimento al Comune di Ancona, vengono riportati i seguenti strumenti:

PIANIFICAZIONE URBANISTICA

22

E
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

Variante al PRG del Comune di Ancona in Ambito Portuale - DCC 128/2005 (strumento urbanistico vigente)

PIANIFICAZIONE STRATEGICA

Documento Programmatico per il nuovo piano urbanistico della città - DCC 130/2010
Piano Strategico StrategicAncona 2025

PROGRAMMI COMPLESSI

Piano Nazionale per le Città 2012
Piano Aree Urbane Degradate 2015
Piano delle Periferie Capoluoghi 2016
ITI Waterfront di Ancona - POR FESR Marche 2014-20

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

4 PARERE

CONSIDERATE

le risultanze dell'istruttoria condotta sulla base della documentazione inviata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale,

RICHIAMATE

La Deliberazione di Consiglio Comunale n. 46 del 24.07.2023 -
La Deliberazione di Consiglio Comunale n. 63 del 18.10.2023 -
La Deliberazione di Giunta Comunale n. 506 del 27.10.2023

SI ESPRIME

PARERE DI ASSENSO MOTIVATO CON LE SEGUENTI CONDIZIONI E RACCOMANDAZIONI:

Relativamente al RICHIAMO N.1 viene formulata la seguente **CONDIZIONE:**

L'obiettivo di sviluppo n. 3 "Miglioramento dell'accessibilità e della mobilità terrestri" dovrà raccordarsi al quadro di azioni definite all'interno del PUMS Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile del Comune di Ancona, dove sono individuate le strategie della città per la mobilità di accesso e servizio al porto, legate anche all'intermodalità; con particolare riguardo all'individuazione di una linea di trasporto pubblico ad alta capacità lungo tutto l'arco portuale, eventualmente integrata con percorsi pedociclabili, che garantisca una efficace risposta alla domanda di mobilità anche delle molteplici utenze portuali (lavoratori, passeggeri ro-pax, croceristi etc).

Relativamente al RICHIAMO N.2 viene formulata la seguente **CONDIZIONE:**

L'obiettivo di sviluppo n. 4 "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra" fa esplicito riferimento ai possibili scenari di assetto planimetrico e funzionali prospettati nello studio specialistico del 2016 avente ad oggetto la cosiddetta Penisola, ampliamento dello spazio portuale verso il mare finalizzato ad accogliere la crescente domanda di traffici commerciali/passeggeri e a garantire il progressivo allontanamento dagli spazi di immediata prossimità con la città. Tale asset fortemente condiviso dall'Amministrazione Comunale, in considerazione dei possibili scenari per la viabilità e i futuri utilizzi urbani all'interno del porto storico e rappresenta una progettualità prioritaria da sviluppare in collaborazione con l'AdSP del MAC, la Regione Marche, il MIMS e tutti gli altri soggetti istituzionali a vario titolo competenti ed interessati.

Relativamente al RICHIAMO N.3 viene formulata la seguente **CONDIZIONE:**

L'obiettivo di sviluppo n. 4 "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra" dovrà evidenziare il carattere altamente prioritario dell'Adeguamento Tecnico Funzionale del vigente PRP finalizzato all'uso delle banchine n. 19, 20 e 21 su cui il C.S.LL.PP. si è espresso nell'adunanza del 27/01/2021 con il parere n. 91/2020; questo intervento, difatti, rappresenta una progettualità strategica per la delocalizzazione dei traghetti RO/PAX extra Schengen dall'attuale sede di accosto in stretta prossimità con il centro storico della città e la conseguente diminuzione della pressione ambientale generata dallo stazionamento delle navi extra Schengen.

E
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

Relativamente al RICHIAMO N.4 viene formulata la seguente **CONDIZIONE**:

L'obiettivo di sviluppo n.4 "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra" dovrà evidenziare la volontà dell'Amministrazione Comunale di Ancona "di interrompere l'iter di realizzazione della banchina delle grandi navi da Crociera del Molo Clementino", in considerazione delle richieste e delle verifiche fatte dalla Commissione tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS Sottocommissione VAS e del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, contenute nel provvedimento n. 53/2023, che ha espresso parere motivato della fase di Scoping con dettagliate raccomandazioni e condizioni ambientali riguardanti le seguenti componenti:

1. aspetti generali
2. obiettivi di protezione ambientale, analisi di sostenibilità e monitoraggio VAS
3. analisi di coerenza con Piani rientranti nel quadro programmatico
4. studio di incidenza ambientale
5. salute umana
6. principio "Do Not Significant Harm"
7. piano di lavoro per la predisposizione del SAI e per la definizione della Variante Localizzata al PRP e del Progetto

Le raccomandazioni e condizioni ambientali espresse dalla Commissione richiamano molteplici aspetti tra cui in particolare si evidenziano:

- la necessità di "un'esplorazione di soluzioni alternative e una comparazione di funzionalità e impatto dell'opera rispetto ad altre alternative di localizzazione (non presentate); il Proponente dovrà inquadrare o motivare il nuovo Molo Clementino e la relativa proposta di Variante Localizzata negli ulteriori possibili rilevanti sviluppi dell'intero sistema portuale di Ancona (in particolare nell'ambito della parte industriale del porto) chiarendo la sua eventuale rifunzionalizzazione a valle di tale eventuale ulteriore espansione",
- la necessità di un complessivo aggiornamento di studi dati presentati in sede di Studio Ambientale Integrato Preliminare,
- la necessità di "approfondire la caratterizzazione dello stato attuale di salute della popolazione facendo riferimento ai dati aggiornati agli ultimi anni disponibili su mortalità e morbilità, e ad un livello di definizione per lo meno comunale, per poter identificare i gruppi a rischio (per età e/o per patologie) possibilmente presenti nell'area di studio, che potrebbero maggiormente risentire delle alterazioni ambientali eventualmente causate dalle attività previste nelle fasi di cantiere e di esercizio dell'opera. È bene sottolineare, che per la stima puntuale dei possibili impatti sulla salute della popolazione interessata, la sola verifica dei limiti vigenti non è sufficiente, in quanto non tiene conto dell'eventuale presenza di categorie sensibili e a rischio né della possibilità che avvenga una eventuale esposizione combinata e quindi cumulativa a più fattori di rischio"
- la necessità di effettuare "l'analisi delle interazioni con la popolazione limitrofa durante la sosta in porto delle navi e l'aumento del traffico veicolare previsto ponendo attenzione alle ricadute degli inquinanti maggiormente rappresentativi",
- con riferimento "alla componente qualità dell'Aria, considerando quanto affermato dal Proponente (il SAI conterrà uno studio specialistico di quantificazione degli impatti tramite adeguata modellistica, relativo alle fasi ante operam, cantiere e post operam. "così da valutare se il peggioramento della qualità dell'aria atteso comporti il superamento dei limiti normativi o raggiunga eventuali recettori. Gli inquinanti indagati saranno quelli caratteristici del traffico navale e terrestre, ossia l'NOx, l'SOx e il PM10"), ogni eventuale possibile peggioramento dello stato della componente, indotto dalla Variante Localizzata e dal progetto, è del tutto incompatibile con il quadro di obiettivi di sostenibilità ambientale assunti dalla Variante Localizzata di PRP e dai progetti in essa previsti, nonché con gli obiettivi del Principio DNSH. Pertanto, nel SAI dovranno essere approfondite le soluzioni alternative, di mitigazione e di

25

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

compensazione atte a garantire non solo che la Variante Localizzata e l'intervento del Molo Clementino e azioni correlate non comportino un peggioramento dello stato della componente, ma anzi che, possibilmente, lo migliorino."

Relativamente al RICHIAMO N.5 viene formulata la seguente **CONDIZIONE**:

L'obiettivo di sviluppo n.4 "Potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture a mare e a terra" dovrà evidenziare l'opportunità di sviluppare i traffici crocieristici individuando le più adeguate soluzioni per l'accosto delle navi di nuova generazione tenendo conto delle tematiche legate alla sostenibilità ambientale ed alla salute pubblica prevedendo azioni di contenimento e mitigazione delle emissioni in atmosfera tra cui anche sistemi di Cold Ironing.

In tal senso l'ipotesi di uno scenario di breve-medio termine può prevedere l'attracco delle crociere alla banchina rettilinea (di futuro completamento secondo la previsione del vigente PRP del 1988), mentre uno scenario di medio-lungo termine può considerare un complessivo riallocaamento presso i nuovi spazi della futura Penisola.

Relativamente al RICHIAMO N.6 viene formulata la seguente **CONDIZIONE**:

L'obiettivo di sviluppo n. 7 "Sostenibilità ambientale" dovrà necessariamente tenere in considerazione e raccordarsi con gli esiti dello studio PIA Progetto Inquinamento Atmosferico Ancona al fine di individuare un quadro delle possibili azioni di contenimento delle emissioni volte a ridurre il rischio per la salute della popolazione derivante dai traffici portuali in senso lato.

Relativamente al RICHIAMO N.7 viene formulata la seguente **RACCOMANDAZIONE**:

L'obiettivo n.9 "Valorizzazione del rapporto porto - città" dovrà evidenziare la capacità di integrazione e coesistenza tra porto e sistema urbano di prossimità rendendo possibile uno scambio non solo di tipo visivo, ma anche funzionale e spaziale nei contesti di più diretta prossimità.

Per tale motivo si reputa opportuno identificare, in coerenza a quanto indicato nelle Linee Guida per la redazione dei Piani regolatori di Sistema Portuale, un'area di Interazione Porto Città articolata in ambiti non necessariamente contigui. Richiamati i contenuti della n. 506 del 27.10.2023 viene proposta la seguente rimodulazione della ripartizione delle aree portuali:

- stralcio dall'ambito portuale dell'area indicata nel DPSS di Interazione Porto Città n.0 - "Fronte edificato lungo il lato occidentale di via XXIX Settembre, da Piazza della Repubblica fino alla rotonda su via Guglielmo Marconi e la strada stessa", e conseguente classificazione in area non soggetta a definizione ai sensi dell'art.5 c.1 della legge 84/1994
- conferma dell'area indicata nel DPSS di Interazione Porto Città n.1 "Mole Vanvitelliana",
- conferma dell'area indicata nel DPSS di Interazione Porto Città n.2 "Tratto di litorale ricadente entro la circoscrizione portuale di competenza dell'AdSP del MAC compreso tra il porto di Ancona e quello di Falconara Marittima",
- riclassificazione dell'area retroportuale indicata nel DPSS "Affaccio Urbano" in area di Interazione Porto Città in ragione anche del supporto in termini di spazio pubblico urbano alla "Piazza sull'Acqua" indicata nell'Obiettivo n.6 "Valorizzazione/sviluppo delle esistenti connotazioni della portualità turistica"
- riclassificazione dell'area retroportuale indicata nel DPSS "Mercato ittico e della Fiera di Ancona - destinate a servizi portuali ed urbani" in area di Interazione Porto Città in ragione delle forti connessioni con il tessuto urbano degli Archi recentemente oggetto di riqualificazione e con l'emergenza storica della Mole Vanvitelliana, grande attrezzatura pubblica innestata nel Mandracchio



COMUNE DI ANCONA
Direzione Urbanistica
Edilizia Pubblica, Porto, Mobilità

- riclassificazione dell'area retroportuale indicata nel DPSS dell'area presso il Fosso Conocchio – “destinazione urbana Cerniera della mobilità”, in area di Interazione Porto Città in ragione del ruolo di potenziale hub della mobilità pubblica sostenibile,

Si evidenzia infine che l'area di margine lungo tutto il confine tra il porto e la città si dovrà attuare mediante la ricerca di soluzioni che consentano, non solo di accrescerne la qualità fisica e funzionale dei necessari interventi di delimitazione del porto, ma anche di individuare, nel breve periodo, spazi destinati all'accessibilità e alla mobilità urbana; attraverso modalità e soluzioni concertate con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018328/2023 del 30/10/2023

