



ADS  
ADRIATICO CENTRALE  
Direttore  
Segretario Generale  
Dipartimento Sviluppo Prom. e Stat.  
Dipartimento AA.GG.  
Dipartimento Legale e App.  
Dipartimento Sezione Tecnica  
Dipartimento Informatico  
Dipartimento Sezione Amministrativa  
Dipartimento Sezione Demanio  
Dipartimento Sicurezza  
Dipartimento Riservato

1-CPB

*Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*

*Seconda Sezione*

V. U.

**All'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale**  
**Porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, S. Benedetto, Pescara, Ortona**  
segreteria@pec.porto.ancona.it

**Alla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le**  
**infrastrutture portuali, ed il trasporto marittimo e per vie**  
**d'acqua interne**

dg.tm@pec.mit.gov.it

TRASMESSA VIA PEC

**OGGETTO: Affare n. 59/2022.** Porto di Pescara: proposta di adeguamento tecnico funzionale alle previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente con l'inserimento della funzione caratterizzante della pesca (PS) in porzione di area destinata a centro direzionale del porto.  
- Trasmissione copia parere. -

Con riferimento alla richiesta di parere formulata con nota n. 4414 del 14.06.2022, acquisita in atti al prot. n. 5826 del 16.06.2022, si trasmette l'allegata copia conforme del parere n. 59/2022 reso da questa Sezione nella adunanza del 8 settembre 2022.

Il Segretario:  
(ing. Luisa Ottolenghi)  
**Firmato digitalmente da**  
**Luisa Ottolenghi**

O = Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
C = IT  
Data e ora della firma: 21/09/2022 13:27:55



*Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*  
*Sezione Seconda*

*Adunanza del 8 settembre 2022*

*N. del. Protocollo 59/2022*

**OGGETTO:** Affare n. 59/2022. Porto di Pescara: proposta di adeguamento tecnico funzionale alle previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente con l'inserimento della funzione caratterizzante della pesca (PS) in porzione di area destinata a centro direzionale del porto.

**LA SEZIONE**

**VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. n. 5826 del 16.06.2022, con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha trasmesso per esame e parere l'Adeguamento Tecnico Funzionale indicato in oggetto;

**VISTE** le note prot. n. 6371 del 01.07.2022, n. 6824 del 14.07.2022 e 7124 del 22.07.2022 con le quali è stata nominata e rimodulata la Commissione Relatrice;

**VISTA** la nota di richiesta chiarimenti prot. n. 7061 del 21.07.2022 della Commissione Relatrice;

**VISTA** la nota di riscontro ai chiarimenti, acquisita al prot. n.7947 del 11.08.2022, trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;

**ESAMINATI** gli atti;

**UDITA** la Commissione Relatrice (- OMISSIS -).

## PREMESSO

### A. INQUADRAMENTO GIURIDICO

Il Parere dell'Assemblea generale n. 93/2009 - del quale si riportano qui di seguito alcuni stralci - fissa gli originari indirizzi procedimentali e metodologici per la fattispecie all'esame.

"... Il P.R.P., secondo la definizione data dall'art. 5 - comma 1 della Legge n. 84/1994, delimita e disegna «l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie». Inoltre, il P.R.P. individua «le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate». Successivamente, con voto n. 44/1999 questa Assemblea generale ha formulato un indirizzo metodologico e procedimentale in materia di pianificazione portuale, ponendo l'accento su quella categoria di "variazioni" all'assetto delle opere previste nel P.R.P. (definite "modifiche non sostanziali") che, per la loro natura, non comportano "variante" al P.R.P. medesimo. [...]

La modifica non sostanziale non ha rilevanza significativa sulle previsioni di piano e costituisce pertanto un adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal piano e non una variante del piano stesso.

Sotto il profilo metodologico e della prassi tecnico amministrativa che si è consolidata nel tempo, l'atto di indirizzo emanato dalla Amministrazione centrale in materia (Circolare del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 15.10.2004 n. 17778 recante "Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali", di seguito "Linee Guida") costituisce un passo in avanti verso il consolidarsi del modello di "piano strutturale" per il P.R.P. A riguardo, il suddetto parere n. 93/2009 evidenzia alcuni aspetti chiave alla base delle Linee Guida:

"La portata innovativa dell'atto di indirizzo è ben evidente: le impetuose, spesso imprevedibili, dinamiche di un porto non possono essere governate da uno strumento di pianificazione "rigido", che definisca gli assetti plano-altimetrici e batimetrici delle infrastrutture con un linguaggio "progettuale", ma, piuttosto, da una pianificazione per "obiettivi", che porta con sé un intrinseco carattere di ragionata flessibilità negli assetti stessi. [...]

In questo rinnovato e più organizzato contesto metodologico e concettuale, dunque, la "modifica non sostanziale" è riconoscibile allorché nell'ambito del "sistema porto", per effetto di una sopravvenuta "forzante", sia necessario modificare l'assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere previste nel piano regolatore portuale per perseguire i traguardati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche.

Ma, come detto, il modello di "piano strutturale" presuppone un assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere intrinsecamente flessibile che, pertanto, ben si adatta ad accogliere al suo interno la "modifica non sostanziale". [...]

L'adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal piano, ovviamente, non deve essere rilevante sotto il profilo ambientale e deve comunque rispondere ai requisiti di fattibilità tecnica e di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti, come previsto dall'art. 5 - comma 2 della Legge n. 84/1994. [...]

#### A.1 ASPETTI PROCEDIMENTALI

Su ciascuna motivata e documentata proposta di "adeguamento tecnico funzionale", questo Consiglio Superiore si esprimerà, pertanto, in ordine:

- al riconoscimento della fattispecie di “adeguamento tecnico funzionale” delle opere previste dal piano e, conseguentemente, della non modificazione degli obiettivi e del generale assetto strategico del porto, sia in termini infrastrutturali che funzionali (aspetto di metodo);
- alla fattibilità tecnica e alla non rilevanza ambientale degli adeguamenti delle opere previste dal piano e della eventuale valutazione tecnica del relativo progetto definitivo, se congiuntamente trasmesso (aspetto di merito). [...]

Successivamente, l'art. 6 del D.lgs. n. 169/2016, che ha riformato l'art. 5 della Legge n. 84/1994 in materia di strumenti di pianificazione portuale, ha introdotto l'adeguamento tecnico-funzionale (ATF) nel corpo normativo, “cristallizzando” così il procedimento tecnico-amministrativo già oggetto di indirizzo da parte di questo Consesso con il citato voto n. 93/2009, nonché allargando il dominio di applicabilità dell'istituto, in quanto anche “*modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale*” in termini di “*caratterizzazione funzionale delle aree portuali*”, costituiscono “*adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore di sistema portuale*”.

Si riporta di seguito il co. 5 dell'art. 5 della Legge n. 84/1994, come sostituito dall'art. 48, co. 1, lett. d) del D.L. 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni in legge dall' art. 1, co. 1, Legge 11 settembre 2020, n. 120, e successivamente modificato dal D.L. n.121 del 10.09.2021 convertito con modificazioni dalla L. n. 156 del 09/11/2021.

“Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale. È successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente.”.

Indirizzi metodologici e procedurali relativi all'adeguamento tecnico-funzionale possono utilmente rinvenirsi nelle “*Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale*” (marzo 2017), elaborate da una Commissione incaricata presso questo Consesso.

Si riporta di seguito uno stralcio significativo delle “Linee guida” relativo agli indirizzi metodologici per l'implementazione di un procedimento di adeguamento tecnico-funzionale.

#### **A.2 POSSIBILI “CASI DI STUDIO” DI UN ATF**

Le numerose fattispecie esaminate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a seguito del voto di indirizzo n. 93/2009 possono sostanzialmente ricondursi alle macrocategorie sotto riportate, sotto il profilo dei contenuti:

- modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali), con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l'assetto generale di piano. Ciò anche a seguito della sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;
- modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene). Anche in questo caso, dette modifiche potrebbero essere dettate dalla sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;
- inserimento di una cassa di colmata che non altera in modo sostanziale la struttura del PRdSP (la successiva attribuzione di funzioni portuali alla cassa di colmata, una volta consolidata, può passare attraverso una proposta di variante-stralcio, in linea generale).

A ciò si aggiungono:

- modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali, come già rilevato (nuove funzioni compatibili con la preesistente, o le preesistenti, nella medesima area portuale; rilocalizzazione di funzioni portuali preesistenti; integrazioni/modifiche delle norme d'attuazione)".

## **B. LA PROPOSTA DI ATF**

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (di seguito AdSP MAC) con nota n. 4414 del 14.06.2022, acquisita agli atti il 16.06.2022 con prot. n. 5826, ha trasmesso per esame e parere l'Adeguamento Tecnico Funzionale del Porto di Pescara.

Si riporta di seguito il testo della nota:

*" [ . . . ] Preso atto dell'esigenza rappresentata, questa Autorità di Sistema Portuale ha dato massima priorità alle attività amministrative volte all'inserimento della funzione caratterizzante della Pesca anche nell'area territoriale Centro Direzionale del porto individuata in destra del fiume Pescara che, così come illustrato nella allegata relazione del Responsabile del procedimento, costituisce adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale del porto [ . . . ].*

*Per quanto sopra, facendo seguito alla adozione dal Comitato di Gestione di questa Amministrazione resa con delibera n.22 del 27.05.2022, con la presente nota si trasmette istanza di parere dell'Ill.mo Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relativamente alla proposta di "Adeguamento tecnico funzionale alle previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente con l'inserimento della funzione caratterizzante della pesca (PS) in porzione di area destinata a centro direzionale del porto" di cui all'istanza del Comune di Pescara al fine di poterne acquisire il parere previsto dall'art.5 - comma 5 - della Legge 84/94 così come da ultimo modificata dalla Legge 9.11.2021, n. 156 concernente "conversione in legge del d. L. 121/2021.*

*Si inoltrano altresì i documenti e gli elaborati di cui all'allegato elenco completo dei relativi collegamenti ipertestuali.*

*Quanta sopra in conformità alle "Linee Guida per la presentazione dei progetti per l'esame e parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici" emanate nel novembre 2019, per quanto pertinente agli adeguamenti tecnici-funzionali.*

*La presente istanza viene trasmessa a codesta Direzione Generale in virtù di quanto indicato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con nota prot. 2127 del 26.02.2021."*

L'istanza è corredata dalla delibera 22/2022, con cui il Comitato di Gestione ha adottato la proposta, dalla relazione istruttoria del RUP datata 13/06/2022 e dalla seguente documentazione allegata:

1. A.0 - Elenco Elaborati
2. A.1 - Relazione tecnica generale
3. B.1 - Studio di prefattibilità ambientale
4. B.2 - Relazione paesaggistica
5. C.1 - Ortofoto del porto di Pescara
6. C.2 - Piano Regolatore Portuale vigente
7. C.3 - Carta dei vincoli
8. C.4 - Rilievo topografico plano-altimetrico banchina sud. Ortofoto con punti quotati
9. D.1 - Planimetria stato di fatto
10. D.2 - Stato di attuazione delle nuove opere a mare
11. F.1 - Planimetria generale ATF. Scala 1-2500
12. F.2 - Planimetria generale ATF. Scala 1-500
13. F.3 - Schema plano-volumetrico

14. F.4 - Planimetria nuova viabilità di accesso alla banchina sud. Scala 1-1000
15. F.5 - Planimetria nuova viabilità di accesso alla banchina sud. Scala 1-500
16. F.6 - Render fotografici
17. G.1 - Stima sommaria dei costi
18. Allegato 01 - Parere Agenzia Demanio
19. Allegato 02 - Verbale Conferenza dei Servizi 14.12.2021
20. Parere di regolarità contabile del comune di Pescara del 18/05/2022
21. Relazione istruttoria progettista del 18.05.2022
22. Deliberazione Comitato Gestione n° 22 del 27.05.2022
23. Dichiarazione di non contrasto PRG del comune di Pescara del 17/05/2022.

Successivamente è stato anche trasmesso l'elaborato "Norme Tecniche di Attuazione" del Piano Regolatore Portuale del 2008 e la nota 10/08/2022 protocollo n.6040.

Si riporta di seguito la relazione istruttoria del Responsabile del Procedimento del 13/06/2022.

### **PREMESSA**

*La presente relazione istruttoria è redatta a corredo del progetto di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) alle previsioni del Piano Regolatore Portuale (PRP), relativo all'inserimento della funzione caratterizzante della Pesca (PS) – così come attualmente definita e descritta agli artt. 6 e 7 delle vigenti NTA – anche nell'area territoriale Centro Direzionale del porto individuata in destra del fiume Pescara, fra il nuovo viadotto di collegamento pedonale delle due sponde del fiume, il confine occidentale del dismesso mercato ortofrutticolo ed il confine nord-occidentale del porto turistico.*

*Tale nuova funzionalità, che nasce da un'esigenza espressa dal Comune di Pescara – attuale concessionario della stazione marittima - che con Deliberazione della Giunta Comunale n. 414 del 18/05/2022 ha deliberato la trasmissione della presente proposta di ATF a questa Autorità di Sistema Portuale, darà modo agli operatori della pesca presenti nel porto di Pescara di usufruire, in attesa dell'attuazione delle previsioni dello stesso PRP e della definizione del nuovo PRP, di spazi e banchine adeguati ai bisogni delle loro attività.*

*Preme anzitutto rammentare che lo scalo marittimo di Pescara, in virtù della Deliberazione n. 678/l della Giunta Regionale della Regione Abruzzo del 25 ottobre 2016 con cui è stato approvato il vigente Piano Regolatore Portuale di Pescara, ai sensi e per gli effetti del T.U. approvato con Regio Decreto 2 aprile 1885 n. 3095 è, ad oggi, identificato quale porto di 2ª categoria - 1ª classe, di interesse internazionale, ricadente sotto la competenza dello Stato ovvero, in base alle previsioni della Legge n. 84/1994 così come da ultimo modificata, della scrivente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale che ivi esercita, quindi, le funzioni di indirizzo, programmazione e regolamentazione delle attività.*

