deliberazione n. 149

PIANO REGIONALE DEI PORTI
LEGGE REGIONALE 5 SETTEMBRE 1992, N. 46

ESTRATTO DEL PROCESSO VERBALE
DELLA SEDUTA DEL 2 FEBBRAIO 2010, N. 167

Il Presidente pone in discussione il seguente punto all'o.d.g.: proposta di atto amministrativo n. 119/09, a iniziativa della Giunta regionale "Piano regionale dei porti. Legge regionale 5 settembre 1992, n. 46" dando la parola al Consigliere di maggioranza Mirco Ricci e al Consigliere di minoranza Daniele Silvetti relatori della IV Commissione assembleare permanente;

omissis

Al termine della discussione, il Presidente pone in votazione la seguente deliberazione:

L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA REGIONALE

Vista la legge regionale 5 settembre 1992, n. 46 "Norme sulle procedure della programmazione regionale e locale";

Vista la proposta della Giunta regionale;

Visto il parere favorevole di cui all'articolo 16, comma 1, lettera d), della l.r. 15 ottobre 2001, n. 20 in ordine alla regolarità tecnica e sotto il profilo di legittimità del Dirigente del servizio governo del territorio, mobilità e infrastrutture, nonché l'attestazione dello stesso che dalla deliberazione non deriva né può comunque derivare un impegno di spesa a carico della Regione, resi nella proposta della Giunta regionale;

Preso atto che la predetta proposta è stata preventivamente esaminata, ai sensi del comma 1 dell'articolo 22 dello Statuto regionale, dalla Commissione assembleare permanente competente in materia;

Visto il parere espresso, ai sensi dell'articolo 11, comma 2, della l.r. 10 aprile 2007, n. 4, dal Consiglio delle autonomie locali;

Visto il parere espresso, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, della l.r. 26 giugno 2008, n. 15, dal Consiglio regionale dell'economia e del lavoro;

Visto l'articolo 21 dello Statuto regionale;

D E L I B E R A

1) di approvare il "Piano regionale dei porti", costituito da 5 elaborati, allegati al presente atto, di cui formano parte integrante e sostanziale:
   - A1 - Relazione generale
   - A2 - Norme tecniche di attuazione
   - A3 - Relazione preliminare di sostenibilità ambientale
   - A4 - Relazione di sintesi
   - A5 - Elaborati grafici;
2) di stabilire che la pubblicazione del Piano regionale dei porti avvenga, ai sensi dell'articolo 4 della l.r. 28 luglio 2003, n. 17, con le seguenti modalità:
   a) pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione, in forma cartacea, del presente atto e dell'avviso di deposito di cui alla lettera b);
   b) deposito degli elaborati tecnici e delle cartografie presso la PF demanio idrico, porti e lavori pubblici del servizio governo del territorio, mobilità, infrastrutture della Giunta regionale.

Avvenuta la votazione, il Presidente ne proclama l'esito: "l'Assemblea legislativa regionale approva"

IL PRESIDENTE
f.to Raffaele Bucciarelli

I CONSIGLIERI SEGRETARI
f.to Michele Altomeni
f.to Giacomo Bugaro

REGIONE MARCHE
Servizio Governo del Territorio, Mobilità e Infrastrutture
P.F. Demanio Idrico – Porti – LL.PP.

PIANO REGIONALE DEI PORTI

A1 - RELAZIONE GENERALE

(Allegata alla deliberazione 2 febbraio 2010, n. 149)

INDICE

1. PREMESSA 6

2. LA PIANIFICAZIONE PORTUALE IN ITALIA 9

2.1 LA LEGGE 84/94 9

2.1.1 La nuova classificazione dei porti 9
2.1.2 Limiti e innovazioni 10

2.2 LE "LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PIANI REGOLATORI PORTUALI" del CONSIGLIO SUPERIORE dei LL.PP. 12