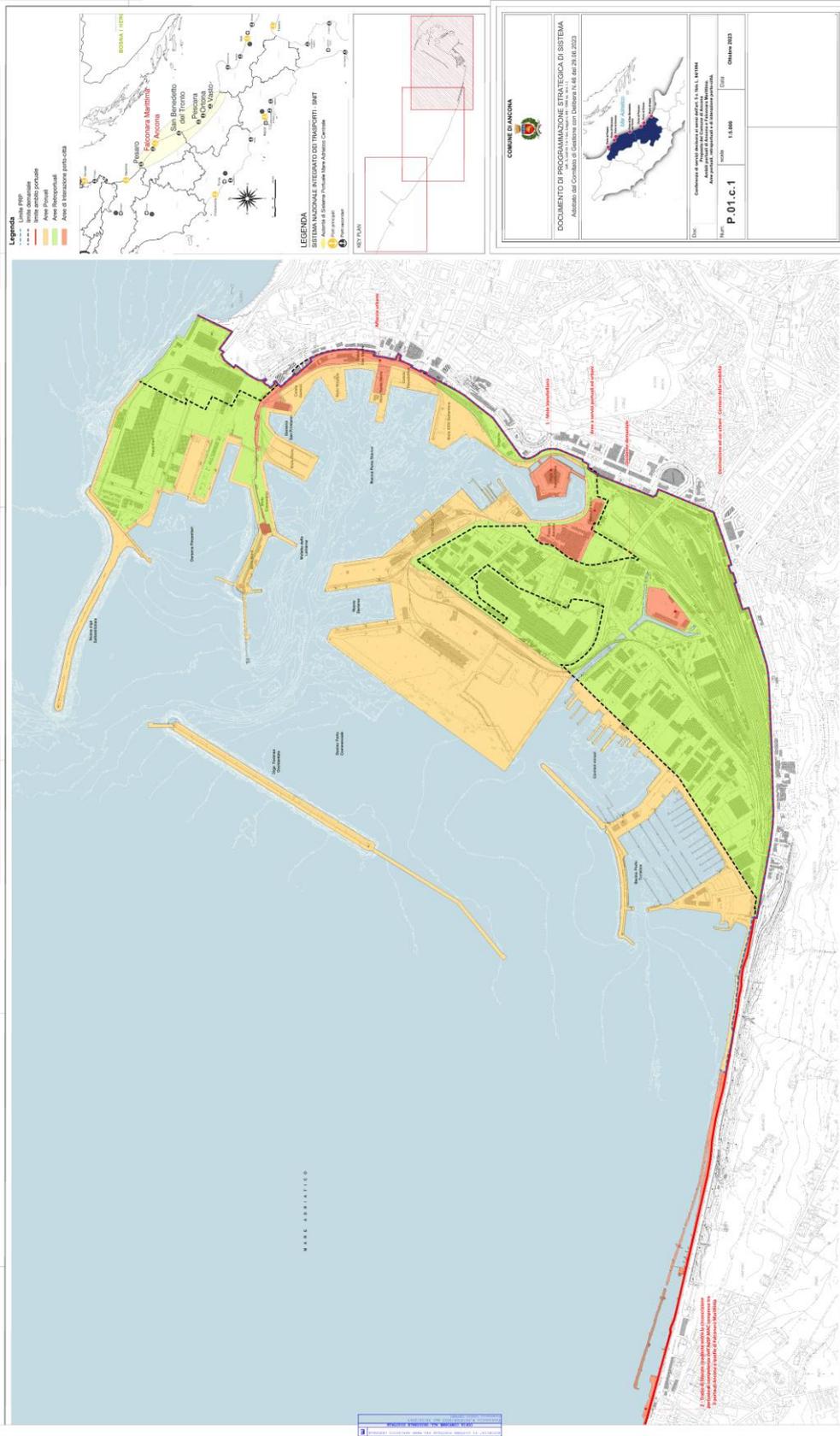
Il presente richiamo, inoltre, comporta un adeguamento della relazione ed elaborati del DPSS:

- Relazione – cap. 7 Definizione e ripartizione degli ambiti portuali
- Tavola P.01.c.1 Ambiti Portuali di Ancona e Falconara Marittima – Aree Portuali, retroportuali e di interazione Porto-Città. Per una più adeguata comprensione si allega una proposta di rimodulazione della Tavola P.01.c.1 Ambiti Portuali di Ancona e Falconara Marittima – Aree Portuali, retroportuali e di interazione Porto-Città che riporta la configurazione sopradescritta.

Arch. Claudio Centanni
Dirigente Urbanistica, Edilizia Pubblica
Porto Mobilità
COMUNE DI ANCONA

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445 del D.Lgs 7 marzo 2005 n. 82 e norme collegate il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

15.1 Planimetria ALLEGATA al Parere del Comune di Ancona (30/10/2023)



16 Parere del Comune di Pescara (2/11/2023)



Il Sindaco

COMUNE DI PESCARA Comune di Pescara	U
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE	
Protocollo N.0220977/2023 del 31/10/2023	
Firmatario: CARLO MASCI, GAETANO SILVERII	

Pescara, 31 ottobre 2023

**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE
MARE ADRIATICO**

Pec: segreteria@pec.porto.ancona.it

E

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018520/2023 del 02/11/2023

OGGETTO: Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis. Conferenza dei servizi indetta ai sensi dell'art. 14 bis della legge 241/1990.

In relazione al documento in oggetto, adottato dal Comitato di Gestione di codesta Autorità, la scrivente amministrazione, pur nella consapevolezza che i contributi forniti nella presente sede sono volti ad orientare la futura revisione del Piano Regolatore Portuale di Pescara, più che il documento di programmazione stesso, avente valore non pianificatorio, ritiene di confermare il proprio precedente contributo, ribadendo i contenuti formalizzati con deliberazione della Giunta Comunale n. 136 del 28/2/23, espressi nei seguenti termini:

- *PASSEGGIATA FLUVIALE (RIVERFRONT)*

a) *Sul versante nord del Fiume Pescara, riva orografica sinistra, ridefinire la dividente doganale in modo da escludere interamente la banchina fluviale in corrispondenza del centro abitato e permettere la classificazione di "ambito di interazione città-porto", nonché estendere quest'ultimo a tutta la banchina fluviale del nuovo molo nord in fase di costruzione, dalla Madonna alla diga foranea, al fine di raggiungere l'obiettivo e la finalità di realizzare un vero e proprio riverfront, ossia una passeggiata pubblica unica e continua che, dal Circolo Canottieri fino alla diga foranea, permetta di costeggiare il fiume in una sequenza coordinata e integrata di spazi pubblici, percorsi ciclo-pedonali e superfici ricettive;*

b) *sul versante sud del fiume Pescara, riva orografica destra, nell'ipotesi di rimodulazione e di variante del Piano regolatore portuale, sarebbe auspicabile riconsiderare alcune funzioni strettamente portuali in modo da rilocalizzarle e consentire, in una logica programmatoria di medio termine, la realizzazione di uno spazio lineare aperto al pubblico che, da Piazza della Marina fino al Monumento ai Caduti al mare, permetta di recuperare e restituire alla città un rapporto diretto e di qualità con il fiume.*

65121 Pescara, Piazza Italia, 1 – Tel 085 4283248-249-250 – Fax 085 4283556
email: sindaco@comune.pescara.it – pec: protocollo@pec.comune.pescara.it

COMUNE DI PESCARA Comune di Pescara	U
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE	
Protocollo N. 14518/2023 del 31/10/2023	
Firmatario: CARLO MASCI - GAETANO SILVERII	



- DARSENA PESCHERECCI

Eliminare dal Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) in corso di predisposizione (e dal futuro Piano Regolatore Portuale) la previsione della darsena pescherecci a nord e prevedere una redistribuzione di circa 600 metri di fronte di accosto operativo, che le attuali previsioni di PRP destinano alla pesca – eventualmente anche riducibili – tra gli oltre 1.200 metri della nuova darsena commerciale prevista a sud, al fine di concentrare le attività di pesca in un ambito specifico dedicato alle funzioni produttive che, nell'attuale assetto infrastrutturale e logistico, va inequivocabilmente definendosi sulla sponda sud del fiume, com'è dimostrato dalla programmata riallocazione del mercato ittico all'ingrosso sulla riva fluviale sud. Tale spostamento risulta comunque compatibile ed allineato alle previsioni della stessa area commerciale, che sul fronte opposto contempla l'allocazione della Stazione Marittima in diretta connessione con la banchina di attracco.

- TRABOCCHI

Prevedere la possibilità di riposizionare gli attuali trabocchi su entrambi i lati esterni dei due bracci della diga foranea e del pennello di foce già esistenti in diretto rapporto col mare, anche integrandoli con nuove unità e, in subordine, nel caso di eliminazione della darsena pescherecci, prevedere la possibilità di riposizionare i trabocchi lungo il nuovo molo di ponente, attualmente in fase di realizzazione, al fine di ricostituire un fronte a mare caratterizzato dalla presenza di trabocchi pensati come testimonianza delle tradizionali macchine da pesca, più in chiave turistico-paesaggistica che in una vera e propria ottica produttiva, auspicando un riallocazione delle attuali strutture (ma anche di nuove) all'interno di uno scenario integrato con le modalità di fruizione della nuova banchina nord e della passeggiata a mare – riverfront;

Pertanto, con la presente si rinnova l'invito a tenere in debita considerazione le indicazioni del Comune di Pescara, pur nella consapevolezza che le stesse sono riferibili alla futura attività di revisione del Piano regolatore portuale, più che al documento di programmazione in oggetto.

IL SINDACO
Avv. Carlo Masci

IL DIRIGENTE
Dr. Gaetano Silverii

17 Parere del Comune di Ortona (2/11/2023)



CITTÀ di ORTONA

Medaglia d'oro al valor civile
PROVINCIA DI CHIETI

3° Settore- Attività Tecniche e Produttive

PN-25-21

Ortona, li 31.10.2023

Spett.le *Autorità di Sistema Portuale
Del Mare Adriatico Centrale*

segreteria@pec.porto.ancona.it

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0018533/2023 del 02/11/2023
Firmatario: Domenico Silvestri - VERGATA DI FABIO

Oggetto: Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - **Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis** – Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.i.i. – Forma semplificata e modalità asincrona – per l'espressione di parere da parte dei comuni e di contributo delle regioni, territorialmente interessati – **PARERE DI COMPETENZA**

Con riferimento alla conferenza di servizi in oggetto convocata con nota prot. 0014518 del 28.08.2023 e successiva nota prot. 0016665 del 03.10.2023

Questo Comune

VISTA la Legge 28 gennaio 1994 n. 84 e ss.mm.ii., recante il riordino della legislazione in materia portuale, così come modificata dal D.Lgs. 4 agosto 2016, n. 169 do "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla Legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'Art. 8, comma 1, lettera f) della Legge 7 agosto 2015, n. 124" pubblicato in gazzetta Ufficiale Serie Generale, n. 203 del 31.08.2016 e successive modificazioni ed integrazioni;

VISTO l'Art. 6, comma 5, della Legge 84/1994, a mente del quale le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare di bilancio e finanza;

VISTO l'Articolo 5, (Documento di programmazione strategica di sistema regolatore portuale), comma 1, della Legge n. 84/1994;

VISTO il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, condiviso preliminarmente con i comuni e regioni interessati, presentato all'Organismo di partenariato della risorsa mare con l'espressione di parere favorevole e al Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale che lo ha adottato all'unanimità con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023, ai sensi dell'articolo 5, comma 1-bis della Legge, composto dai seguenti allegati:

- Relazione illustrativa
- P.01.a Attuali limiti portuali e demaniali. Porti di Ancona e Falconara
- P.01.b Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio. Porto di Ancona e Porto di Falconara
- P.01.c1 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città
- P.01.c2 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città
- P.01.c3 Ambiti portuali di Ancona e Falconara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città
- P.01.d Collegamenti stradali e ferroviari locali. Porto di Ancona e Porto di Falconara
- P.02.a Ambito portuale di San Benedetto. Attuali limiti portuali e demaniali
- P.02.b Ambito portuale di San Benedetto. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio
- P.02.c Ambito portuale di San Benedetto. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città

CITTÀ di ORTONA

3° Settore- Attività Tecniche e Produttive

- P.03.a Ambito portuale di Pescara. Attuali limiti portuali e demaniali
- P.03.b Ambito portuale di Pescara. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio
- P.03.c Ambito portuale di Pescara. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città
- P.04.a Ambito portuale di Ortona. Attuali limiti portuali e demaniali
- P.04.b Ambito portuale di Ortona. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio
- P.04.c Ambito portuale di Ortona. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città
- P.05.a Ambito portuale di Pesaro. Attuali limiti portuali e demaniali
- P.05.b Ambito portuale di Pesaro. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio
- P.05.c Ambito portuale di Pesaro. Aree portuali, retroportuali e interfaccia porto-città
- Allegato 1 Dispositivi Normativi di Riferimento
- Allegato 2 Analisi di rischio d'area (vol.1). Sorgenti di rischio e scenari incidentali estratti dal RISP del Porto di Ancona
- Allegato 3 Analisi di rischio d'area (vol.2). Metodologia della valutazione del rischio d'area e criteri di classificazione di compatibilità territoriale (D.M. 09/05/2001)
- Allegato 4 Pianificazioni portuali vigenti e relativi stati di attuazione ed adeguamento
- Allegato 5 Aspetti geologici e relative criticità per le pianificazioni portuali
- Allegato 6 Pianificazione urbana

Sentita l'Amministrazione Comunale

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

Al Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico adottato con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 da parte del Comitato di Gestione.