*Il Porto di Pescara è situato al centro della sponda italiana del mare Adriatico, caratterizzato storicamente per la sua attività di pesca, all'inizio dello scorso secolo, si è andata costituendo una nuova comunità cittadina fino alla istituzione – nel 1927 – dell'attuale capoluogo e corrispondente provincia.*

*Il vigente PRP, redatto nel 2008, è stato approvato con Delibera del Consiglio della Regione Abruzzo n° 80-2 del 15.11.2016, dopo una lunga stagione di verifiche e adempimenti.*

*Come riscontrabile nella figura successiva, le previsioni di sviluppo del porto di Pescara fatte dal PRP vigente prevedevano – sulla scorta delle indicazioni del precedente PRP – un radicale ampliamento dell'ambito portuale mediante la deviazione della parte terminale dell'attuale porto canale e la realizzazione di nuove banchine da dedicare alle attività commerciali e della pesca.*



prevedeva anche “la collocazione in prossimità del nuovo bacino peschereccio di una piccola area cantieristica e dei magazzini per la pesca, il raccordo continuo dell’argine fluviale con la parte fociale” quale “premessa indispensabile per la razionale utilizzazione di una vasta area che può divenire il fulcro di una parte molto importante del waterfront cittadino”.

Tuttavia, allo stato attuale, così come riportato in Figura 3, il porto risulta realizzato solo in minima parte rispetto a quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale vigente (ed anche da quelli precedenti del 2004 e del 1988).



Figura 3 – Foto aerea e stato di attuazione delle opere previste dal PRP vigente.

Per il procedimento in questione risulta Responsabile unico del procedimento lo scrivente Ing. Gianluca Pellegrini, Dirigente Tecnico dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, che ha l’onere di avviare l’istruttoria prevista dall’art. 5 – comma 5 – della L. 84/94 e ss.mm.ii. anche con riferimento alle indicazioni contenute nelle “Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale” emanate dal MIT nel marzo 2017.

### ESIGENZE ATTUALI

Attualmente, nel porto di Pescara, le attività della pesca continuano a svolgersi lungo le due banchine fluviali, con prevalenza di utilizzo della banchina sud, in prossimità degli attracchi delle imbarcazioni. Diversamente da quanto avviene negli impianti portuali simili, lo sbarco, la vendita all’ingrosso e al dettaglio del prodotto alieutico si svolge nella stessa condizione di promiscuità tra spazi urbani e portuali di un secolo fa, pur con l’evidente sviluppo che il contesto urbano limitrofo e le modalità e quantità di movimentazione del pescato hanno nel frattempo conosciuto.

L’evoluzione e i cambiamenti che hanno interessato la marineria locale (riduzione del numero di imbarcazioni, riferimenti commerciali...), oltre che dalle dinamiche macrostrutturali del settore, sono stati certamente condizionati anche dalla ridotta disponibilità e dalla scarsa funzionalità degli spazi e delle strutture che il porto di Pescara ha messo loro a disposizione negli scorsi decenni.

Attualmente, gli operatori della pesca locale – dotati, pur nell’attuale fase recessiva del comparto, di una flotta pescherecci di circa ottanta unità e con una potenza complessiva di oltre 3.800 GT – necessitano di spazi e

pag. 7 di 20

strutture dedicati in cui svolgere, in attesa che vengano realizzate le banchine della darsena pescatori previste dal 2008, tutte le attività di terra attualmente relegate in ambiti provvisori; di risulta ovvero sottodimensionati e tipologicamente incongruenti.

In particolare, è forte l'esigenza di spazi per la manutenzione delle reti, di strutture per la riparazione delle imbarcazioni (cantiere navale) e per la vendita all'ingrosso del pescato locale, attività quest'ultima che continua a svolgersi in un vecchio edificio del secondo dopoguerra ormai completamente assorbito dal tessuto urbano della città e fuori dal perimetro portuale.

Per quanto sopra, questa Autorità intende, sulla sorta della proposta del Comune di Pescara che ha redatto il progetto, valorizzare il porto di Pescara e risolvere le citate problematiche di congestionamento – da una parte – e di sottoutilizzo dall'altra – entrambi derivanti dalla perdurante attesa e nelle more dell'avvio e del compimento dei lavori di costruzione delle nuove banchine previste dai PRP degli ultimi decenni.

Per consentire tale dinamica di valorizzazione e di ottimizzazione delle risorse disponibili, nell'attesa che vengano realizzate tutte le strutture del nuovo porto (la darsena pescatori a nord e i moli per le navi da crociera e per le imbarcazioni ro-ro e ro-pax a sud) ovvero un aggiornamento dello strumento pianificatorio vigente – che pure l'attuale fase di redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) previsto dal D.Lgs. 232/17 e dal DL 121/21 potrebbe ragionevolmente prevedere – questa Autorità del Mare Adriatico Centrale intende introdurre delle dinamiche di flessibilità delle modalità di utilizzo delle banchine, tali da consentire – nel pieno rispetto delle previsioni del PRP, con particolare riferimento all'elenco delle funzioni già individuate a livello funzionale descritto all'art. 6 delle sue NTA – lo svolgimento di attività riconducibili a quelle della pesca nelle aree e nelle strutture presenti e non utilizzate della banchina sud.

Per far ciò l'Autorità del Mare Adriatico Centrale prevede dunque un ampliamento dell'elenco delle funzioni caratterizzanti consentite nell'Area centro direzionale del porto (la parte terminale della banchina sud del porto canale, così come individuata nella Tav. M12. Zonizzazione del vigente PRP e riportata in stralcio nella successiva figura 4), includendo – oltre a quella già prevista dei Servizi portuali (S) – anche quella della Pesca (PS).

Per quanto sopra, questa Autorità intende dare avvio al procedimento relativo all'ATF per cui risulta Responsabile Unico del procedimento il Dirigente Tecnico Ing. Gianluca Pellegrini.

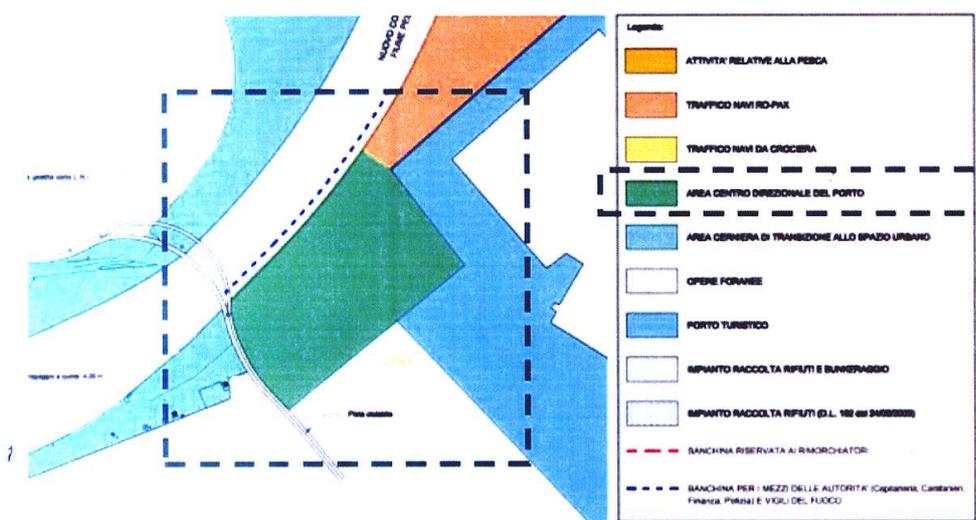


Figura 4 – Stralcio dal PRP vigente. “Tavola M12. Zonizzazione”.