2.3 LE NUOVE COMPETENZE DELLA REGIONE IN MATERIA DI PORTI E DEMANIO MARITTIMO 14

2.4 ATTUALE CLASSIFICAZIONE DEI PORTI DELLA REGIONE MARCHE 19

3. LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA E PORTUALE NELLE MARCHE 22

3.1 PIANI, PROGRAMMI E ATTI DI INDIRIZZO SOVRAORDINATI 22

3.1.1 IL QUADRO COMUNITARIO 22
3.1.2 IL QUADRO NAZIONALE 26
3.1.3 IL QUADRO REGIONALE 30
3.1.4 IL QUADRO PROVINCIALE 40

3.2 IL PIANO REGOLATORE PORTUALE E IL PRG 42

4. PIANO REGIONALE DEI PORTI 44

4.1 MOVIMENTO MARITTIMO NEI PORTI DELLA REGIONE MARCHE 45

4.2 I PORTI DELLA REGIONE MARCHE 51

4.2.1 PORTO DI PESARO 51
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 51
4.2.2 PORTO DI FANO 60
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 60
4.2.3 PORTO DI SENIGALLIA 68
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 68
4.2.4 PORTO DI ANCONA 74
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 74

4.2.5 PORTO DI NUMANA 116
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 116
4.2.6 PORTO DI CIVITANOVA MARCHE 122
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 122
4.2.7 PORTO DI PORTO SAN GIORGIO 131
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 131
4.2.8 PORTO DI SAN BENEDETTO 138
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 138
4.2.9 STRUTTURE MINORI PER LA NAUTICA DA DIPORTO 147
GABICCE MARE - VALLUGOLA 147
DARSENA GABICCE MARE 148
PORTICCIOLO DI VALLUGOLA 148
FOCE DEL FIUME FOGLIA 149
DARSENA INTERNA – PORTO POTENZA PICENA 150

5. CRITERI PER LA PIANIFICAZIONE DELLE AREE PORTUALI NELLE MARCHE 151

5.1 INDIRIZZI GENERALI E STANDARD PER LA PIANIFICAZIONE DEI PORTI TURISTICI 151

5.1.1 DIRETTIVE PER LA PROGETTAZIONE DI OPERE MARITTIME ESTERNE E INTERNE AL PORTO 153
5.1.2 STANDARD NAUTICI, AMBIENTALI E PER SERVIZI E ATTREZZATURE DI BASE A TERRA, SULLE BANCHINE E PONTILI 162

6. ANALISI E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE MARCHIGIANO 170

6.1 COMMERCIALE E PASSEGGERI 170

6.2 LA CANTIERISTICA 174

6.2.1 Il settore della nautica da diporto in Italia: cantieristica, accessori e motori 174
6.2.2 Il settore della cantieristica nelle Marche 176
6.2.3 Il distretto del mare 183
6.2.4 Obiettivi del piano per lo sviluppo del settore 185

6.3 LA PESCA 187

6.3.1 Contesto normativo 187
6.3.2 Il settore ittico nella Regione Marche 190
6.3.3 La pesca marittima nelle Marche 192
6.3.4 Obiettivi del piano per lo sviluppo del settore 196

6.4 IL TURISMO NAUTICO 200
6.4.1 PORTI TURISTICI 200
6.4.1.1 L'offerta di posti barca 201
6.4.1.2 La domanda di posti barca 204
6.4.1.3 Previsione di sviluppo della domanda e analisi delle necessità future 212
6.4.2 RIDOSSI E/O PUNTI DI ORMEGGIO LUNGO LA COSTA 218

7. PIANIFICAZIONE MANTENIMENTO QUOTE FONDALI IMBOCCATURE E BACINI INTERNI DEI PORTI 221

7.1 PROBLEMATICA DEI DRAGAGGI PORTUALI NELLE MARCHE 221

7.2 LOCALIZZAZIONE CASSE DI COLMATA 224

7.3 INTERVENTI PREVENTIVI NEI CANALI DI ACCESSO..... 225

8. PROGRAMMA INTERVENTI – STIMA DI MASSIMA 228

8.1 PORTO DI PESARO 228

8.2 PORTO DI FANO 229

8.3 PORTO DI SENIGALLIA 229

8.4 PORTO DI ANCONA 230

8.5 PORTO DI NUMANA..... 231

8.6 PORTO DI CIVITANOVA MARCHE 231

8.7 PORTO DI PORTO SAN GIORGIO 232

8.8 PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO..... 232

8.9 RIDOSSI E/O PUNTI DI ORMEGGIO LUNGO LA COSTA 232

1. PREMESSA

In capo alla Regione Marche, in base al D.Lgs 112/98 e alla L.R. 10/99, permangono le funzioni di programmazione e di indirizzo svolti attraverso strumenti normativi diversi.