Distinti saluti

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

Arch. Domenico Silvestri

Firmato digitalmente da:

Silvestri Domenico

Firmato il 31/10/2023 16:39

Seriale Certificato: 2677632

Valido dal 09/08/2023 al 09/08/2026

InfoCamere Qualified Electronic Signature
CA

IL DIRIGENTE DEL SETTORE III

Il Segretario Comunale

Dott.ssa Evelina Di Fabio

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

TA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE

18533/2023 del 02/11/2023

SILVESTRI, EVELINA DI FABIO





Città di Ortona (CH)

Protocollo n°: **0042860** del **31-10-2023**

Movimento: **Uscita**

Tipo Spedizione: **Posta Elettronica certificata**

Oggetto: **Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis – Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.i.i. – Forma semplificata e modalità asincrona – per l'espressione di parere da parte dei comuni e di contributo delle regioni, territorialmente interessati – PARERE DI COMPETENZA**

Corrispondenti

Denominazione	Indirizzo E-mail/PEC
Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale	segreteria@pec.porto.ancona.it

Allegati

231031_-PN-25-21_DPSS_PARERE_Ortona-signedfirmato.pdf 231031_-PN-25-21_DPSS_PARERE_Ortona-signedfirmato_Marcato.pdf Segnatura.xml

Il Responsabile

E

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

Protocollo N.0018533/2023 del 02/11/2023

18 Parere del Comune di San Benedetto del Tronto (2/11/2023)



AREA GESTIONE DEL TERRITORIO

San Benedetto del Tronto, data da protocollo

Spett.le Autorità di Sistema Portuale
del Mar Adriatico Centrale
Alla c.a. Segretario
Responsabile del Procedimento
Dott. Salvatore Minervino

p.c. Ing. Laura Rotoloni
Molo S. Maria
60121 ANCONA
PEC: segreteria@pec.porto.ancona.it

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
San Benedetto del Tronto Prot. 0084745-31/10/2023-c_h769-FPG-0344-0006-P
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0018534/2023 del 02/11/2023
Firmatario: Giorgio Giantomassi

Comune di

Oggetto: **Documento di Programmazione Strategica di Sistema** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - **Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis** – Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.i.i.

Invio delle determinazioni del Comune di San Benedetto del Tronto, con parere espresso ai sensi dei commi 3 e 4 art. 14-bis della Legge 241/90 ess.mm.ii. e art. 5 comma 1-bis della Legge.

Con riferimento alla Vs. nota Prot. N.0016665/2023 del 03/10/2023 – Ripresa dei Termini – e richiamata la ns. nota Prot. 0033552 del 02/05/2023, quale documentazione già in vs. possesso prima della scadenza del termine del 12/09/2023;

VISTO

- la legge 241/1990 e ss. mm./ii. e in particolare gli l'articoli 14-bis (Conferenza Semplificata) e 14-ter (Conferenza Simultanea);
- l'avviso di indizione della Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 s.s.m.i.i. – Forma semplificata e modalità asincrona – per l'espressione di parere da parte dei comuni e di contributo delle regioni, territorialmente interessati con nota Prot. N. 0014518/2023 del 28/08/2023;
- la sospensione dei termini ai sensi dell'art. 2, comma 7, della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii., con nota Prot. N.0015504/2023 del 15/09/2023;
- la ripresa dei termini con nota Prot. N.0016665/2023 del 03/10/2023, con la quale si stabilisce che il parere dovrà essere espresso tenuto conto della sospensione disposta, fatta salva la durata complessiva di 45 giorni, **entro il 02 novembre 2023**;
- il Documento di Programmazione Strategica di Sistema aggiornato ed in particolare la Relazione Illustrativa aggiornata al 03/10/2023;



Viale A. De Gasperi 124 San Benedetto del Tronto (AP) Tel. 0735794-
CF e PI 00360140446 – pec: protocollo@cert-sbt.it - sito: www.comunesbt.it



AREA GESTIONE DEL TERRITORIO

Visto tutto quanto sopra richiamato,

Con riferimento al Documento di Programmazione Strategica di Sistema, adottato dal Comitato di Gestione con delibera n. 46 del 29/06/2023 e con integrazioni da Conferenza dei Servizi avviata con prot. 14518 del 28/08/2023, il Comune di San Benedetto del Tronto, nell'interesse della Città e del Sistema Portuale di riferimento, rende le proprie determinazioni, relative alla decisione oggetto della conferenza, congruamente motivate come di seguito esplicitato.

Le argomentazioni trattate, oggetto delle determinazioni e del presente parere condizionato, sono le seguenti:

- Integrazione della Relazione Illustrativa
- Braccio "Molo Sud", fascia di Area Retroportuale";
- Aree "Interazione Città-Porto";
- Ottimizzazione degli specchi d'acqua all'interno del porto;
- Terzo braccio e vasche di colmata;
- Strategia riconoscibile su scala più ampia a tutela dell'ambiente marino oltrechè di presenza nella regolamentazione dello sfruttamento delle risorse marine (recepimento protocolli 2030 della G.F.C.M. "General Fisheries Commission for the Mediterranean");
- Ripartizione di competenze Stato-Regioni nel porto di San Benedetto del Tronto.

1. Integrazioni della "Relazione Illustrativa" (Giugno 2023 e s.m.ii.)

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema aggiornato a **Giugno 2023**, adottato dal Comitato di gestione con Delibera n. 46 del 29.06.2023, ha recepito parte delle considerazioni ed osservazioni che questo Ente ha presentato con nota Prot. 33552 del 02/05/2023, ma rimangono aperte alcune questioni che si ripropongono ed altre che si aggiungono ed integrano, con una proposta di inserimento nella **Relazione Illustrativa** delle precisazioni nelle seguenti pagine, che vengono allegate, con riportate le modifiche necessarie ai fini dell'assenso, evidenziate in rosso:

- **Pag. 55 – Criticità nel Porto di San Benedetto del Tronto;**
- **Pag. 151 – Porto di San benedetto del Tronto: riconoscimento di luogo centrale strategico;**
- **Pag. 156 – Principali punti di debolezza del sistema portuale;**
- **Pag. 158 – Obiettivi di sviluppo;**
- **Pag. 168 - Sostegno alla cantieristica navale e nautica – Valorizzazione/sviluppo delle attività di nautica diportistica;**
- **Pag. 169 – Porto di San benedetto del Tronto: sua elezione a Centro Pilota e Polo permanente per trattare tutti i temi legati ai nuovi scenari della pesca e all'ecosistema Adriatico.**
- **Pag. 178 - Aree Retro-Portuali – Destinate anche ad attività di servizi a carattere sportivo.**

2. Braccio Molo Sud (Aree Portuali/ Retroportuali)

In merito alle Aree Portuali, si fa presente che il braccio "Molo Sud" presenta delle caratteristiche di utenza turistica e culturale oramai consolidata, in quanto i massi della scogliera sono diventati "Sculture Vive" con un percorso museale ed espositivo all'aperto di tipo stabile denominato MAM, "Museo d'Arte sul Mare" di San Benedetto del Tronto.
<http://www.mamsbt.it/>

Comune di

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
San Benedetto del Tronto Prot. 0084745-3/10/2023-c_h769-FPG-0344-0006-P
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0018534/2023 del 02/11/2023
Firmatario: Giorgio Giantomassi

Comune di



Viale A. De Gasperi 124 San Benedetto del Tronto (AP) Tel. 0735794-
CF e PI 00360140446 – pec: protocollo@cert-sbt.it - sito: www.comunesbt.it



AREA GESTIONE DEL TERRITORIO

Inaugurato nel Giugno 2012, è un museo permanente all'aperto, che si sviluppa lungo tutto il molo sud di San Benedetto del Tronto ed ospita ben 145 opere d'arte, delle quali 135 sono sculture e 10 sono grandi murali. Oltre alle 140 opere scultoree e pittoriche, realizzate durante le passate edizioni del Simposio internazionale "Scultura Viva" da 130 artisti provenienti da 37 nazioni di 5 continenti, sono presenti, lungo il suo percorso, altre 5 sculture monumentali realizzate da Mario Lupo, Genti Tavanxhiu, Marcello Sgattoni e Giuseppe Straccia. Il Museo d'Arte sul Mare di San Benedetto del Tronto, è unico nel suo genere sia per la bellezza del suo ambiente naturale che per la sua lunghezza di oltre un chilometro.

Il suo primo tratto, di circa 500 metri, è dedicato alla scultura ed ospita le 130 sculture in basso ed altorilievo e a tutto tondo, realizzate durante le passate edizioni del Simposio internazionale "Scultura Viva" sui blocchi frangiflutto in travertino, allineati lungo la passeggiata.

Il terzo tratto di circa 400 metri, è invece dedicato alla pittura murale ed ospita bellissimi murali di 12 metri quadrati l'uno, realizzati da wall painters italiani e stranieri tra i più famosi al mondo.

Nella TAV. P02.C allegata, si evidenzia come sia opportuno prevedere una fascia destinata ad "Area Retroportuale" nel braccio Molo Sud all'interno della zona destinata ad "Area Portuale".

3. Aree "Interazione Città-Porto";

In merito alle aree individuate come "Aree Interazione Porto-Città", si ribadisce che nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema (TAV. P.02 c), si rileva che la maggior parte di dette aree e immobili, ricadenti nell'Ambito Portuale, sono beni di proprietà del Demanio Portuale sottoposti alla normativa comunitaria oltre che nazionale con riferimento al Codice della Navigazione, come quelle ricadenti nelle "Aree Retroportuali".

Constatato che la pianificazione delle "Aree Interazione Porto-Città" viene lasciata alla discrezione dell'Amministrazione Comunale, si renderebbe necessaria una Variante al Piano Regolatore Generale del Comune. L'attuazione di una Variante al Piano Regolatore Generale Comunale, con le procedure correnti di "larga" partecipazione, richiede tempi lunghi, al punto da rendere problematico per un lungo periodo l'uso di aree ed edifici sottoposti a regime concessorio. La tempistica non riconoscibile che ne consegue potrebbe generare degli effetti controversi sul piano degli interessi istituzionali da condividere, con particolare riferimento agli introiti nelle casse dello Stato e allo sviluppo dell'economia locale. **Si ritiene, pertanto, che pur condividendo l'assegnazione di dette aree alla competenza Comunale, sia quanto mai opportuno approfondire e condividere il tema sulle problematiche insite nella formulazione di una variante al PRG Comunale che renda possibile e compatibili gli interessi di entrambe le Istituzioni, vale a dire Autorità e Comune.**

4. Ottimizzazione degli specchi d'acqua all'interno del Porto (Criticità nel Porto di San Benedetto del Tronto e Obbiettivi di Sviluppo per cantieristica e diporto)

Si ripropone il tema della necessaria e irrinunciabile ottimizzazione degli specchi d'acqua all'interno del porto

Nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema non si prende in considerazione una evidente criticità che limita l'utilizzazione di specchi d'acqua e banchine. All'interno del porto storico, in particolare di quello specchio d'acqua tra lo scalo d'alaggio e la darsena turistica, le banchine non possono essere utilizzate con continuità per ragioni di sicurezza legate alla risacca presente in quel tratto. Gli specchi d'acqua disponibili sono i riferimenti più preziosi di un porto e non utilizzarli, soprattutto quando scarseggiano, rappresentano una perdita di opportunità nell'offerta portuale.