## INTERVENTI PROPOSTI

Per far realizzare l'ampliamento dell'elenco delle funzioni caratterizzanti consentite nell'Area centro direzionale del porto dal PRP vigente, includendo – oltre a quella già prevista dei Servizi portuali (S) – anche quella della Pesca (PS) è necessario redigere un Adeguamento Tecnico Funzionale ai sensi dell'art.5, comma 5 della Legge n°84/1994 e ss.mm.ii.

Il Comune di Pescara ha sviluppato, in collaborazione con questa AdSP ed altri enti interessati quale l'Agenzia del Demanio Abruzzo e Molise, l'Ufficio delle Dogane di Pescara, il Servizio Genio Civile della Regione Abruzzo, la Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo, l'Azienda Sanitaria locale di Pescara e il Comando dei Vigili del Fuoco di Pescara, gli studi specialistici che hanno indirizzato alla definizione della proposta di seguito sinteticamente riportata.

Nella prospettiva di una rifunzionalizzazione della banchina sud e nell'ipotesi di definire uno spazio adeguato allo svolgimento delle attività di pesca (che – vale la pena ricordarlo – in attesa della nuova darsena ad esse specificatamente dedicata, continuano ad essere relegate alle due fasce di bordo delle banchine fluviali storiche, oramai ampiamente assorbite nel tessuto urbano della città circostante), è stata esplorata la possibilità di utilizzare parte delle aree terminali del porto fluviale in prossimità e a confine con il porto turistico, anche ricoverando l'edificio della ex stazione marittima, oramai da anni inutilizzato, a sala d'asta del mercato del pesce all'ingrosso.

Tale scenario ha naturalmente implicato la necessità di considerare ricadute e conseguenze potenzialmente derivabili a seguito dell'adozione della presente proposta di ATF, per i dettagli si rimanda alla Relazione Tecnica Generale.

## ASPETTI DI PIANIFICAZIONE E L'ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

Gli strumenti urbanistici che regolano la pianificazione del territorio Comunale di Pescara e dell'area portuale sono rispettivamente:

- Il Piano Regolatore Generale del Comune di Pescara, che distingue l'area denominata Zona portuale e della foce (già PP2) in tre diversi sub-ambiti di intervento, per quello specificatamente individuato come Sub-ambito a) Porto, rimanda espressamente alla vigenza delle previsioni del Piano Regolatore Portuale.
- Il vigente Piano Regolatore Portuale, già riportato in premessa, redatto nel 2008, è stato approvato con Delibera del Consiglio della Regione Abruzzo n° 80-2 del 15.11.2016 e non ha subito ad oggi aggiornamenti né alcun adeguamento tecnico funzionale.

In linea generale, il PRG sottolinea l'attenzione e la compatibilità che dovrà essere posta a livello realizzativo sia in tema di mobilità che di salvaguardia dell'arenile e del verde urbano, in accordo con quanto specificato nel QRR, nel PPR e nel PTCP.

Nella zona interessata dal presente ATF, tuttavia, non sono presenti arenili, né aree verdi.

La sottolineatura fatta dal PRG sopra richiamata è pertanto da intendersi in riferimento alle due riviere e alle parti più interne delle due golene fluviali.

Si può affermare pertanto che, seppure l'ampliamento del piazzale non sia previsto nel contorno planimetrico del P.R.P. vigente, l'intervento in argomento risulta conforme alla caratterizzazione funzionale dell'area stessa nonché rispondente all'obiettivo del P.R.P. medesimo di contenere all'interno dello stabilimento tutte le fasi costruttive delle navi.

In particolare, per le motivazioni precedentemente delineate, l'AdSP intende predisporre un Adeguamento Tecnico Funzionale al vigente Piano Regolatore Portuale, approvato nel 2016, per prevedere la possibilità di svolgere attività legate alla pesca – così come definite dal PRP vigente – anche in una porzione di banchina che lo stesso PRP destina a Area centro direzionale del porto.

A seguito di detto adeguamento tecnico funzionale si rende possibile la ristrutturazione dell'edificio dell'ex stazione marittima – attualmente inutilizzato dopo la cancellazione delle linee marittime passeggeri – per

ospitare una nuova sala d'asta del pesce e riqualificare gli spazi di accesso e di delimitazione dei diversi ambiti di attività portuali.

La presente proposta di *Adeguamento Tecnico Funzionale*, come indicato in maggior dettaglio nella relazione tecnica generale, prevede:

- L'ampliamento di porzione di area caratterizzata da funzione Area centro direzionale del porto, includendo anche quelle connesse alle attività di Pesca, previste attualmente su di una nuova banchina da realizzare a mare, sul lato ovest del realizzando nuovo tratto del porto canale;
- La manutenzione straordinaria, l'adeguamento e la rifunzionalizzazione dell'ex stazione marittima da destinare a nuova sala d'asta del mercato ittico all'ingrosso;
- La riorganizzazione degli spazi pertinenziali del tratto terminale della banchina sud, dei suoi accessi e perimetrazioni, così come della gestione di flussi, viabilità in esso previsti.

Detta riorganizzazione prevede inoltre:

- una nuova collocazione della stazione marittima, che il vigente PRP individua nella stessa zona definita Centro Direzionale del Porto in cui la presente proposta di ATF prevede di inserire anche attività legate alla funzione della pesca, in un manufatto da costruire ex novo per un costo stimato dal Comune di Pescara pari a 3,8 M€. La proposta progettuale – seppur indicativa in questa fase pianificatoria generale – prevede di posizionare un manufatto di circa 1.100 mq in prossimità della attuale vasca di colmata. Dette valutazioni di massima e preliminari dovranno formare oggetto di approfondimenti e valutazioni da parte di questo Ente sia in termini di dimensionamento, che in quanto tale dovrà essere dimensionato da potenziali traffici che il porto riuscirà ad intercettare, sia in relazione al reperimento delle fonti di finanziamento con il supporto dell'amministrazione comunale;
- nuova delimitazione del limite doganale.

Per quanto sopra, la modifica si configura come un adeguamento tecnico funzionale (ATF) poiché compresa nell'ambito delle "modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali), con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l'assetto generale di piano" (dalle "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale" emanate dal MIT nel marzo 2017) e ad esso si applicano le previsioni di cui all'art. 5 – comma 5 – della legge 84/1994 e ss.mm.ed ii.

Infatti, il suddetto comma sancisce che "le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale" e, in seguito alle modifiche apportate da ultimo dalla Legge 9.11.2021, n. 156 concernente "conversione in legge del D.L. 121/2021", prevede il seguente iter:

- adozione del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale;
- acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale; decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente.