In particolare tali compiti si esplicano:

1. Nella partecipazione al potere statale di indirizzo e coordinamento delle funzioni conferite agli Enti Locali attraverso la Conferenza permanente Stato/Regioni (art. 8 Legge n. 59/1997) e le forme di collaborazione in atto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il Ministero delle Finanze;
2. Nel coordinamento in ambito regionale delle funzioni gestionali esercitate dalle Province e dai Comuni, al fine di assicurare uno sviluppo uniforme del territorio costiero nel rispetto delle singole specificità ambientali, culturali ed economico/produttive;
3. nella competenza a redigere il Piano Regionale dei Porti e degli Approdi Turistici e a dettare norme di attuazione nel rispetto della legislazione quadro statale.

Tali facoltà trovano il riconoscimento formale nella legislazione statale in quanto funzionali ad un appropriato sviluppo del turismo balneare.

In particolare la legge n. 494/93 all'art. 6, ha previsto il potere delle Regioni di approvare "piani di utilizzo del demanio marittimo", concertati con le Associazioni di Categoria dei concessionari e l'Autorità Marittima, vincolanti per i Comuni che in merito esprimono il loro parere.

Il presente "Piano Regionale dei Porti" della Regione Marche si prefigge l'obiettivo di individuare le più idonee configurazioni infrastrutturali ed organizzative dei porti, dei sistemi di trasporto, delle aree Waterfront e dei territori circostanti, allo scopo di migliorare la vivibilità locale e la mobilità delle persone e dei flussi economici, con particolare riferimento ai flussi turistici legati all'importante settore, in fase di crescente sviluppo, della nautica da diporto.

Il presente piano è volto alla caratterizzazione delle aree portuali della Regione Marche dal punto di vista programmatico/pianificatorio, urbanistico e territoriale-ambientale al fine di effettuare una verifica preliminare con lo scopo di programmare l'eventuale potenziamento, ammodernamento delle infrastrutture esistenti, razionalizzazione della pianificazione urbanistica e valutare l'eventuale prospettiva di pianificare nuove strutture lungo il litorale marchigiano.

Lo sviluppo dei porti, tuttavia, deve rispettare l'ambiente unitamente agli interessi e alle esigenze di coloro che operano in tali realtà e che vivono nelle città portuali.
Nell'elaborazione del piano si è tenuto in debito conto dell'intersettorialità della materia trattata che è condizionata e a sua volta condiziona aspetti legati a:

- trasporti e logistica,
- pianificazione urbanistica,
- economia di settori come la pesca, turismo, cantieristica etc.
- ambiente.

A tal fine, lo studio è stato condotto incentrando l'attenzione principalmente sui seguenti aspetti:

- Analisi degli strumenti normativi e degli atti di indirizzo di livello comunitario, nazionale e regionale;
- inquadramento territoriale delle aree di riferimento;
- identificazione degli ambiti portuali oggetto di studio presenti lungo il litorale marchigiano:
    - Pesaro
    - Fano
    - Senigallia
    - Ancona
    - Numana
    - Porto San Giorgio
    - Civitanova Marche
    - San Benedetto del Tronto
- analisi dei piani e dei programmi a carattere urbanistico ed ambientale, insistenti sugli ambiti territoriali in oggetto.

Per la redazione del Piano Regionale dei Porti sono state svolte le seguenti attività:

1. raccolta della documentazione, in particolar modo degli strumenti di programmazione e di pianificazione vigenti;
2. valutazione dei dati raccolti;
3. individuazione degli obiettivi da perseguire;
4. proposte per l'ottenimento di tali obiettivi.

Sulla base di tali attività è stata impostata la banca dati di riferimento che comprende anche documentazione cartografica.
Negli elaborati cartografici si è ritenuto opportuno non suggerire esplicitamente le soluzioni progettuali, vincolando in tal modo gli sviluppi della progettazione e

pianificazione, ma ci si è limitati a riportare schematicamente solo gli obiettivi da perseguire ricorrendo alla rappresentazione grafica solo per quelle soluzioni che risultano più vicine alle fasi realizzativi e con un iter approvativo oramai avviato.