Comune di San Benedetto del Tronto

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
San Benedetto del Tronto Prot. 0084745-31/10/2023-c_h769-FPG-0344-0006-P
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0018534/2023 del 02/11/2023
Firmatario: Giorgio Giantomassi



Viale A. De Gasperi 124 San Benedetto del Tronto (AP) Tel. 0735794-
CF e PI 00360140446 – pec: protocollo@cert-sbt.it - sito: www.comunesbt.it



AREA GESTIONE DEL TERRITORIO

Si chiede un'attenzione specifica del documento rivolta all'utilizzazione degli specchi d'acqua disponibili e che si prevedano iniziative ed opere che ottimizzino l'utilizzo di quanto disponibile nell'interesse del Sistema e degli operatori di settore. **A tal proposito l'A.C. di San Benedetto intende approfondire e condividere l'iniziativa di operatori nel settore della cantieristica navale, del Charter Nautico, del Circolo Nautico e Lega Navale, di mettere in campo un riferimento progettuale che consenta di mettere in sicurezza quel tratto di specchio d'acqua e renderla disponibile all'utenza per nuove opportunità irrinunciabili, altrimenti non praticabili per carenza di spazi e specchi d'acqua. Per carattere tecnico e strategico, sul piano dell'utenza, questi interventi dovrebbero essere inquadrati nel loro complesso come Adeguamenti Tecnico Funzionali dell'attuale assetto infrastrutturale.**

5. Terzo braccio e vasche di colmata

Valutazioni programmatiche sul terzo braccio con particolare riferimento alle opere di realizzazione delle vasche di colmata.

Su questo argomento sarebbe opportuno avere maggiori consapevolezze programmatiche perché è in discussione anche l'immagine futura della città. Il tema, sostanzialmente, riguarda la necessità di una pianificazione tecnica-finanziaria "riconoscibile" riferita alla realizzazione di tutta l'opera del terzo braccio funzionante, anche in relazione a quello che comporta la realizzazione, in corso, di nuove vasche di colmata. Le opere per la realizzazione delle vasche di colmata non sono indifferenti alla città. L'aumento di dimensione delle vasche comporta problemi di impatto ambientale nel senso più ampio e un diverso dimensionamento dello specchio d'acqua della nuova darsena, non trascurabili, che richiedono la condivisione della dovuta consapevolezza. Senza una pianificazione globale riconoscibile e con la sola certezza delle vasche di colmata, con quello che rappresentano, la strategia di Sistema nel Documento non può essere condivisibile. **Le conseguenze significative, sarebbero quelle di doversi sopportare senza benefici, una pianificazione che da quasi 60 anni (il terzo braccio è stato approvato nel lontano 1964) impedisce lo sviluppo coerente di quell'area a nord in cui la città ripone grandi aspettative. Senza una pianificazione riconoscibile riferita a tutta la previsione, oltre al danno per una impossibile pianificazione territoriale più ampia, si aggiungerebbe quello all'immagine di un luogo con il solo carattere di stoccaggio di materiale poco compatibile, realmente o nell'immaginario, con la vocazione turistica delle città di San Benedetto del Tronto e Grottammare.**

6. Ripartizione di competenze Stato-Regioni nel porto di San Benedetto del Tronto

Da ultimo, sul **Riparto delle competenze Stato-Regione**, si ravvisa una diversa perimetrazione delle parti di darsena e di banchine di competenza della Regione rispetto a quelle del Demanio, rispetto a quanto sancito con il Verbale redatto il 08/07/2008 tra Capitaneria di Porto, Direzione Marittima di Ancona e Regione Marche. A detto verbale è allegata una planimetria a colori che definisce i perimetri delle aree e specchi d'acqua tra Stato e Regione che non coincidono con i perimetri riportati negli elaborati grafici allegati al Documento di Programmazione Strategica di Sistema, di cui si chiede la verifica ed eventuale correzione.

Considerate le motivazioni, le modifiche e integrazioni necessarie sopra esposte nei punti 1-2-3-4-5-6, ai sensi dei commi 3 e 4 dell'art. 14-bis della Legge 241/90 ess.mm.ii., ai fini dell'assenso si formulano le presenti determinazioni, indicando le modifiche e integrazioni necessarie al D.P.S.S. ai fini del presente PARERE di assenso condizionato.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
San Benedetto del Tronto Prot. 0084745-3/10/2023-c_h769-FPG-0344-0006-P
Comune di

F
Copia conforme all'originale digitale
Protocollo N. 0018534/2023 del 02/11/2023
Firmatario: Giorgio Giantomassi



Viale A. De Gasperi 124 San Benedetto del Tronto (AP) Tel. 0735794-
CF e PI 00360140446 – pec: protocollo@cert-sbt.it - sito: www.comunesbt.it



AREA GESTIONE DEL TERRITORIO

Al presente parere si allegano i documenti relativi al punto sulle “**Integrazioni alla Relazione Illustrativa**” (Pagg. 55-151-156-158-168-169-178), la planimetria TAV. P02.C sul punto delle **Aree Portuali-Retroportuali del braccio “Molo Sud”**, il richiamato verbale sul **Riparto delle competenze Stato-Regione**.

Si rimane in attesa di riscontro sull’avvenuto accoglimento delle **modifiche e integrazioni** formulate nel presente **parere**.

Cordiali saluti.

San Benedetto del Tronto, 31/10/2023

AREA GESTIONE DEL TERRITORIO
IL DIRIGENTE
(D.S. n°14/2022)
Arch. Giorgio Giantomassi

Documento informatico firmato digitalmente, ai sensi del D.lgs. n.82/2005, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa

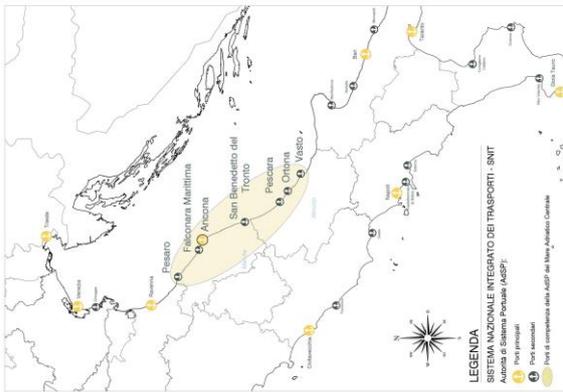
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
San Benedetto del Tronto Prot.0084745-31/10/2023-c_h769-FEEG-0344-0006-P
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N.0018534/2023 del 02/11/2023
Firmatario: Giorgio Giantomassi

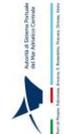
Comune di



Viale A. De Gasperi 124 San Benedetto del Tronto (AP) Tel. 0735794-
CF e PI 00360140446 – pec: protocollo@cert-sbt.it - sito: www.comunesbt.it

18.1 Planimetria allegata al parere del Comune di San Benedetto del Tronto (2/11/2023)



 <p> DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA Adottato dal Comitato di Gestione con Delibera N.46 del 28/08/2023 </p>			
<p> Doc. AMBITO PORTUALE DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO AREE PORTUALI, RETROPORTUALI E INTERAZIONE PORTO-CITTÀ </p>		Num. P.02 c	Data Giugno 2023
<p> RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Ing. Roberto Pizzarello RESPONSABILE DELLA SELEZIONE DEL CONTRATTO Ing. Luca Biondi </p>		<p> SUPPORTO TECNICO SPECIALISTICO RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI PROFESSIONISTI MODIMAR - ACQUATECNO - SEACON - ENVIRONMENT PARK - MIGLIACCIO - FRANCLANZA - GEOLOGI ASSOCIATI FANTUCCI E STOCCHI </p>	

18.2 Stralci della relazione del DPPS allegati al parere del Comune di San Benedetto del Tronto (2/11/2023)



DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

generazione di energia elettrica da fonti rinnovabili. A titolo di esempio si cita l'istanza di concessione demaniale della durata di 40 anni presentata alla fine del 2022 per la realizzazione dell'impianto eolico di tipo floating denominato "Parco Eolico Offshore Medio Adriatico" costituito da 54 pale eoliche (aerogeneratori) per una potenza pari a 800 MW posto al largo della costa abruzzese (su fondali compresi tra 100 e 130 m).

I traffici commerciali attualmente presente negli altri tre porti del sistema portuale (Pesaro, S. Benedetto del Tronto e Pescara) non hanno una significativa potenzialità di sviluppo a causa dei seguenti fattori:

- i limitati fondali che caratterizzano l'imboccatura portuale, nell'ordine di circa 5,0-6,0 m;
- ii limitazione dei fronti di ormeggio e dei retrostanti spazi interni;
- iii eccessive interclusioni e interconnessioni con il contesto urbano.

Porto di San Benedetto del Tronto:

- i limitati fondali che caratterizzano l'imboccatura portuale, attualmente di circa 5,0+6,0 m, nelle previsioni di PRP pari a 9,0 m;
- ii eccessive interclusioni e interconnessioni con il contesto urbano.

Porto di Pescara:

- i limitati fondali che caratterizzano l'imboccatura portuale, nell'ordine di circa 5,0-6,0 m;
- ii limitazione dei fronti di ormeggio e dei retrostanti spazi interni;
- iii eccessive interclusioni e interconnessioni con il contesto urbano.

In linea teorica di questi tre porti solo quello di Pescara, posto solo a 10 miglia nautiche a Nord di Ortona, potrebbe svolgere un ruolo nel segmento commerciale in particolare nel campo delle crociere e del trasporto Ro-Pax, trovandosi nel centro della città più popolosa dell'Abruzzo e disponendo, come Ortona, di un ottimo collegamento autostradale con Roma dalla quale dista solo 200 km. Il porto comunque è privo di un collegamento ferroviario diretto. Purtroppo dal punto di vista commerciale il Porto di Pescara da diversi anni non è più interessato dai traffici commerciali a causa dei noti problemi di insabbiamento dovuti alla sua difficile convivenza con la foce del fiume Pescara. Fortunatamente il Porto è dotato di un PRP che è stato concepito proprio per risolvere in modo definitivo queste problematiche.

Un denominatore comune di tutti i porti della AdSP-MAC, ad eccezione di quello "petroliero" di Falconara, è costituito dalla presenza delle attività afferenti alla pesca ed al diporto nautico. Le attività connesse alla cantieristica navale si sviluppano in misura maggiore ad Ancona, anche se in misura minore, a Pesaro, dove è presente una cantieristica di eccellenza rivolta ai super-yachts, a San Benedetto del Tronto e ad Ortona. I porti di Pesaro, Ortona e Vasto, questi ultimi in misura maggiore rispetto al primo, svolgono anche un ruolo per le attività marittime di supporto per le piattaforme off-shore dell'Adriatico.

La Pesca

La pesca fa parte sostanziale del tessuto culturale del Mediterraneo contribuendo al carattere del suo regime alimentare (vedi rel. Strategia 2030 della G.F.C.M. - "General Fisheries Commission for the Mediterranean"). Nel Mediterraneo è stata una dei principali motori sociali ed economici delle nostre regioni creando mezzi di sussistenza essenziali nelle zone costiere e la base di quello che si riconosce come regime alimentare mediterraneo (da relazione "Strategia 2030 del C.F.P.M. per una pesca e una acquacoltura duraturi...")

Raggruppamento Temporaneo di Professionisti
 MODIMAR – ACQUATECNO – SEACON – ENVIRONMENT PARK- MIGLIACCO - FRANCALANZA - GEOLOGI ASSOCIATI FANTUCCI E STOCCHI

151-152-153 di 192



DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

d'Ascoli. Ulteriore supporto alla viabilità primaria è anche dato dalla SS16 Adriatica, anche se in molte parti attraversa i centri urbani e non risulta quindi utilizzabile dal traffico di veicoli pesanti. Il collegamento con la rete stradale primaria richiede lo spostamento lungo il lungomare sia in direzione nord sia in direzione sud con l'obiettivo di raggiungere prima la strada statale SS16 e poi l'Autostrada A14 (E55) con il casello di Grottammare a nord e quello di San Benedetto del Tronto - Ascoli Piceno. Il percorso per raggiungere il primo casello è lungo circa 4 km mentre, per il secondo casello, bisogna percorrere circa 14,8 km. Il maggiore ostacolo legato al raggiungimento del porto, soprattutto per i veicoli pesanti, è dovuto alla necessità di superare la ferrovia che corre parallela al mare e divide il centro urbano in due zone distinte e collegate tra loro solo da pochi sottopassi di limitata altezza. In direzione nord, gli unici punti di scavalco della ferrovia sono a Grottammare in via Marche dove il sottopasso permette il passaggio a veicoli con altezza inferiore ai 4,80 m o via Sandro Pertini, la cui prosecuzione conduce al casello autostradale, che, nonostante una sezione maggiore, non permette il transito ai veicoli oltre i 4,50 m di altezza. In direzione sud invece l'unico passaggio possibile è quello della variante della SS16 raggiungibile tramite il lungomare e poi via Giovanni Sgabanti (vedi Tav. P02.b/Ambito portuale di San Benedetto. Collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio").