#### **ISTANZA DEL COMUNE DI PESCARA**

La proposta di Adeguamento tecnico funzionale alle previsioni del Piano Regolatore Portuale di cui trattasi è pervenuta da parte del Comune di Pescara con nota acquisita al prot. di questa Autorità con n° 6680 del 24/05/2022, a corredo della quale sono stati inviati anche i seguenti pareri, che si allegano alla presente istanza:

- - Parere Agenzia del Demanio
- - Dichiarazione di non contrasto agli strumenti urbanistici vigenti

## **ADOZIONE DEL COMITATO DI GESTIONE**

*In seguito ad istruttoria dello scrivente Responsabile del procedimento, la proposta di adeguamento tecnico funzionale è stata sottoposta al Comitato di Gestione dell'Autorità di sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale che con Delibera n.22 del 27.05.2022 ne ha stabilito l'adozione (all.1: "Delibera del Comitato di Gestione n. 22 del 27.05.2022 di adozione della proposta di ATF").*

## **ISTANZA DI PARERE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI**

*Per quanto sopra, per le motivazioni contenute nella presente relazione del Responsabile del procedimento, si sottopone all'Illustrissimo Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici l'"Adeguamento tecnico funzionale alle previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente con l'inserimento della funzione caratterizzante della pesca (PS) in porzione di area destinata a centro direzionale del porto" di cui all'istanza del Comune di Pescara al fine di poterne acquisire il parere previsto dall'art.5 – comma 5 – della Legge 84/94 come da ultimo modificata dalla Legge 9.11.2021, n. 156 concernente "conversione in legge del d.L. 121/2021.*

## **C. LA RICHIESTA DI CHIARIMENTI**

A seguito di un primo esame degli atti e della riunione tenutasi in data 12 luglio tra i rappresentanti dell'AdSP MAC e la Commissione Relatrice, nella quale sono state illustrate le motivazioni alla base della proposta di ATF e fornito chiarimenti circa gli elaborati presentati, è scaturita la necessità di richiedere al proponente i chiarimenti e gli eventuali conseguenti adeguamenti della documentazione in esame.

Di seguito si sintetizza il contenuto della richiesta inviata all'AdSP MAC con la nota n.7061 del 21/07/2022.

"... La proposta, in generale, è carente nella motivazione dell'adeguamento e non sembra dimostrata la conseguenziale "non sostanzialità delle modifiche". È stata trascurata la circostanza, risultante dal Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni, che l'area dell'ex stazione marittima ricade nella classe di pericolosità idraulica molto elevata, mentre sono state inserite nella documentazione opere e piani o definizioni di cui non è chiara la pertinenza con l'ATF.

La Commissione, in base agli atti ha dovuto fare delle ipotesi, in una prima suppone che la finalità esclusivamente perseguita dall'AdSP sia di riconvertire l'edificio da ex stazione marittima a mercato ittico. Se così fosse, già le norme (NTA al vigente PRP 2008) prevedono per le "Aree Polo centro direzionale del porto" le funzioni "servizi amministrativi, commerciali, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale" e verosimilmente l'ATF non sarebbe necessario poiché il mercato ittico è certamente compreso tra i "servizi commerciali".

Nel caso in cui, invece, l'ATF consiste nell'ampliamento dell'elenco delle funzioni caratterizzanti consentite nell'Area centro direzionale del porto, includendo anche la funzione della Pesca (PS), che attualmente caratterizza un'altra area, è necessario che la proposta sia compiutamente illustrata e documentata e che sia identificabile come modifica non sostanziale.

Infatti, nelle tavole presentate non sono chiaramente perimetrare le funzioni, ma sono presenti altre indicazioni come Riempimenti (16.400 mq), Area Regione e Nuova Stazione marittima (1.100mq); che sono nuove introduzioni nel PRP mentre le relazioni non danno conto della loro correlazione con l'ATF né danno altre spiegazioni. Inoltre, la documentazione tecnica prodotta non supporta adeguatamente la stima dei costi (3,8 M€) nel caso sia da riferire ai due fabbricati (Mercato ittico e nuova Stazione Marittima).

Di contro, con questa ipotesi, rimangono irrisolte perplessità su importanti aspetti, che incidono sulla fondatezza dell'ATF, delle modifiche proposte e delle conseguenti opere come l'adeguamento della viabilità esistente per l'accesso al mercato e il muro di perimetrazione con altezza almeno 1,5 m. La proposta di adeguamento funzionale sembra interamente ubicata all'interno di una zona ad elevato rischio esondazione del fiume Pescara, nell'elaborare la proposta di una nuova pianificazione funzionale non è stata inserita alcuna motivazione tecnica né tantomeno, è stato chiesto il preventivo parere agli Enti preposti.

Tutto ciò premesso, si chiede a codesta Autorità di Sistema Portuale di argomentare, illustrare e documentare le motivazioni per le quali essa ritiene che l'intervento proposto sia da ritenersi un ATF per il quale ha richiesto l'espressione di parere ai sensi della L. 84/1994. Qualora, a seguito degli approfondimenti richiesti, risulti compiutamente configurato un ATF ogni altra modifica o innovazione non correlata dovrà essere, dallo stesso soggetto richiedente il parere, formalmente eliminata dagli atti presentati per l'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. . . ."

#### **D. IL RISCONTRO AI CHIARIMENTI**

Con nota prot. PAR 640 del 10.08.2022, l'AdSP MAC ha trasmesso la nota di riscontro ai chiarimenti, acquisita al prot. n.7947 del 11.08.2022, si trascrive di seguito:

*" In riferimento al procedimento in oggetto e facendo seguito alla richiesta di chiarimenti pervenuta dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con nota prot. 7061 del 21/07/2022 - acquisita in pari data al n/s prot. ARR 9473 - si relaziona quanto di seguito indicato.*

*L'amministrazione comunale, concessionario dell'immobile destinato a "stazione marittima" attualmente quasi inutilizzato, ha manifestato l'intenzione, condivisa da questa Autorità, di riconvertirlo destinandolo alla funzione di "mercato ittico".*

*La collocazione dell'immobile è all'interno del sotto-ambito "porto-operativo" che individua, tra le cinque specifiche aree territoriali che lo contraddistinguono, l'Area centro direzionale del porto (art.7 delle NTA e Tav. M12. Zonizzazione del vigente PRP) in cui è ubicato l'immobile stesso.*

*All'art.7 comma 6 le NTA rappresentano le quattro componenti funzionali di ciascuna area territoriale (PT funzione passeggero-traghetistica; PC funzione passeggero-crociéristica; PS funzione pesca; S servizi portuali declinati in: SD servizi amministrativi, commerciali, di controllo, direzionali tecnici connessi all'attività portuale - SC servizi di sicurezza e controllo - SN servizi alla nave).*

*Le stesse NTA indicano inoltre, all'art.7 comma 7, che:*

*"Le componenti funzionali di cui al comma precedente, comprendono le attività connesse e i servizi complementari così rappresentati: ... c. attività commerciali (piccole, medie strutture di vendita), e servizi in genere (agenzie di servizi alle persone, sportelli bancari, ...) ..."*