2. LA PIANIFICAZIONE PORTUALE IN ITALIA

2.1 LA LEGGE 84/94

2.1.1 La nuova classificazione dei porti

Il R.D. 2 aprile 1885 n. 3095, concernente il testo unico sui porti, le spiagge, i fari ed il relativo regolamento di attuazione, approvato con R.D. 29 settembre 1904 n. 713, hanno costituito, per oltre un secolo, la normativa principale in materia di opere marittime.

La legge 28 gennaio 1994, n. 84, ha introdotto importanti innovazioni, mentre ha lasciato sostanzialmente invariata l'originaria specifica nozione di opere portuali e marittime in genere.

L'art. 4 della predetta legge ha introdotto una nuova classificazione dei porti suddividendoli in due categorie:

- La prima riguarda i porti rilevanti per la difesa e la sicurezza dello Stato;
- La seconda riguarda tutti i porti con funzioni commerciali, industriali, petrolifera, di servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto.

La nuova classificazione dei porti marittimi nazionali (a modifica di quella di cui al T.U. del 1885), si basa su nuovi criteri riguardanti: il bacino di utenza esistente e potenziale, l'entità e la qualità del traffico, la capacità operativa, il livello di efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra.

I porti nazionali sono stati ripartiti nelle seguenti categorie e classi:

a) categoria I: porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
b) categoria II:
    - classe I: porti di rilevanza economica internazionale;
    - classe II: porti di rilevanza economica nazionale;
    - classe III: porti di rilevanza economica regionale e interregionale.

I porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni:

a) commerciale;
b) industriale e petrolifera;
c) di servizio passeggeri;
d) peschereccia;
e) turistica e da diporto.

A distanza di molti anni dalla sua emanazione la nuova normativa non è ancora a regime per la mancata emissione del decreto ministeriale di riclassificazione, previsto dal succitato art. 4.

La riorganizzazione istituzionale sopradescritta prevede che siano di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria 2ª, classi 2ª e 3ª, mentre spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla 1ª categoria e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione (art. 5, comma 9, L. 84/94) nei porti appartenenti alla 2ª categoria, classi 1ª e 2ª.

Infine spetta alle Regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di 2ª categoria, classe 3ª.

La legge 84/94 ha dato, inoltre una prima risposta all'esigenza di razionalizzazione e d'ammodernamento istituzionale ed operativo dell'ordinamento portuale, istituendo nei principali porti nazionali (inizialmente in 18 porti compreso Ancona) le Autorità Portuali, enti di diritto pubblico dotati di autonomia organizzativa, finanziaria e decisionale, alle quali sono state affidate, tra le altre, le funzioni di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali.

2.1.2 Limiti e innovazioni

La legge n. 84/94 è unanimemente considerata una buona legge, che ha avuto effetti positivi sulla portualità italiana. Si tratta, in effetti, di una importante legge di riordino del settore che ha imposto una separazione tra la gestione amministrativa del porto e la gestione imprenditoriale delle Autorità portuali in ottemperanza alla normativa comunitaria.

Sul piano generale, tuttavia non ha, nel concreto, risolto la tradizionale separazione tra la pianificazione portuale e quella urbanistica–territoriale, né ha avviato un reale decentramento delle competenze tecniche e amministrative (molti pareri, vincolanti anche per i porti minori, competono alle amministrazioni centrali). Un avanzamento di un certo interesse c'è stato nell'ambito dei piani regolatori dei porti sedi di Autorità portuale.

La Legge 84/94 ha previsto, in proposito, un organismo orizzontale di gestione e d'indirizzo e l'istituto dell'intesa tra Autorità portuale e comune per la formazione e l'adozione del Piano regolatore portuale.

Nonostante il nuovo quadro istituzionale e l'indirizzo del legislatore a promuovere i piani portuali in modo concertato, nella pratica di questi ultimi anni il piano del porto ha continuato ad essere redatto, rappresentato e valutato senza

una visione d'insieme degli strumenti urbanistici e territoriali che governano l'assetto del territorio in cui i porti sono inseriti.