Il Porto di San Benedetto del Tronto è privo di un collegamento diretto alla rete ferroviaria.

3.2... Limiti all'utenza di tratti di banchina e specchi d'acqua con valore strategico all'interno del Porto

Tratti di banchina e specchi d'acqua all'interno del porto non sono sempre disponibili all'utenza, con venti provenienti dai quadranti 1-2, all'interno del porto si verificano fenomeni di forte rissacca e moto ondoso che riducono sensibilmente l'utilizzo dell'ampia banchina di riva che fronteggia la Capitaneria di Porto e l'antistante specchio d'acqua. All'interno del Porto, quel tratto di banchina e l'antistante specchio d'acqua, per collocazione, possono rappresentare la soluzione alla domanda di sviluppo della cantieristica e del diporto nautico messo in sicurezza dal fenomeno della rissacca. Il fenomeno della rissacca e del moto ondoso interno potrà attenuarsi con il prolungamento del braccio sud del Porto previsto nel PRP vigente, ma per una utenza in sicurezza di quella banchina e dell'antistante specchio d'acqua saranno necessarie anche opere di mitigazione all'interno del bacino Portuale. Per carattere tecnico e strategico sul piano dell'utenza questo intervento può essere inquadrato nel suo complesso come **Adeguamento Tecnico Funzionale dell'attuale assetto infrastrutturale.**

3.2.5 Valutazione Rischio d'Area

Il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP) elaborato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha identificato e analizzato i potenziali scenari incidentali che possono verificarsi all'interno dell'area portuale di San Benedetto del Tronto.

Sulla base delle considerazioni già enunciate nella valutazione di rischio d'area nel porto di Ancona, l'attenzione è stata rivolta alla presenza di sostanze classificate come pericolose ai sensi del D.Lgs. 105/2015 (Direttiva "Seveso") ed alle attività che le detengono e le utilizzano, siano esse soggette o meno agli adempimenti di cui al D. Lgs. 105/2015.

L'analisi condotta nel RISP non ha evidenziato particolari criticità: all'interno dei confini demaniali non sono presenti siti a rischio di incidente rilevante soggette alla Direttiva "Seveso" e, inoltre, essendo il porto a vocazione principalmente peschereccia e turistica, sono limitate le attività in cui si impiegano sostanze pericolose, che, peraltro, se presenti, lo sono in quantitativi ridotti. Pertanto, il rischio di incidente rilevante

Raggruppamento Temporaneo di Professionisti
 MODIMAR – ACQUATECNO – SEACON – ENVIRONMENT PARK- MIGLIACCO - FRANCALANZA - GEOLOGI ASSOCIATI FANTUCCI E STOCCHI

55 di 192



Le condizioni del settore suggeriscono azioni ,ancorché complesse ,da porre in essere in tempo utile non oltre il medio termine; diversamente si correrebbe il rischio di dover ridurre il tema alla sola ricerca di risorse per ammortizzatori sociali.

Quello della pesca (parliamo di fresco) è un settore complesso che sta vivendo forse la fine di un ciclo, riconducibile ad una storia che si basa su intuito, genialità ed eroismo di individui che, lasciati a se stessi hanno dato sostanza e carattere indelebili nei luoghi di sviluppo dell'attività, è inevitabile che inizi un nuovo ciclo che veda come protagonisti istituzioni diversamente strutturate in un contesto di consapevole condivisione

Questo auspicabile nuovo ciclo compatibile con un rinnovato modello pesca, abbia sede nel medio Adriatico : un polo ,con un carattere europeo e strategie di grande visibilità riferite ai protocolli di organismi quali la GFCM, che consentano a Istituzioni, Associazioni, Mondo Imprenditoriale e Operatori di Settore di condividere l'interesse per l'investimento.

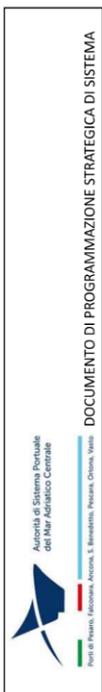
La formazione professionale per pescatori e operatori istituzionali ,la realizzazione e sperimentazione di nuovi modelli di pesca con pescherecci e attrezzature di nuova generazione, nuove e più efficaci norme di regolamentazione, lo sviluppo di filiere compatibili con un mercato in costante evoluzione, la riconoscibilità di una dignità del lavoro a garanzia della continuità, saranno una parte significativa del progetto.

Il progetto sarà in linea con gli obiettivi strategici (D.E.F.) con particolari riferimenti al "contribuire alla transizione ambientale e alla resilienza e sostenibilità dei sistemi socioeconomici".

San Benedetto del Tronto e il suo Porto hanno il carattere per rappresentare il progetto per questa iniziativa, con una collocazione di rara efficacia che fa riferimento alla previsione, prevista dal Piano del Porto, di un nuovo bacino acqueo e spazi a terra significativi ,che si rendono disponibili con la realizzazione del terzo braccio.

Il tema sarà sviluppato in un contenitore a forte complessità ambientale qual'è il mare Adriatico creando le condizioni per una larga condivisione internazionale perché si investa in iniziative che tendano ad una inversione di tendenza del suo stato di degrado; una iniziativa di assoluta attualità e di grande condivisione sociale tale da rappresentare oggi uno dei principali riferimenti di apprezzamento di un progetto da proporre all'interesse finanziario.

I porti che maggiormente soffrono dell'interazione e mutue interferenze con le adiacenti e/o retrostanti aree urbane sono quelli più storici di Ancona e Pesaro nonché quelli di San Benedetto del Tronto e Pescara mentre quelli di Ortona e di Vasto pur essendo integrati ed in sinergia con i rispettivi contesti comunali ne risultano



La pesca, non solo in Adriatico, è un'attività che viene presentata con numeri di complessa criticità tali da mettere in dubbio la possibile continuazione lineare e comunque la dignità del lavoro.

I motivi di questa complessa criticità sono da imputarsi anche all'incapacità di trattare, istituzionalmente e praticamente, in un "luogo centrale riconoscibile" una inevitabile trasformazione strutturale e un approccio culturale diverso in sintonia con un ecosistema, quello Adriatico, da riequilibrare.

La consapevolezza della complessità esistenziale di questo strategico settore fa riferimento a temi di larga quanto frammentaria diffusione, non sempre accreditabile ,che riguardano in particolare:

- Lo stress dell'ecosistema Adriatico in evoluzione anche per i cambiamenti climatici
- la globalizzazione che rende disponibili ,a condizioni di consumo più favorevoli ,prodotti di "qualità indotta" a scapito di una riconoscibile cultura alimentare
- squilibri di filiera
- la crisi energetica e i conseguenti costi di produzione
- struttura produttiva poco incline e culturalmente resistente ad assumere in proprio il percorso di filiera
- profitti non compatibili anche nei casi di produzione sostenuta in un contesto caratterizzato da una sensibile riduzione/demolizione incentivata di un certo tipo di naviglio
- la condizione di lavoro degli addetti non sempre riconducibile ad uno status di dignità con la conseguente crisi di continuità e ricambio
- operatori di settore poco inclini a rinunciare al carattere di spontaneità
- mezzi e attrezzature di lavoro non adeguati ad un inevitabile processo di ricerca di nuovi equilibri nel senso più ampio
- inadeguatezza di mezzi e modi di comunicazione oltreché di diffusione/informazione/formazione culturale di settore
- risorse finanziarie e ammortizzatori sociali resi disponibili senza la dovuta consapevolezza
- mancanza di una visione riconoscibile condivisa
- assenza o incompletezza di parametri di carattere tecnico, scientifico, sociale e di partecipazione finanziaria su investimenti di larga condivisione aventi per oggetto il tema alimentare e quello ambientale oltre quello produttivo .

Di fatto il Settore si percepisce in una condizione di evidente sofferenza se considerato sul piano di un risultato sociale, riferito alla dignità dei lavoratori addetti, e di un risultato imprenditoriale, riconducibile al semplice ma rappresentativo rapporto costi/benefici d'interesse tanto imprenditoriale quanto istituzionale

In un contesto di opinioni (non sempre finalizzate) che descrivono una così complessa criticità, viene da pensare che manchi una regia istituzionale ,a cui si riconosca la centralità di un ruolo, che prenda in carico la complessità del settore, metta a sistema le componenti strutturali, renda efficaci gli aspetti essenziali della filiera e crei le condizioni per dare inizio ad un nuovo ciclo di settore

Il Sistema Portuale del Medio Adriatico per sua collocazione geografica ,criticità specifica in essere, opportunità e forza di "Sistema" , dovrà inevitabilmente trattare il tema in maniera prioritaria con azioni riconoscibili e obiettivi di visibilità tale da consentire il riconoscimento di luogo centrale strategico.



Largo la "fascia attiva" al fine di mantenere la stabilità della piattaforma continentale nel rispetto di quanto previsto dal DM 173/2016 e dal DM 172/2016 per il porto di Falconara Marittima;

h) dotare tutti i porti di vasche di colmata e/o di sistemi di trattamento dei materiali di dragaggio finalizzati ad accogliere o a trattare i sedimenti che per il loro carico inquinante non possono essere utilizzati né per il ripascimento costiero, né per il loro versamento a mare. Le vasche di colmata e i sistemi di trattamento dei sedimenti dovranno essere posti al servizio di tutti i porti afferenti all'AdSP;

i) dragaggi portuali in senso lato ovvero programmazione delle esigenze di approfondimento e/o ripristino dei fondali portuali in funzione dei requisiti di funzionalità e previsioni di sviluppo delle diverse tipologie e dimensioni dei traffici portuali contemplandone la gestione dei sedimenti dragati, anche secondo principi di economia circolare;

j) promuovere processi di valorizzazione del rapporto porto - città, quale potenziale, imprescindibile, fattore di crescita del territorio dal punto di vista economico, occupazionale e sociale. Tale valorizzazione si concretizza promuovendo e concordando processi di integrazione tra le aree retroportuali e di interazione porto-città contemplando quindi anche l'individuazione di aree ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale da demandare alla competenza pianificatoria di comune/regione (aree di interazione porto - città) e, in corrispondenza delle aree retroportuali a diretto contatto con quelle urbane, nella definizione di affacci urbani e aree di margine da rigenerare, coniugando le esigenze di sviluppo di porto e città.

La valorizzazione del rapporto Porto/Città/Porto va sostenuta con un programma delle opere portuali che non metta a rischio un patrimonio culturale consolidato e la qualità ambientale; in quest'ottica le vasche di colmata (opere di prima necessità) possono rappresentare un elemento di criticità (anche sul piano del confronto dialettico) se non messe a sistema in un programma riconoscibile e a medio termine che tratti l'esecuzione delle restanti opere. Introduzione del parametro impatto/benefici.

Gli obiettivi a lungo termine (2030-2050) di cui al punto a) "nodi della rete TEN-T" riguardano in via prioritaria i porti di Ancona (porto "core") e di Ortona (porto "comprehensive") e in via subordinata quelli di Pescara, limitatamente al traffico crociera e ro-pax, e quello di Vasto. Per quest'ultimo non essendo ancora stato completato il trasferimento del quadro conoscitivo dalla Regione Abruzzo alla AdSP-MAC potrà essere contestualizzato in tal senso necessariamente solo nell'ambito dei successivi aggiornamenti del DPSS.

L'obiettivo di cui al punto b) "collegamenti di ultimo miglio" riguarda tutti i porti di sistema ad eccezione dei porti di Pesaro, Falconara Marittima e San Benedetto del Tronto.

Gli obiettivi di cui ai punti c) "attenuazione degli scenari di rischio", d) "vocazione turistica", e) "attività peschereccia", f) "caratteristica nautica" e g) "qualità delle acque portuali", si applicano sostanzialmente a tutti i porti della AdSP-MAC tenendo conto dei dati oggettivi forniti dalla Valutazione di Rischio d'Area condotta nell'ambito della redazione del DPSS e che, sulla base dei RISP già elaborati e disponibili per ciascun porto della AdSP-MAC, hanno portato alla redazione di specifici elaborati allegati al DPSS cui si rimanda per i dettagli.