*Inoltre, la scheda delle NTA relativa all'Area "Centro direzionale del porto" indica:*

*OBIETTIVI E CRITERI: l'obiettivo del Piano è la realizzazione di un centro direzionale del porto, comprendente tutte le funzioni direzionali e di servizio, pubbliche e private, necessarie per una gestione avanzata delle attività portuali..*

#### **COMPONENTE FUNZIONALE CARATTERIZZANTE**

- *SD servizi amministrativi, commerciali, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale (Autorità Marittima, imprese portuali, agenti marittimi, armatori, spedizionieri, servizi telematici...);*
- *SC servizi di sicurezza e controllo;*
- *SN servizi alle navi.*

*Alla luce di quanto sopra si era inteso che all'interno dell'Area Centro Direzionale del Porto potessero essere ubicate le sole attività commerciali ed i servizi strettamente legati all'operatività portuale in generale (es.*

agenzie marittime, servizi di assistenza passeggeri e natanti, servizi commerciali connessi al traffico passeggeri ed alla nautica, etc.), mentre, interpretando l'art.7 comma 7, il mercato ittico dovesse essere ubicato solo nell'ambito della funzione pesca (PS). Da qui la necessità di implementazione di tale funzione nell' Area Centrale Direzionale del Porto.

Detto ciò, poiché la **finalità**, richiesta dal concessionario comune di Pescara e condivisa da questa Autorità, è **esclusivamente quella di "riconvertire l'edificio da ex stazione marittima a mercato ittico"**, si prende atto dell'autorevole interpretazione di Codesta Commissione che riterrebbe ".....già le norme (NTA al vigente PRP 2008) prevedono per le "Aree Polo centro direzionale del porto" le funzioni "servizi amministrativi, commerciali, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale" e verosimilmente l'ATF non sarebbe necessario poiché il mercato ittico è certamente compreso tra i "servizi commerciali ....".

Qualora, valutati i chiarimenti sopra forniti, Codesta Commissione dovesse confermare quanto anticipato, questa AdSP provvedere alla richiesta di ritiro dell'istanza di adeguamento tecnico funzionale in oggetto, con conseguente archiviazione del procedimento.

Si coglie l'occasione per significare inoltre che, come opportunamente segnalato da Codesta Commissione, verranno confermate da questa Autorità al Comune di Pescara le criticità, già rilevate in altre sedi, in merito all'adeguamento della viabilità esistente, per l'accesso al mercato ittico, ed al "rischio esondazione" dell'area oggetto di intervento; tali criticità dovranno essere oggetto di specifico approfondimento ed autorizzazione, all'amministrazione comunale, da parte degli enti preposti."



Foto dell'edificio nel 2010 (pubblicata su "il centro" – Pescara).

## CONSIDERATO

La richiesta di parere sulla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) si inquadra all'interno delle disposizioni di legge in materia di strumenti di pianificazione portuale, ex art. 6 del D.lgs. 169/2016, che ha riformato l'art. 5 della Legge 84/1994, poi modificato dall'art. 48 del D.lgs. 76/2020 e nell'ambito degli indirizzi metodologici e procedurali delle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" (marzo 2017).

Si richiama qui la nota circolare del Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 26 febbraio 2021, prot. n. 2127, inviata alle Autorità di Sistema Portuale in merito all'espressione del parere sugli ATF con la quale " ... si conferma che questo Consesso sta procedendo all'esame e al rilascio del relativo parere degli adeguamenti tecnico-funzionali (ATF) attualmente presi in carico, indipendentemente dalla tempistica riaffermata, da ultimo, con il D.L. "Semplificazioni" ...".

Premesso quanto sopra in termini generali, la Sezione procede, quindi, ad effettuare l'esame di merito della documentazione trasmessa e successivamente integrata, dall'AdSP MAC ai fini della formulazione del parere.

#### ASPETTI AMMINISTRATIVI E PROCEDIMENTALI

##### **a. Atto di approvazione dell'ATF, da parte del Comitato di Gestione dell'AdSP MAC**

Dalla documentazione in atti, si rinviene la delibera n° 22 del 27.05.2022 del competente Comitato di Gestione di approvazione dell'"Adeguamento tecnico funzionale alle previsioni del piano regolatore portuale vigente con l'inserimento della funzione caratterizzante della pesca (PS) in porzione di area destinata a centro direzionale del porto."

Di seguito è riportato uno stralcio di detta delibera .

<b>IL COMITATO DI GESTIONE</b>	
CONSIDERATO	<i>che il Comune di Pescara, con nota prot. ARR-006370-19_05_2022, successivamente integrata con note prot. n. ARR-006563-23_05_2022 e n. ARR-006681-24_05_2022, ha trasmesso a questa Autorità la proposta progettuale relativa all'inserimento della funzione caratterizzante della Pesca (PS) - anche in una porzione di area destinata a Centro Direzionale del porto individuata in destra del fiume Pescara;</i>
CONSIDERATO	<i>che la realizzazione della proposta progettuale costituisce modifica non sostanziale al vigente P.R.P. approvato con Delibera del Consiglio della Regione Abruzzo n° 80-2 del 15.11.2016, e che pertanto, per il prosieguo della istruttoria, la Direzione Tecnica ha rappresentato la necessità di avviare le procedure relative ad un Adeguamento Tecnico Funzionale dello strumento di pianificazione;</i>
RITENUTO	<i>per le argomentazioni esplicitate nella relazione istruttoria redatta dal Responsabile del procedimento in data 24.05.2022 di adottare il presente atto;</i>
<b>DELIBERA</b>	
<i>di adottare l' "Adeguamento tecnico funzionale alle previsioni del piano regolatore portuale vigente con l'inserimento della funzione caratterizzante della pesca (PS) in porzione di area destinata a centro direzionale del porto." di cui all'istanza della Amministrazione Comunale di Pescara ai sensi di quanto previsto dall'art.5 comma 5 della l. 84/94 ss.mm.ii."</i>	

\*o\* — \*o\*

**b. Atto amministrativo del comune di Pescara di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti**

Si rinviene in atti, la nota firmata digitalmente il 18.05.2022 dall'Arch. Fabrizio Trisi, Dirigente del Settore Lavori Pubblici del comune di Pescara, con cui l'amministrazione argomenta e dichiara la compatibilità dell'ATF con gli strumenti urbanistici vigenti.