Mentre nelle città porto sedi di Autorità portuali (al momento 25) si è avviato un dibattito per molti versi conflittuale, sul rapporto tra piano portuale e piano urbanistico comunale, nelle città portuali minori (circa 120, 2^ e 3^ classe della II categoria, con l'esclusione dei porti turistici), la separazione tra i due piani è ancora più netta.

Per i porti minori la promozione dei piani portuali avviene secondo modalità molto variegate. In uno scenario, così articolato e in buona misura confuso, i piani portuali vengono sviluppati in modo ancora più settoriale e sommario nei confronti della pianificazione urbanistica.

Le ragioni dello scarso dialogo tra i due sistemi di pianificazione sono da ricercare nella generale crisi che da tempo ha investito la strumentazione urbanistica e territoriale.

Quest'ultima, salvo qualche eccezione che non riguarda in ogni caso la portualità di interesse regionale, non fornisce nessun indirizzo per la pianificazione e la progettazione dei nodi portuali: i piani regionali territoriali e dei trasporti sono, in proposito, troppo generici, i piani regolatori comunali infine, vivono ancora conflittualmente la tradizionale separazione tra piano urbanistico e piano portuale.

La latitanza della pianificazione urbanistica nei confronti dei porti va probabilmente rintracciata nella radicata frattura tra le politiche infrastrutturali e quelle più propriamente urbane e territoriali.

Se teniamo conto che l'iter approvativo dei piani portuali si conclude con la verifica regionale e che con il decentramento amministrativo le competenze gestionali sui porti minori sono state trasferite alle regioni, cui competono anche gli oneri finanziari delle opere di infrastrutturazione, risulta chiaro che è soprattutto nell'ambito della legislazione urbanistica regionale che si dovrà intervenire.

Allo stato attuale l’unica legge urbanistica regionale che contiene un comma relativo alla pianificazione portuale è la Legge Regionale n. 1 del 03/01/2005 della Toscana che prevede di procedere alla definizione del piano del porto, di cui all’art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, mediante accordi di pianificazione a cui partecipano i comuni e la provincia interessati.

2.2 LE "LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PIANI REGOLATORI PORTUALI" del CONSIGLIO SUPERIORE dei LL.PP.

Il Consiglio Superiore dei LL.PP., nell'anno 2004, ha emanato le linee guida per la redazione dei Piani regolatori portuali (Circolare Ministero I.T. del 15/10/2004, n. 17778), relativamente ai porti maggiori che, come è noto, sono sottoposti a verifica e pareri vincolanti da parte dell'Amministrazione centrale: Ministero delle Infrastrutture per gli aspetti tecnico–funzionali, e Ministero dell'Ambiente per la Valutazione di Impatto Ambientale.

Le linee guida, pur essendo state elaborate in funzione dei grandi porti, sedi di Autorità portuale, hanno una struttura metodologica che può essere estesa anche a tutte le altre realtà portuali.

In estrema sintesi, il Piano Regolatore Portuale è assimilato ad un piano strutturale (nel senso che deve essere coerente con il piano strutturale urbanistico del Comune, attuando in questo modo l'intesa tra Autorità portuale o Regione e Amministrazione comunale).

Il Piano strutturale individua l'ambito portuale articolandolo in due sottoambiti principali:

- il porto funzionale–tecnico in senso stretto (l'area più funzionale all'economia e all'efficienza delle attività portuali),
- le aree di interazione città–porto.

A questi si devono aggiungere le direttrici di connessione urbana e infrastrutturale e le eventuali correlazioni con il sistema ambientale.

Per porto funzionale–tecnico si intende il sotto-ambito strettamente operativo del porto dove sono localizzate le attività maggiormente incompatibili con la città, in tali ambiti si concentrano le opere marittime e di infrastrutturazione, le attrezzature, gli spazi e i servizi funzionali all'efficienza del porto.

Le aree di interazione città–porto (con aree demaniali e non) sono lo spazio d'incontro tra i due sistemi: qui vanno collocate attrezzature portuali, e anche attrezzature propriamente urbane legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità.