Comune di San Benedetto del Tronto Prot.0084745-31/10/2023-C-17695-F-G-0344-0006-P



di un ambito territoriale che riguarda non solo la Regione Marche e Abruzzo ma anche l'Umbria ed il contesto provinciale di Rieti (Lazio).

Infine, ulteriori punti di forza del sistema sono riconducibili alla presenza di contesti territoriali spesso connotati da elevata capacità di attrattiva turistica, interrelati in termini economici e sociali alle piastre portuali, oltre che alla prossimità di tessuti urbani dotati di servizi e strutture di supporto già connotati per i flussi portuali di persone e merci.

I principali punti di debolezza del sistema portuale riguardano:

- i problemi di interrimento delle aree portuali per esigenze sia "strutturali", ovvero la necessità di aumentare i fondali per scopi navigazionali, sia "manutentive". Le problematiche di riduzione dei pescaggi per interrimento dei fondali originano dal fatto che tutti i porti di competenza dell'AdSP-MAC sono realizzati lungo litorali sabbiosi caratterizzati dalla presenza di un sensibile trasporto solido litoraneo, in alcuni casi aggravato anche dagli apporti solidi di origine fluviale, come nel caso dei porti di Pescara e Pesaro;

- i problemi di smaltimento del materiale dragato delle aree portuali che, nella maggior parte dei casi, contiene rilevanti frazioni fini che possono risultare inquinate con elevati "costi" tecnici ed ambientali di gestione che spesso rendono lo stesso materiale in gran parte non idoneo per il ripascimento costiero o per un suo utilizzo antropico. Tale problematica è peraltro acuita dall'elevato pregio ambientale e dalla rilevanza socio-economica dei litorali sabbiosi su cui ricadono i porti. Questi problemi riguardano in particolare i porti di Pescara e Ortona e in via secondaria quelli di Ancona, Pesaro e San Benedetto del Tronto;

- **Livelli di qualità ambientale e di sicurezza all'interno dei porti non sempre compatibili con la necessità di massimizzare l'uso di banchine e specchi d'acqua.**

- mancanza di una ripartizione razionale delle tipologie di traffico movimentate rende necessaria l'individuazione delle vocazioni naturali degli stessi porti per aumentarne la sicurezza e ridurre i rischi ambientali. Si cita ad esempio la movimentazione di merci pericolose (prodotti petroliferi) che riguardano potenzialmente anche i porti di Pesaro e Pescara dove il rischio ambientale connesso a questa tipologia di traffici non è compatibile con la vocazione e sicurezza degli stessi porti. Un ulteriore esempio è costituito dal traffico crociera che potrebbe trovare una collocazione ottimale oltre che ad Ancona anche a Pescara completando l'offerta dell'AdSP;

- mancanza dei collegamenti stradali relativi al cosiddetto "ultimo miglio" che possono condizionare l'efficienza del Sistema Portuale. Questa situazione riguarda, in particolare modo, il porto di Ancona dove la definizione di questo tipo di collegamenti risulta di fondamentale importanza per la stessa città di Ancona dal punto di vista del traffico urbano e dunque delle implicazioni legate all'impatto ambientale. Tale criticità è anche inserita nel PGTL allegato nel DEF-2017.

- rapporto porto - città che non si esplicita al meglio per la mancanza di spazi a mare e a terra adeguati per garantire una più performante coesistenza tra l'infrastruttura portuale ed il contesto urbano.

Comune di San Benedetto del Tronto Prot.0084745-31/10/2023-C-17695-F-G-0344-0006-P



Obiettivo n.6: Mantenimento della vocazione peschereccia e sviluppo della pesca sostenibile
La tradizione marinara di San Benedetto del Tronto ha origini molto lontane e l'esercizio delle attività marinare ha consentito e consente alla popolazione locale di trarre dal mare una ricchezza di grande rilevanza per l'economia provinciale e nazionale. L'obiettivo di supportare e mantenere in vita ed efficienza la realtà economica legata al mondo della pesca sambenedettese si ricollega alla segnalata esigenza di risolvere le criticità legate alla attuale carenza nell'organizzazione delle infrastrutture portuali, commerciali e di servizi finalizzate alle imprese di pesca ed alla scarsa diffusione dell'innovazione tecnologica.

Il porto di San Benedetto è baricentrico nel sistema dei porti del medio Adriatico; più che una dimensione e un'utenza particolarmente significativi esprime il suo valore in una sintesi con la città che gli consente di affermarsi come luogo simbolo e strategico per trattare il tema di una pesca compatibile in un contesto ambientale da proteggere per un'inversione di tendenza.

In Italia tutti sanno che San Benedetto è stato il luogo più rappresentativo dello sviluppo della pesca in Adriatico e che il ciclo della pesca industriale, oltreoceano, anche se in modo pionieristico e spontaneo è cominciata qui, così come quello di tutto l'indotto relativo, compresi commercio e cantieristica.

Quel ciclo nella sua complessità non è finito allora, forse sta finendo adesso, in un ambito, quello Adriatico, che rappresenta il luogo della continuazione a carattere precario dell'attività.

In uno scenario caratterizzato da esaltazione e decadenza, San Benedetto rimane, nell'immaginario, la culla di un fenomeno di larga consuetudine, non solo produttivo ma anche e soprattutto culturale.

Se per la pesca, su scala più ampia, deve iniziare un nuovo ciclo, sembra dovuto e opportuno che si cominci da San Benedetto e che si investa sul suo porto e sulla sua dignità, ipotizzando una sua elezione a Centro Pilota e Polo permanente per trattare tutti i temi legati ai nuovi scenari della pesca e all'ecosistema Adriatico.

Questo obiettivo, che mira ad importanti ricadute positive in termini sia economici sia occupazionali sull'indotto, afferrisce al più generale obiettivo di "supporto allo sviluppo economico del territorio" che nel Bilancio della Sostenibilità è classificato come rientrante nella sfera del "sociale". **(Contribuisce alla transizione ambientale e alla resilienza e sostenibilità dei sistemi socioeconomici)**

Obiettivo n.7: Sostenibilità ambientale

L'obiettivo della sostenibilità ambientale è trasversale rispetto agli obiettivi finora indicati, e risulta sinergico con gli obiettivi già illustrati di "approfondimento/ripulimento dei fondali e gestione dei sedimenti dragati", "potenziamento e riorganizzazione delle infrastrutture portuali" e "mantenimento della vocazione peschereccia e sviluppo della pesca sostenibile". Esso comporta anche l'adozione di soluzioni di efficientamento energetico o meglio l'elettrificazione delle banchine per la quale AdSP MAC ha stanziato 1,0 Mln€ destinati al rifacimento della dorsale elettrica dello scalo e la realizzazione di un impianto per la distribuzione di energia elettrica in banchina.

Ulteriori aspetti da attenzionare al fine di accrescere la sostenibilità ambientale dell'infrastruttura, consistono nel contenimento del rumore, nel miglioramento della qualità delle acque marine limitrofe al porto nell'abbattimento della produzione di rifiuti e relativa gestione, nonché, in ultimo, nel miglioramento delle relazioni con la Città e il territorio.



-Analisi di laboratorio e prestazioni per l'autorizzazione ai sensi del DM 173/2016 di un sito di conferimento a largo (oltre le 3 miglia nautiche) tra San Benedetto del Tronto e Porto San Giorgio per l'immersione deliberata di materiali di dragaggio.
Questo obiettivo rientra tra quelli, di cui al Bilancio della Sostenibilità citato, afferenti principalmente alle sfere "economica" ed "ambientale".

Obiettivo n. 3: Potenziamento e riorganizzazione dell'infrastruttura portuale
L'obiettivo di potenziare e riorganizzare l'infrastruttura portuale si consegue attraverso la realizzazione delle nuove opere di difesa che configurano la nuova darsena Nord la quale, ad esito delle analisi condotte ed in armonia anche con gli intendimenti programmatici del Comune, consentirà di potenziare le infrastrutture dedicate allo sviluppo delle attività della pesca sostenibile, della cantieristica navale e della nautica diportistica; evitando di dedicare particolari risorse allo sviluppo di un traffico marittimo di tipo commerciale che sarebbe difficilmente conseguibile anche dal punto di vista ambientale tenuto conto: (i) della pratica impossibilità di migliorare i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario per sostenere un traffico commerciale, se non con costi molto elevati; (ii) della naturale vocazione turistico-balneare della Città e della riviera di costa sabbiosa sulla quale sorge (iii) dell'importanza socio-economica e della antica tradizione del comparto della pesca.

Inoltre, nell'ambito della riorganizzazione gestionale dell'infrastruttura portuale AdSP ha concluso un primo intervento per l'allestimento di un nuovo sistema di controllo e selezione degli accessi nella zona del Molo Nord, ed ha programmato entro il 2023 un analogo intervento esteso a tutti gli spazi operativi dell'ambito portuale; sempre ai fini del miglioramento dei requisiti di sicurezza della pubblica incolumità sono in corso le procedure per l'installazione in opera di barriere stradali tipo "mini new jersey" a delimitazione delle banchine operative ad uso pubblico.

L'insieme di questi interventi finalizzati a riorganizzare e potenziare le infrastrutture portuali del porto di San Benedetto del Tronto - con il contestuale conseguimento di concreti vantaggi in termini di sostenibilità ambientale - sono riconducibili al più generale obiettivo di "incremento di competitività delle infrastrutture portuali" che afferrisce alla sfera "economica", con aspetti connessi anche alla sfera "sociale".

Obiettivo n.4: Sostegno alla cantieristica navale e nautica

La cantieristica nautica costituisce un'attività produttiva rilevante del porto di San Benedetto del Tronto. Si tratta di attività di antica tradizione e fortemente radicate con un importante ruolo economico e sociale. L'obiettivo di sostenere lo sviluppo delle attività cantieristiche sarà supportato dalla previsione di destinare alla cantieristica fronti di ormeggio ed aree a terra adeguate nell'ambito della nuova darsena Nord, oltre che di implementare le infrastrutture ad essa dedicate nel porto esistente. **All'interno del Porto, quel tratto di banchine e l'antistante specchio d'acqua, per collocazione, possono rappresentare la soluzione alla domanda di sviluppo della cantieristica e del diporto nautico messo in sicurezza dal fenomeno della risacca.**

Questo obiettivo rientra nelle sfere "economica" e "sociale" di cui al Bilancio della Sostenibilità citato.
Obiettivo n.5: Valorizzazione/sviluppo delle attività di nautica diportistica
Il comparto della nautica da diporto si inserisce come elemento di rilievo nell'ambito delle tradizioni marinare di San Benedetto del Tronto. L'impulso ad un ulteriore sviluppo delle attività nautico diportistiche e la loro valorizzazione passa attraverso la previsione di destinare quota parte dei fronti di banchina della nuova darsena all'ormeggio di grandi imbarcazioni e navi da diporto ed ai relativi servizi a terra.
Questo obiettivo, che mira ad importanti ricadute positive in termini sia economici sia occupazionali sull'indotto, afferrisce al più generale obiettivo di "Supporto allo sviluppo economico del territorio" che nel Bilancio della Sostenibilità è classificato come rientrante nella sfera del "sociale", **recuperando banchine strategiche non in sicurezza per via della risacca.**

- b) industriale e petrolifera;
 - c) di servizio passeggeri ivi compresi i croceristi;
 - d) peschereccia;
 - e) turistica e da diporto.
- Nelle Aree Portuali sono ricompresi tutti gli "elementi fisici portuali", in primis le infrastrutture marittime come dighe foranee, moli e banchine, necessari per consentire non solo la navigazione ed ormeggio delle imbarcazioni ma anche le attività portuali in senso stretto come le operazioni di carico/scarico dalle imbarcazioni (di merci, personale di bordo e passeggeri), la movimentazione e stoccaggio delle merci nonché l'eventuale alaggio/varo, rifornimenti e manutenzioni delle imbarcazioni. Pertanto nelle APO sono compresi anche gli edifici e piazzali nonché le attrezzature (macchinari ed impianti) e la logistica afferenti le suddette cinque funzioni marittime. Le aree portuali ricadono all'interno della fascia demaniale marittima la cui giurisdizione ed amministrazione è demandata alla AdSP