Si riportano di seguito alcuni stralci:

- *l'Amministrazione comunale si è fatta parte attiva nella promozione ed elaborazione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (ADSP MAC) di un Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF), ex art. 5 comma 5 della L. n° 84/94 e smi, relativo all'ampliamento dell'elenco delle funzioni caratterizzanti consentite nell'Area centro direzionale del porto (la parte terminale della banchina sud del porto canale, così come individuata nella Tav. M12 Zonizzazione del vigente PRP), includendo oltre a quella già prevista dei Servizi portuali (S) anche quella della Pesca (PS);*
- *la suddetta istanza, nell'attesa che vengano realizzate le strutture del nuovo porto (la darsena pescatori a nord e i moli per le navi da crociera e per le imbarcazioni ro-ro e ro-pax a sud) e nel pieno rispetto delle previsioni del PRP (con particolare riferimento all'elenco delle funzioni già individuate a livello funzionale descritto all'art. 6 delle sue NT. 1) intende introdurre delle dinamiche di flessibilità delle modalità di utilizzo delle banchine, tali da consentire lo svolgimento di attività riconducibili a quelle della pesca nelle aree e nelle strutture presenti e non utilizzate della banchina sud;*
- *nelle more dell'adozione della suddetta ATF, l'Amministrazione comunale ha previsto la possibilità di delocalizzare le attività del mercato ittico all'ingrosso dalla vecchia sede sulla sponda nord del fiume all'edificio dell'ex stazione marittima, attualmente inutilizzato, sulla banchina sud. Tale ipotesi di realizzare la nuova sala d'asta del pesce all'interno di un manufatto posto sulla banchina sud si inserisce perfettamente nel processo di riqualificazione dell'intero waterfront fluviale cittadino che l'Amministrazione intende perseguire, riorganizzando le attività esistenti e previste sulle due rive del porto canale (quelle legate al commercio e alle infrastrutture e quelle con la ricettività culturale). Per il suddetto spostamento la stessa Amministrazione Comunale ha predisposto un progetto di "Manutenzione straordinaria, adeguamento e cambio di destinazione d'uso ex stazione marittima del porto di Pescara - Nuova sede dell'asta del pesce" ammesso al finanziamento di € 1.053.962,70, ai sensi della Misura 1.43 'Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e ripari da pesca' del PO FEAMP gestito dalla Regione Abruzzo giusta propria Determinazione n° DPD022/132 del 27.09.2021;*

Rilevato che:

- *con deliberazione del Consiglio Comunale n° 94 del 08.06.2007, la Civica Amministrazione ha approvato il vigente Piano Regolatore Generale (PRG) denominato 'uno sviluppo sostenibile', aggiornato con Delibera CC n° 26 del 02 febbraio 2022;*
- *le Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del vigente PRG individuano tra gli "ambiti di trasformazione di carattere strategico" la Zona portuale e della foce;*
  - 1.
- *nella sua autonomia disciplinare e procedurale, il PRG consente, in linea generale, la localizzazione di attività e servizi pubblici e commerciali in tutto il territorio comunale e tale impostazione è sostanzialmente confermata anche dalla disciplina degli ambiti portuali di interesse urbano, individuati e pianificati in intesa con l'ADSP MAC;*

Considerato che:

- *le caratteristiche delle strutture afferenti al Servizio Pesca, per la loro natura, modalità e tempi di svolgimento, non interferisce in maniera sostanziale con quanto attualmente previsto dagli strumenti urbanistici vigenti nelle aree*

*limitrofe, né pregiudicano la possibilità di prevedere in futuro modalità attuative di quelle che il vigente PRP definisce come 'aree di interazione porto-città'.*

*Ritenuto dunque, sulla base di quanto innanzi esposto, di valutare il Piano Regolatore Generale della suddetta proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale relativo all'integrazione dell'art. 9 della Normativa di Piano Regolatore Portuale vigente con un nuovo comma 10 finalizzato ad ammettere in "rimorchio, pilotaggio, ormeggio, sommozzatori e trasporto del personale di bordo";*

*Visti il Decreto Legge 10 settembre 2021 n° 121, il Decreto Legislativo 13 dicembre 2017 n° 232, il Decreto Legislativo 4 agosto 2016 n° 169 e la Legge 28 gennaio 1994, n° 84, nonché il Decreto legislativo n° 105/2015;*

**DICHIARA**

*di formulare dichiarazione di "non contrasto" con gli strumenti urbanistici vigenti della proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del Piano Regolatore Portuale, finalizzata all'ampliamento dell'elenco delle funzioni caratterizzanti consentite nell' Area centro direzionale del porto, includendo – oltre a quella già prevista dei Servizi portuali (S) – anche quella della Pesca (PS)."*

\*\*\* — \*\*\*

## ASPETTO DI METODO

### *a) Ammissibilità all'esame*

Come già anticipato, gli indirizzi metodologici e procedurali relativi alle proposte di adeguamento tecnico-funzionale si rinvennero nelle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" (marzo 2017).

La proposta di ATF in esame, che, nonostante la richiesta di chiarimenti del 21.07.2022, l'Autorità non ha provveduto a rielaborare in via formale, prevede "un ampliamento dell'elenco delle funzioni caratterizzanti consentite nell'Area centro direzionale del porto, includendo – oltre a quella già prevista dei Servizi portuali (S) – anche quella della Pesca (PS)", che attualmente caratterizza un'altra area.

Inoltre, nelle tavole presentate non sono chiaramente perimetrare le funzioni ma sono presenti altre indicazioni come Riempimenti (16.400 mq), Area Regione e Nuova Stazione marittima (1.100 mq), che sono nuove introduzioni nel PRP mentre le relazioni non danno conto della loro correlazione con l'ATF né danno altre spiegazioni.

Nel caso all'esame, la Sezione è pertanto dell'avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale di che trattasi sia carente nella motivazione dell'adeguamento e non appare dimostrata la conseguenziale "non sostanzialità delle modifiche".

Si rileva che l'Autorità, nella nota del 10.08.2022, ha precisato che la finalità, richiesta dal concessionario Comune di Pescara, è esclusivamente quella di **"riconvertire l'edificio da ex stazione marittima a mercato ittico"**.

Si ritiene che la sola collocazione del mercato ittico nelle "Aree Polo centro direzionale del porto" risulti congruente con le previsioni del vigente PRP.

Le N.T.A. vigenti, a pag. 19, prevedono infatti per le "Aree Polo centro direzionale del porto", come "Componente funzionale caratterizzante", la voce "- SD servizi amministrativi, commerciali, direzionali e tecnici connessi all'attività portuale". Il mercato ittico può senz'altro essere annoverato, tra i "servizi commerciali" connessi all'attività portuale.

Viceversa, le stesse N.T.A., all'art.7, definiscono la "Funzione pesca: PS - attracco e servizio alle imbarcazioni da pesca", inoltre, anche la scheda tecnica "Area della pesca", che descrive i relativi criteri, le attività e i dati, non prevede la funzione commerciale di vendita del pescato.

Pertanto, il solo intervento di riconversione dell'edificio, da ex stazione marittima a mercato ittico, non rappresenta una motivazione per la modifica delle previsioni del piano regolatore portuale (PRP).

Prima di procedere alla riconversione del fabbricato, dovrà ovviamente essere verificata la compatibilità del cambio di destinazione d'uso con gli altri strumenti di pianificazione del territorio e con la collocazione del manufatto in un'area a pericolosità idraulica "molto elevata", come risultante dal Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni (PSDA).

#### ***b) Procedibilità***

Il profilo di procedibilità, come indicato nelle "Linee Guida" valuta la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale in termini di completezza della documentazione tecnico-amministrativa a corredo.