Per aree di interazione città porto si intendono anche quegli innesti finalizzati a collegare il tessuto urbano con le aree portuali più permeabili e compatibili con i flussi e le attività urbane.

Gli innesti hanno la funzione dì restituire alla città alcune porzioni delle aree portuali, ma anche a rendere più funzionali alcune aree adiacenti al porto.

In una prospettiva di piano in cui si ridefinisce l'ambito portuale, le aree di interazione città porto possono essere intese come veri e propri sottoambiti.

Per direttrici di connessione infrastrutturale si intendono i "corridoi" che collegano il porto alle infrastrutture e ai nodi trasportistici del territorio.

Per direttrice di correlazione con le reti ambientali–naturali si intendono i percorsi attrezzati e gli spazi di connessione tra il porto e le vicine aree di valore ambientale–paesaggistico.

L'articolazione per sotto-ambiti è finalizzata da un lato ad individuare in misura più approfondita le specificità delle aree operative del porto, in modo da concentrare su di esse le azioni del piano portuale mediante strumenti attuativi flessibili e di rapida approvazione, dall'altra ad eliminare le eventuali conflittualità tra Autorità portuale o Regione e Comune affrontando le aree di interazione città–porto con strumenti urbanistici specifici per la loro valorizzazione e trasformazione (programmi integrati, piani di recupero e di riqualificazione urbana,…).

L'articolazione impone, in definitiva, un'attenta correlazione tra il Piano portuale e la struttura urbanistica e infrastrutturale del territorio di riferimento (rapporti con il tessuto urbano, con le reti e i nodi infrastrutturali, le risorse ambientali e paesaggistiche).

In questa prospettiva emerge con evidenza che il piano del porto fa parte del piano strutturale del Comune e che sulle aree più propriamente funzionali all'attività portuale (i diversi traffici commerciali, gli scali passeggeri, i moli industriali e le zone produttive, i porti pescherecci e turistici ….), si intervenga con strumenti attuativi efficienti e definiti nei loro iter di approvazione ed attuazione.

Questi ultimi possono essere assimilati ai Piani Operativi Triennali (POT) secondo quanto già previsto per i porti sede di Autorità portuale.

Esiste evidentemente un'analogia tra i Piani Operativi Triennali e i Piani Attuativi Comunali. Entrambi sono finalizzati ad una pianificazione di dettaglio sulla base degli indirizzi dei Piani generali, entrambi hanno una validità temporale limitata, entrambi sono adottati direttamente (i Piani Operativi dal Comitato portuale e dalle Autorità marittime, i Piani Attuativi dall'Amministrazione comunale). Sviluppando le tesi delle Linee Guida del Consiglio Superiore dei LL.PP. si potrebbe argomentare che i piani operativi delle aree portuali siano una sezione specifica dei Piani Attuativi e che in linea di principio questi siano estesi ai sottoambiti più tecnici del porto, mentre per i sottoambiti di interazione e di correlazione si faccia ricorso, a seconda delle specificità locali, ad altri piani urbanistici attuativi.

Lo schema metodologico delineato dalle linee guida del Ministero per i grandi porti, si ritiene di rilevante significato operativo e da tenere presente nella redazione dei P.R.P. anche per i porti minori graduandolo in funzione dell'importanza e/o delle criticità degli aspetti sottesi.

In particolare, pensando alla Regione Marche, è chiaro che l'ambito portuale è in realtà una grande area di interazione città–porto e che all'interno di essa, di conseguenza, vanno individuati i sottoambiti funzionali-operativi e rispetto a questi le aree specifiche di interazione città-porto e le principali direttrici di connessione con la rete infrastrutturale e della mobilità urbana.

Anche per i porti turistici (attualmente iscritti nella 4ª classe) si ritiene opportuna la redazione dei P.R.P..

2.3 LE NUOVE COMPETENZE DELLA REGIONE IN MATERIA DI PORTI E DEMANIO MARITTIMO

Con D.P.R. n. 8/1972 e D.P.R. n. 616/1977 sono state trasferite alle Regioni le competenze per le opere marittime relative ai porti della seconda categoria dalla seconda classe in poi e quelle relative agli approdi turistici e le aree del demanio marittimo di interesse turistico- balneare (art. 59 del D.P.R. 616/77).