ARP – Aree Retro-Portuali. Costituiscono il "nucleo operativo accessorio" riconducibile alle attività e funzioni delle Aree Portuali quale supporto anche con carattere temporaneo e/o saltuario per assicurare il corretto funzionamento e gestione dell'Ambito Portuale nel suo complesso ma in particolare dell'Area Portuale. Pertanto le aree retro-portuali riguardano la logistica e le strutture necessarie per: la gestione delle funzioni e controlli (tecnici, amministrativi e doganali); lo smistamento e trasporto delle diverse tipologie dei traffici marittimi; i servizi portuali con relativa viabilità e spazi di manovra/sosta (stradale e ferroviaria) e adeguate strutture anche polifunzionali (come magazzini, capannoni ed edifici per le sedi amministrative degli operatori portuali). Solitamente anche le aree retro-portuali ricadono all'interno della fascia demaniale marittima dell'ambito portuale la cui giurisdizione ed amministrazione è di norma demandata alla AdSP. In termini generali, le ARP, soprattutto in contesti territoriali "cittadini", possono essere destinate anche ad attività di servizi a carattere culturale, sociale, commerciale, turistico e sportivo tenendo comunque conto e tutelando la forte interrelazione, anche in termini storico-culturali, con il limitrofo contesto urbano identificato nelle aree IPC, al fine di favorire e valorizzare, soprattutto dal punto di vista socio-economico, le possibili correlazioni porto-città verificandone comunque la compatibilità e sinergia con le attività marittime convenzionali di cui sopra (commercio, pesca, logistica, diporto) al fine di prevenire possibili interferenze negative e/o regolamentarne le possibili intersezioni, cui fare riferimento nella fase di pianificazione portuale prevedendo anche una possibile variazione (spazio/tempo) nelle fasi di sviluppo e gestione delle stesse ARP. Per queste motivazioni nella individuazione e delimitazione delle ARP che ricadono in contesti urbani, si deve tenere conto della sostenibilità di processi di integrazione tra porto e città, che interessano porzioni anche limitate delle ARP, inquadrabili come "affaccio urbano" o "zone marginali" e come tali messe nella disponibilità degli usi cittadini con la successiva redazione di nuovi PRP e/o l'attuazione di Varianti e/o Adeguamenti Tecnici Funzionali rispetto ai PRP già in essere.

IPC – Interazione Porto-Città. Queste aree sono costituite da tutte le zone ricomprese e/o in stretta connessione con il contesto urbano adiacente alle Aree Portuali e/o Retro-Portuali e pertanto solitamente sono già sede o sono comunque inclini ad ospitare attività e funzioni afferenti e/o

18.3 Atti su competenze territoriali allegati al parere del Comune di San Benedetto del Tronto (2/11/2023)

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO



Verbale redatto a seguito dell'incontro svoltosi in data 8 Luglio 2008 presso la sede della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, giusta quanto concertato tra le amministrazioni intervenute in occasione della precedente riunione, tenutasi in data 24 Giugno 2008, dovendosi procedere, in ossequio a quanto disposto dalla Superiore Direzione Generale dei Porti, all'individuazione delle aree - da identificarsi quali Darsena Turistica - approdo turistico ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 509/97 - da trasferire alla Regione Marche quale futuro Ente gestore delle stesse.

Sono presenti all'incontro per la Direzione Marittima di Ancona il Capitano di Vascello (CP) Luciano Ceccacci, per la Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto il CF (CP) Luigi Forner, il CF (CP) Luigi Piccioli ed il CF (CP) Angelo Tosti; per la Regione Marche risultano presenti il Signor Mario Ruggini ed il Sig. Maurizio Melonaro

In via preliminare il Comandante Ceccacci ha richiamato brevemente le risultanze dell'incontro precedente ed ha aggiornato i partecipanti sugli ultimi atti pervenuti dalla Direzione Generale dei Porti in materia di Darsena Turistica.

Ha sottoposto, quindi, in visione agli intervenuti sia la richiesta di parere inoltrata dalla Direzione Marittima con nota prot. n° 25712 del 07/07/2008 che la relativa risposta formulata dalla competente Direzione Generale dei Porti con dispaccio prot. n° 7275 del 08/07/2008 (**all. 1 e all. 2**).

I rappresentanti delle Amministrazioni presenti, preso atto del contenuto delle suddette note, convengono di **recepire in toto** il contenuto delle determinazioni assunte dalla Direzione Generale dei Porti, come partecipate con il suddetto dispaccio. Passano quindi ad individuare di concerto, le aree da trasferire alla competenza gestoria della Regione Marche come meglio evidenziate nella planimetria allegata. In tale contesto le parti convengono che la porzione di banchina adiacente al nuovo scalo di allaggio, che si estende dal limite estremo della concessione della Lega Navale Italiana al limite estremo della concessione assentita nell'anno 2007 al Circolo Nautico Sambenedettese, meglio evidenziata nella planimetria allegata con specifica colorazione (**all. 3**), rimanga alla competenza gestoria dello Stato.

Si conviene che restino ascritti alla competenza gestoria dello Stato i 3 pontili galleggianti posizionati a Nord del Moletto Tiziano, tuttora adibiti all'ormeggio di unità da diporto, ricadendo gli stessi nel contesto del bacino portuale destinato al commercio ed alla pesca

Rimane infine esclusa dal passaggio di competenza la porzione del molo Tiziano destinata ad uso pubblico generale nonché la concessione ivi insistente assentita per il mantenimento di un impianto di distribuzione carburanti

E, perché consti, viene redatto il presente verbale che previa lettura, verifica ed accettazione, viene sottoscritto dalle parti intervenute.

1



AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Comune di San Benedetto del Tronto Prot.0084745-31/10/2023-C-17895-F-G-0344-0006-P

Comune di San Benedetto del Tronto Prot.0084745-31/10/2023-c. h7695-PG-0344-0006-P

Direzione Marittima
 CV (CP) Luciano Ceccaoci
 Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto
 CF (CP) Luigi Forner
 CF (CP) Luigi Piccioli
 CF (CP) Angelo Tosti
 Regione Marche
 Signor Mario Ruggini
 Signor Maurizio Melonaro

Comune di San Benedetto del Tronto Prot.0084745-31/10/2023-c. h7695-PG-0344-0006-P

Ancona, 01/10/2023
P.O. N° 07/02/2014

Allegato
**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI**
Direzione Generale dei Porti
Via dell'Arte 16
00144 ROMA



**Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti**
RAMO TRASPORTI (d.P.R. 08.12.2007, n.271)
Direzione Marittima Ancona

Indirizzo telegrafico: DIREZIONARE ANCONA

Prot. N° 03.01.371 05712

Argomento: Riparto di Competenze Stato – Regioni nei porti.
Revisione D.P.C.M. 21 dicembre 1995.-

Spazio riservato
a visti, protocolli
e decretazioni)

VIA FAX 06/59084307

Riferimento dp. Div. IV Prot. n. M_TRAIDINFR/4975 del 28/04/2008.

In riferimento alla problematica in oggetto si prega Codesta Direzione Generale di voler far conoscere il proprio orientamento in merito alle aree portuali da escludere dalla funzione gestoria dello Stato disposto con il dispaccio in riferimento.

In particolare si rappresenta che nella Darsena Turistica attualmente insistono n° 3 concessioni demaniali marittime (1 a favore della L.N.I. e 2 a favore del Circolo Nautico Sanbenedettese), come evidenziato nell'allegata planimetria.

Per quanto attiene le barche adibite alla piccola pesca presenti sul lato Ovest della Darsena, queste potrebbero mantenere l'attuale ormeggio non ostacolando le attività diportistiche.

Si rimane in attesa di conoscere le determinazioni che si riterrà impartire in vista della riunione prevista per domani al fine di identificare le aree portuali da trasferire alle competente Amministrazione regionale.

IL DIRETTORE MARITTIMO
C.A. (CP) Antonio FASSETTI

Comune di San Benedetto del Tronto Prot.0084745-31/10/2023-147699-F-G-0344-0006-P
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018334/2023 del 02/11/2023

ALL.2

- 8 LUG. 2008

Roma,



*Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti*

Direzione Generale dei Porti

Alla Direzione Marittima
60100 ANCONA

DIV IV
Prest. n. M. TRA/DINER/FF5
Ces. A.2.47

e.p.c. Comando Generale del Corpo delle
Capitanerie di Porto
SEDE

OGGETTO: Riparto di competenze Stato - Regioni nei porti. Revisione D.P.C.M. 21
dicembre 1995, Porto di San Benedetto del Tronto.

- Allegamenti:
- a) Nota Regione Marche 4331 in data 11.01.2007;
 - b) Nota Regione Marche 75783 in data 05.03.2008;
 - c) Nostro Dispaccio protocollo 3377 in data 18.03.2008 (non a tutti);
 - d) Nostro Dispaccio protocollo 4520 in data 17.04.2008;
 - e) Nostro Dispaccio protocollo 4975 in data 28.04.2008;
 - f) Nota Direzione Marittima protocollo 05.01.37/25712 in data 07.07.2008.

In riferimento alla problematica di cui all'oggetto, codesta Direzione Marittima, avendo seguito al dispaccio in rife e), col quale la stessa è stata interessata per implementare un tavolo tecnico di ricognizione e di identificazione delle aree portuali del Porto di San Benedetto del Tronto (*darsena turistica*) da escludere dalla funzione gestoria dello Stato, alla luce del protocollo d'intesa siglato con la Regione Marche in data 30/12/2004, ha richiesto un ulteriore orientamento di questa Direzione Generale.

In particolare, come dalla allegata planimetria, si è posta all'attenzione una proposta di una concreta ripartizione tra l'area prettamente turistica e l'area prettamente commerciale del porto in parola.

Al riguardo, premettendo che è da ritenersi esaurientemente ed ampiamente definita la questione di competenza tra Stato e Regione, come dal predetto protocollo d'intesa, questa Amministrazione non ravvisa motivi ostativi alla ripartizione proposta.

Le istanze della Regione Marche in merito alla gestione di alcune aree nell'ambito del Porto di San Benedetto del Tronto, con particolare riguardo alla darsena turistica, sono state già ampiamente esaminate e ritenute non contrastanti con i più rilevanti interessi pubblici nazionali sotto il profilo dello sviluppo dei trasporti e traffici marittimi, dello sviluppo portuale in senso stretto, e della proficua utilizzazione del bene demaniale porto.

Ciò, in quanto la gestione di una porzione di area di demanio marittimo e di specchi d'acqua in capo alla Regione legata esclusivamente e precipuamente ad attività non strettamente funzionali con quelle portuali in senso stretto, bensì afferenti alla nautica da diporto, non crea possibili ripercussioni sul regime di concorrenza degli operatori del settore.

Per quanto concerne, invece, la destinazione peschereccia di parte della darsena di cui si discerne, pur prendendo atto della estraneità della stessa alla nautica da diporto, tenuto conto della segnalata ripartizione, non può che derivarne che la potestà decisoria

SALVATORI / DPCM 1995/Regione Marche
Tel.06/59084691 - Fax 06/59084307

Comune di San Benedetto del Tronto Prot.0084745-31/10/2023-c. n.7699-1-G-0344-0006-P
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE

08 09:13 06 DEMANIO ARCHIVIO PAG 03

sulla regolamentazione delle aree di banchina destinate agli ormeggi delle barche adibite alla piccola pesca risiede in capo alla Regione Marche, ferma restando l'opportunità che si raggiungano intese con l'Ente regionale riguardo alla possibilità di garantire, nelle more dell'ampliamento del porto, la destinazione di parte di darsena alla attività peschereccia stessa.

In questo contesto, quindi, *"sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza"* di cui all'art. 118, primo comma, Cost., proprio per la rilevanza dei valori coinvolti, si auspica l'adozione dei rispettivi interventi operativi, tecnici e/o amministrativi sia di questa Amministrazione periferica che della Regione e dell'Amministrazione Civica locale con spirito di paese e leale collaborazione, prevedendo, se del caso, adeguati meccanismi di cooperazione per l'esercizio concreto delle funzioni amministrative sulla darsena turistica.

Pertanto, vorrà codesta Direzione Marittima, far conoscere lo stato dell'arte, a seguito della prevista riunione tecnica, eventualmente rappresentando le presenti indicazioni anche agli stessi Organi regionali, nonché assicurare il legittimo provvedimento in sede periferica dell'azione amministrativa, ed assicurare *medio tempore* la continuità della stessa, tesa ad un funzionamento del demanio marittimo, estesa poi alla cosa pubblica, armoniosa e caratterizzata da profonda collaborazione e vicinanza con gli Enti locali, corollario anche del principio di sussidiarietà.