Nel caso in esame, gli elaborati trasmessi nella proposta e nelle successive integrazioni appaiono carenti e non assicurano una adeguata leggibilità. Infatti, nelle tavole presentate non sono chiaramente perimetrare le funzioni da estendere o da compensare, ma sono presenti altre indicazioni come Riempimenti (16.400 mq), Area Regione e Nuova Stazione marittima (1.100 mq);

che sono nuove introduzioni nel PRP mentre le relazioni non danno conto della loro correlazione con l'ATF né danno altre spiegazioni.

Inoltre, la stima dei costi (3,8 M€) non è opportunamente collegata alla documentazione tecnica prodotta, infatti, l'importo è sottostimato se si riferisce ai due fabbricati (Mercato ittico e nuova Stazione Marittima), in ogni caso, il costo dell'adeguamento che si propone non è determinato.

Di contro, se l'ATF vuole solo includere la funzione della Pesca (PS) nell'elenco delle funzioni caratterizzanti l'Area CDP, rimangono irrisolte perplessità sulle altre modifiche proposte e delle conseguenti opere. Si citano, a titolo di esempio non esaustivo, l'adeguamento della viabilità esistente per l'accesso al mercato ittico e il muro di perimetrazione con altezza *almeno* di 1,5 m.

La proposta di una nuova pianificazione funzionale, ricadente in una zona ad elevato rischio esondazione del fiume Pescara, non è supportata da alcuna motivazione tecnica né tantomeno, è stato chiesto il preventivo parere agli Enti preposti.

#### ASPETTO DI MERITO (FONDATEZZA DELLA PROPOSTA)

##### *Aspetti Urbanistici*

L'iniziativa del Comune di Pescara, per la ristrutturazione dell'edificio "stazione marittima", non è in contrasto con la vigente pianificazione poiché l'uso previsto è contemplato nelle regole delle NTA per l'area in cui insiste. Come asserito nella richiamata istanza del 18/05/2022, l'intervento è stato già finanziato.

Nel processo di riqualificazione dell'intero waterfront fluviale cittadino (AREE CERNIERA), già proposto dall'Amministrazione Comunale, andrà inserita una migliore valutazione dei flussi di traffico a seguito del recupero dell'edificio.

L'AdSP, in ogni caso e nell'ambito dei suoi poteri d'istituto, potrà eventualmente regolamentare le funzioni e l'uso del mercato ittico, nella loro evoluzione, perché non siano di nocimento alle ordinarie attività portuali. Come pure richiederà o promuoverà la richiesta, delle ulteriori necessarie autorizzazioni, comunque denominate, che non risultano in atti.

##### *Aspetti Ambientali*

È presente un allegato denominato - *Studio di prefattibilità ambientale*.

### *Aspetti Idraulico Marittimi*

Occorre ricordare che già nel voto 56/2014 espresso dal Consiglio Superiore, gli esperti di Idraulica fluviale e Idraulica marittima furono concordi nel ritenere sconsigliabile la presenza di barche ormeggiate lungo il tratto terminale del fiume Pescara, in quanto fonte di potenziali sbarramenti del corso fluviale per disormeggio e affondamento durante gli eventi di piena delle imbarcazioni di varia tipologia che si vedono ormeggiate lungo le rive del fiume Pescara.

Questo consesso torna dunque a raccomandare la valutazione delle conseguenze del disormeggio dei natanti di varia tipologia ormeggiati lungo le rive del fiume Pescara per un tratto che si estende ben oltre il ponte della ferrovia (alcuni chilometri) e la definizione delle più opportune azioni da intraprendere, ivi inclusa l'ipotesi di limitazione (parziale o totale) degli ormeggi lungo l'asta fluviale.

La proposta di ATF è carente di documentazione comprovante l'assenza di incremento del livello di rischio di inondazione delle aree portuali ed urbane, nonostante la presenza di zone con classe di pericolosità idraulica "molto elevata" risultante dal Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni (PSDA).

### *Aspetti Trasportistici e Viabilità*

L'attività di mercato è stata considerata come discontinua ovvero limitata a 3 giorni la settimana e solo nelle prime ore della mattina (circa 4 ore/giorno).

Inoltre, sono stati valutati effetti scarsamente o affatto significativi in termini di aumento di traffico, per effetto dell'attività di mercato. Pertanto, non è stata motivata la modifica della viabilità esistente, che sarebbe destinata ad assorbire condizioni critiche più frequenti e più onerose, per altro con uno schema di circolazione poco chiaro.

Nella documentazione non si rintracciano dati tecnici per una migliore valutazione.

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione Seconda, all'unanimità, è del

### PARERE

che la proposta, di ATF trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, avente ad oggetto *"Porto di Pescara: proposta di adeguamento tecnico funzionale alle previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente con l'inserimento della funzione caratterizzante della pesca (PS) in porzione di area destinata a centro direzionale del porto"*, debba essere restituita per essere, eventualmente, integrata in relazione alle carenze, di cui si dà evidenza nei suesposti *Considerato*, riscontrate nella documentazione e che non consentono l'espressione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

### LA COMMISSIONE RELATRICE

(- OMISSIS -)

Firmato virtualmente tramite e-mail di assenso.

Il Segretario:  
F.to  
(Luisa Ottolenghi)

Visto:  
Il Presidente  
F.to  
(Pietro Baratono)

LA PRESENTE COPIA COMPOSTA DI N. 20 PAGINE È CONFORME  
ALL'ORIGINALE ESISTENTE PRESSO LA SEGRETERIA DELLA SECONDA  
SEZIONE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI.

Il Segretario

Firmato digitalmente da

**Luisa Ottolenghi**

O = Ministero delle Infrastrutture e dei  
Trasporti  
C = IT  
Data e ora della firma: 21/09/2022  
13:25:45

pag. 20 di 20

Da "cslp.sezione2@pec.mit.gov.it" <cslp.sezione2@pec.mit.gov.it>  
A "segreteria@pec.porto.ancona.it" <segreteria@pec.porto.ancona.it>  
Data mercoledì 21 settembre 2022 - 15:33

**Protocollo nr: 8891 - del 21/09/2022 - CSLP - Consiglio Superiore LL.PP. Affare n. 59/2022. Porto di Pescara: proposta di adeguamento tecnico funzionale alle previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente con l'inserimento della funzione caratterizzante della pesca (PS) .... - Trasmissione copia parere. -**

---

Invio, tramite mezzo di spedizione "Email AOO interna", di documento protocollato. Per visionare il documento principale e gli eventuali allegati, e' necessario protocollare la mail ricevuta.

Invio di documento protocollato

**Oggetto:** Protocollo nr: 8891 - del 21/09/2022 - CSLP - Consiglio Superiore LL.PP. Affare n. 59/2022. Porto di Pescara: proposta di adeguamento tecnico funzionale alle previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente con l'inserimento della funzione caratterizzante della pesca (PS) .... - Trasmissione copia parere. -

**Data protocollo:** 21/09/2022

**Protocollato da:** CSLP - Consiglio Superiore LL.PP.

**Allegati:** 3

---

#### **Allegato(i)**

CSLP.REGISTRO UFFICIALE.2022.0008891.pdf (309 KB)

Affare\_59\_2022\_CopiaConforme-signed.pdf (1007 KB)

Segnatura.xml (3 KB)

1