Mentre le opere di difesa della costa erano rimaste fra le competenze dello Stato, salvo la possibilità per le Regioni di poter effettuare interventi in tale campo in base a singoli atti autorizzativi (art. 69 del D.P.R. 616/77).

Tale possibilità è stata utilizzata dalla Regione Marche per attuare interventi negli anni '80 con il piano di difesa della costa di cui a rilevanti finanziamenti F.I.O..

L'impianto organizzativo sopra descritto non ha subito sostanziali modifiche con il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 che, in attuazione della legge delega n. 59/97 (riforma Bassanini), ha riconfermato la previgente normativa sulla ripartizione delle competenze, prevedendo all'art. 105, comma 2, il conferimento alle regioni delle funzioni amministrative relative:

- all'estimo navale;
- alla disciplina della navigazione interna;
- alla programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale e interregionale delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale;

- al rilascio di concessioni di beni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo e di zone di mare territoriale per finalità diverse da quelle per approvvigionamento di fonti di energia.

Il comma 7 del predetto art. 105 ha previsto, inoltre, l'affidamento alle regioni dell'attività di escavazione dei fondali dei porti ove non è istituita l'Autorità portuale, con lo smantellamento del Servizio Escavazione porti del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

Infine, per effetto dell'art. 89, comma 1, lettera h), del medesimo D.Lgs 112/98, sono state conferite alle regioni le funzioni di programmazione, pianificazione e gestione integrata e gli interventi di difesa delle coste e degli abitati costieri, venendo così meno la previgente riserva a favore dello Stato di tale tipologia di opere marittime di cui al già citato D.P.R. 616/77.

Da quanto sopra illustrato emerge l'incompletezza della riforma, in quanto non è stato previsto un reale ed efficace decentramento, posto che, diversamente da quanto è avvenuto per i porti maggiori con il modello gestionale delle Autorità Portuali, negli altri porti e per il demanio marittimo, alla conferma e all'ampliamento del trasferimento delle funzioni in materia non ha corrisposto un analogo trasferimento per l'amministrazione del demanio portuale e marittimo in genere, che è rimasto di pertinenza statale.

Il trasferimento, infatti, non riguarda i porti, ma solo le opere concernenti i porti: una volta che le opere stesse siano realizzate e collaudate esse entrano a far parte del demanio marittimo, conservato per titolarità e competenza allo Stato; le Regioni si trovano a dover agire sul bene demaniale, ponendosi pertanto nella posizione di Amministrazione di spesa, ed in sostanza di Ente strumentale dello Stato.

Tale discrasia è aggravata dal fatto che, proprio quando si parla del federalismo fiscale, la gestione amministrativa delle aree demaniali interessate dà luogo ad introiti a beneficio dello Stato (canoni, diritti marittimi ecc.) mentre nessuna entrata è prevista per la Regione, quando, per contro, tale Ente deve sostenere gli oneri della realizzazione delle opere, della relativa manutenzione e dello svolgimento delle relative funzioni nei porti di propria competenza.

La stessa cosa vale per il demanio marittimo in genere, per il quale lo Stato continua ad incamerare tutti i canoni delle concessioni mentre ha trasferito alle regioni l'onere relativo alle "funzioni di programmazione, pianificazione e gestione integrata degli interventi di difesa della costa e degli abitati".

Quanto sopra non è, fra l'altro, in linea con la scelta fissata dalla stessa normativa per il demanio idrico (art. 86 - D.Lgs 112/98, per il quale, a decorrere

dall'anno 2001, i canoni sono introitati dalle Regioni che, per una corretta gestione del territorio, possono destinarli per interventi di tutela delle risorse idriche e dell'assetto idraulico ed idrogeologico).

Nell'anno 2005, con alcune note della Direzione Marittima di Ancona e delle Capitanerie di porto, dirette ai Comuni costieri marchigiani ed alla Regione, è stato richiesto di provvedere all'immediata restituzione di tutte le pratiche concernenti la gestione del demanio marittimo e delle opere pubbliche, per i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale inseriti nel decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 dicembre 1995.