Si resta in attesa di notizie sugli sviluppi della pratica *de. gnu.*

Il Direttore Generale
 Dott. Cestimo Callendó

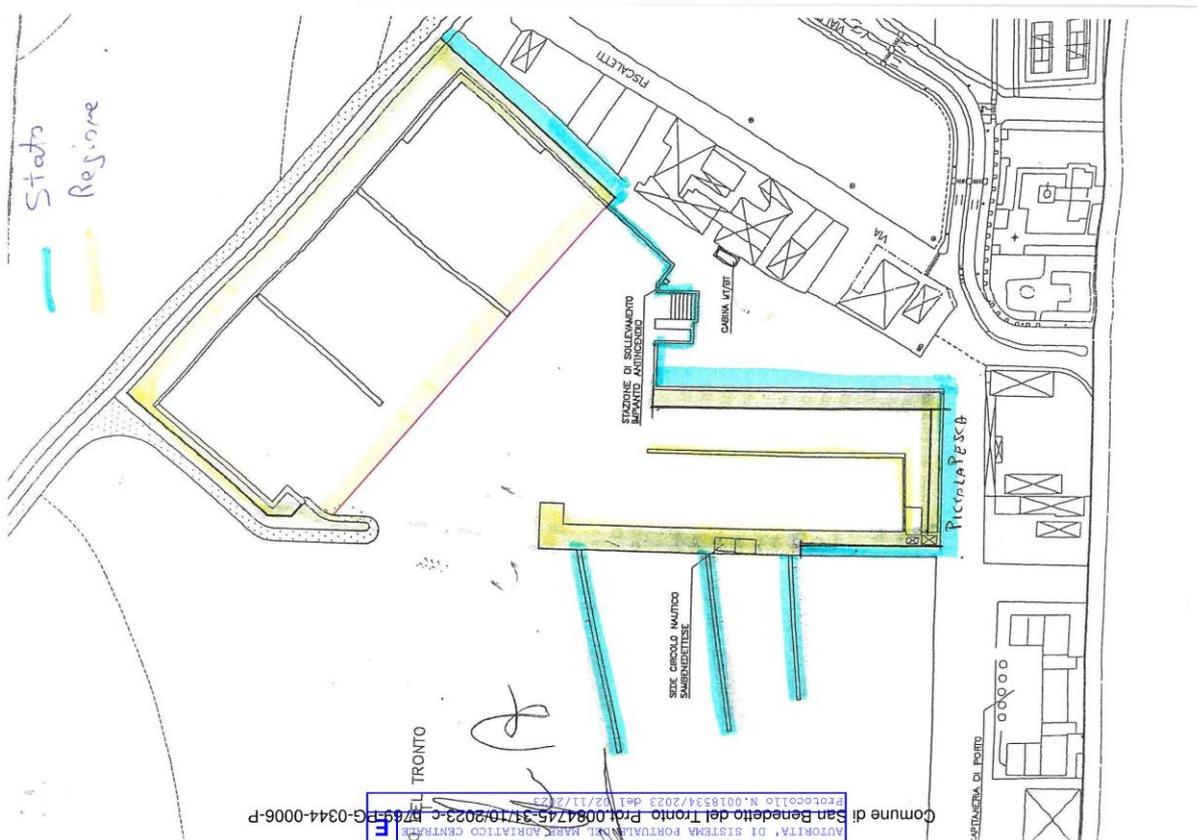


Comune di San Benedetto del Tronto Prot.0084745-31/10/2023-0-17699-1-G-0344-0006-P
 AUTORITY DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
 PROTOCOLLO N.001834/2023 DEL 02/11/2023

Comune di San Benedetto del Tronto Prot.0084745-31/10/2023-0-17699-1-G-0344-0006-P
 AUTORITY DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
 PROTOCOLLO N.001834/2023 DEL 02/11/2023

SALVATORI / DICOM 1995 / Regione Marche
 Tel.06/55084901 - Fax. 06/55084907

Rinodi 0735/794376



Segnatura Protocollo: 0084745-31/10/2023-c_h769-PG-0344-0006-P

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N. 0018534/2023 del 02/11/2023

19 Parere del Comune di Vasto (2/11/2023)

03/11/23, 08:45

about:blank



MUNICIPIO DELLA CITTÀ DEL VASTO PROVINCIA DI CHIETI

CITTÀ della VIA VERDE COSTA DEI TRABOCCHI
CITTÀ del BRODETTO DI PESCE ALLA VASTESE
CITTÀ del BENESSERE



Spett. le
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Molo S. Maria
60121 ANCONA
Pec : segreteria@pec.porto.ancona.it

E p.c.
Presidente della Regione Abruzzo Marco Marsilio
Pec: presidenza@pec.regione.abruzzo.it

DPE - Dipartimento Infrastrutture - Trasporti
Sede Pescara
C.A. Direttore Ing. Emidio Primavera
Pec: dpe@pec.regione.abruzzo.it

E
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE DIGITALE
Protocollo N. 0018563/2023 del 02/11/2023
Firmatario: ALFONSO MERCOLLANO, FRANCESCO MENNA

Oggetto: **DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE ADOTTATO DAL COMITATO DI GESTIONE CON DELIBERAZIONE N. 46 DEL 29.06.2023 - LEGGE 84/94 E SS.MM. E II. ART. 5 COMMA 1-BIS CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA EX ART. 14-BIS LEGGE 241/1990 S.S.M.M.I.I. FORMA SEMPLIFICATA E MODALITÀ ASINCRONA PER L'ESPRESSIONE DI PARERE DA PARTE DEI COMUNI DI CONTRIBUTO DELLE REGIONI, TERRITORIALMENTE INTERESSATI. PARERE COMUNE DI VASTO**

Con riferimento alla convocazione della Conferenza di Servizi concernente il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29.06.2023 - Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5 comma 1-bis, vista la documentazione pervenuta ed il Piano Regolatore Portuale di Vasto, non rilevando in linea generale nei contenuti del Documento motivi ostativi per quanto di competenza, si rilevano altresì diffuse carenze documentali per quanto concerne il Porto di Vasto, che non compare nella maggior parte della documentazione pervenuta, probabilmente a causa del recente ingresso del Porto stesso nell'ambito delle



Città del Vasto • Piazza Barbacani n°1, 66054 Vasto (CH)
☎ +39 0873 3091
🌐 www.comune.vasto.it ✉ comune.vasto@legalmail.it

GEMELLATA CON:

Ischia (NA) 1984, City of Perth (W.A.) 1989, Isole Tremiti (FG) 2001, Villa Sant'Angelo (AQ) 2010, Città di Bari 2019

about:blank

1/3



03/11/23, 08:45

about:blank



MUNICIPIO DELLA CITTÀ DEL VASTO
PROVINCIA DI CHIETI

CITTÀ della VIA VERDE COSTA DEI TRABOCCHI
CITTÀ del BRODETTO DI PESCE ALLA VASTESE
CITTÀ del BENESSERE



competenze dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale.

Si ritiene conseguentemente che il Documento di Programmazione Strategica in questione debba essere opportunamente integrato con la specifica documentazione riferita al Porto di Vasto.

In attesa di riscontro, si porgono cordiali saluti.



Vasto, li 02.11.2023

Il Dirigente del III e IV Settore
Avv. Alfonso Mercogliano

IL SINDACO
Francesco Menna



Città del Vasto • Piazza Barbacani n°1, 66054 Vasto (CH)

www.comune.vasto.it ☎ +39 0873 3091 ✉ comune.vasto@legalmail.it

GEMELLATA CON:

Ischia (NA) 1984, City of Perth (W.A.) 1989, Isole Tremiti (FG) 2001, Villa Sant'Angelo (AQ) 2010, Città di Bari 2019

about:blank

2/3



03/11/23, 08:45

about:blank

Protocollo: AOO.c_e372.02/11/2023.0070460
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA
DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO
CENTRALE ADOTTATO DAL COMITATO DI GESTIONE CON DELIBERAZIONE
N. 46 DEL 29.06.2023 - LEGGE 84/94 E SS.MM. E II. ART. 5 COMMA 1-BIS
CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA EX ART. 14-BIS LEGGE 241/1990
S.S.M.M.I.I. FORMA SEMPLIFICATA E MODALITÀ ASINCRONA PER
L'ESPRESSIONE DI PARERE DA PARTE DEI COMUNI E DI CONTRIBUTO
DELLE REGIONI, TERRITORIALMENTE INTERESSATI. PARERE COMUNE DI
VASTO



about:blank

3/3

20 Contributo della Regione Abruzzo (2/11/2023)



GIUNTA REGIONALE

DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI-DPE

SERVIZIO INFRASTRUTTURE - DPE018

Ufficio Porti, Aeroporti, Poli Logistici

Uffici di Via Catullo, 39 - 65127 Pescara

PEC: dpe018@pec.regione.abruzzo.it

m@il: dpe018@regione.abruzzo.it

ALL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
PEC: segreteria@pec.porto.ancona.it

E P.C.

AL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE
DOTT. MARCO MARSILIO

AL COMUNE DI PESCARA
PEC: protocollo@pec.comune.pescara.it

AL COMUNE DI ORTONA
PEC: protocollo@pec.comuneortona.ch.it

AL COMUNE DI VASTO
PEC: comune.vasto@legalmail.it

E

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N. 0018562/2023 del 02/11/2023

OGGETTO: Documento di programmazione strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 46 del 29/06/2023. Legge 84/94 e s.m.i. - Art. 5 co. 1-bis - Avviso di indizione della Conferenza dei Servizi decisoria ex art. 14-bis Legge 241/1990 e s.m.i. - Forma semplificata e modalità asincrona per l'espressione di parere da parte dei Comuni e di contributo delle Regioni, territorialmente interessati. **RISCONTRO.**

In riferimento alla Vostra nota prot. 0016665/2023 del 03/10/2023, con la quale è stata comunicata ai sensi dell'art. 2, co. 7 della L. 241/1990 e s.m.i., la formale ripresa dei termini del procedimento in oggetto a seguito della sospensione disposta dalla data del 12/09/2023, si prega trasmettere il contributo che segue.

Segnatamente, nel prendere atto e condividere i pareri di competenza espressi dal Comune di Pescara, dal Comune di Ortona e dal Comune di Vasto, si segnala come il porto di Vasto, annessa di recente alle competenze dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale con L.108/2022, non risulta essere considerato nell'attuale documento di programmazione strategica dell'Autorità di Sistema Portuale.

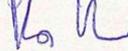
Ritenendo il D.P.S.S. quale strumento guida per l'analisi dello stato dell'arte e la programmazione per il futuro sviluppo congruente, armonico ed efficiente dell'intera rete portuale afferente codesta A.D.S.P., non si può omettere la necessità ed imprescindibilità di inserire -nel su citato strumento programmatico- il porto di Vasto in loc.tà Punta Penna, peraltro già oggetto di cospicui finanziamenti già posti a terra nel recente passato e finalizzati all'adeguamento e all'ampliamento delle infrastrutture del



porto e del retro-porto che debbono essere completate, con ulteriori e specifiche azioni, nella loro esautività.

Restando, come di consueto a disposizione, si coglie l'occasione per salutare cordialmente.

Il Responsabile dell'Ufficio
Ing. Maurizio PAGLIARO



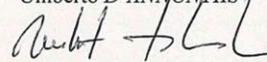
Il Dirigente del Servizio
Ing. Paolo D'INCECCO



Il Direttore del Dipartimento - DPE
Ing. Emidio PRIMAVERA



Il Sottosegretario alla
Presidenza della G.R.
Umberto D'ANNUNTIIS



E
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018562/2023 del 02/11/2023

Regione Abruzzo - Contrassegno Elettronico



TIPO CONTRASSEGNO QR Code

IMPRONTA DOC AA2FA27960BC130473FC7A424EC1BB819AE02CC50BF14653A491EA1A528FFF88

Dati contenuti all'interno del Contrassegno Elettronico

Posta in partenza
Numero protocollo 0446776/23
Data protocollo 02/11/2023

Credenziali di Accesso per la Verifica del Contrassegno Elettronico

URL <http://app.regione.abruzzo.it/PortaleGlifo>

IDENTIFICATIVO RA9KJGP-146877

PASSWORD XA5Kx

DATA SCADENZA Senza scadenza

Scansiona il codice a lato per verificare il documento



E
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018562/2023 del 02/11/2023



Si trasmette quanto in oggetto,
cordiali saluti.

E
AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE
Protocollo N.0018562/2023 del 02/11/2023