Tale richiesta è stata effettuata in relazione a specifiche indicazioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sulla base dell'asserita "non operatività" del conferimento alle Regioni delle relative funzioni, in assenza di un decreto di riclassificazione dei porti, strumento ritenuto necessario per individuare, tra gli altri, quelli di rilevanza economica regionale e interregionale, di competenza delle Regioni.

Al riguardo il Presidente della Giunta Regionale in data 27/03/2006 con nota prot. 66864 ha ribadito quanto già rilevato nella precedente corrispondenza intercorsa tra la Regione e gli Uffici Ministeriali.

L'art. 105, comma 2, lettera l) del decreto legislativo n. 112/1998, come modificato dalla legge n. 88/2001, ha stabilito che, nei porti di rilevanza economica regionale e interregionale, il conferimento di funzioni amministrative alle Regioni decorre dal 1° gennaio 2002.

La Corte Costituzionale, con sentenza n. 322 del 21 luglio 2000, relativa ad una questione di legittimità costituzionale dello stesso articolo 105, sollevata dalla Regione Liguria ha affermato che il richiamo al DPCM 21 dicembre 1995 non comporta affatto il conferimento a tale atto di "efficacia legislativa", né vale ad attribuire ad esso, in quanto tale, una nuova o diversa efficacia.

Vale semplicemente a definire per *relationem* la portata del limite introdotto dal decreto legislativo al conferimento di funzioni, ma con riferimento al contenuto dell'atto richiamato quale esiste attualmente nell'ordinamento, e nei limiti in cui l'efficacia ad esso propria tuttora sussista.

Va escluso, dunque, che il conferimento al suddetto DPCM nelle norme statali possa cristallizzare nel tempo l'appartenenza di aree portuali di interesse regionale o interregionale, al novero di quelle escluse dal conferimento di funzioni alle Regioni, in vista del loro preminente interesse nazionale.

Sempre la Corte Costituzionale, con sentenza n. 90 del 6 marzo 2006, relativa ad un conflitto di attribuzione sollevato dalla Regione Campania, con

riferimento ad una nota del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, che richiedeva al comando generale del Corpo delle Capitanerie di procedere agli adempimenti amministrativi relativi al rilascio di concessioni demaniali in ambito portuale, ha ribadito quanto affermato nella sentenza n. 322/2000 ed ha conseguentemente annullato la stessa nota ministeriale.

In materia si è espresso anche il Consiglio di Stato. Nel parere n. 767/2002 della Seconda sezione si sottolinea, tra l'altro, che non è necessaria "alcuna ulteriore classificazione o catalogazione per individuare i porti turistici, con conseguente mancanza di ostacoli a ritenere immediatamente applicabile la disposizione di cui all'art. 105, del decreto legislativo n. 112/1998, come modificato dall'articolo 9 della legge n. 88/2001, nella parte in cui prevede il conferimento alle Regioni delle funzioni in materia di concessioni del demanio marittimo con decorrenza 1° gennaio 2002, per i porti di rilevanza economica regionale e interregionale".

La conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province autonome, poi, nella seduta del 28 febbraio 2002, rilevato che il demanio marittimo e la portualità regionale sono due settori in cui il processo di devoluzione delle funzioni amministrative ha incontrato forti ostacoli prodotti "dall'ostruzionismo di matrice centralista adottato da certe burocrazie ministeriali" ha, da tempo, avviato un'iniziativa nei confronti del Ministero per giungere ad una soluzione della questione, anche alla luce delle nuove competenze legislative concorrenti in materia di governo del territorio e di porti, riconosciute alle Regioni dalle intervenute modifiche costituzionali.

La Regione Marche, con l'articolo 31 della legge regionale 17 maggio 1999, n. 10, ha delegato ai Comuni le funzioni amministrative concernenti il rilascio di concessioni di beni del demanio marittimo e di concessioni relative a zone del mare territoriale per finalità turistico ricreative. Con l'articolo 61 della stessa legge ha attribuito ai comuni le funzioni amministrative concernenti la progettazioni e l'esecuzione degli interventi di costruzione, la bonifica e la manutenzione dei porti di rilievo regionale ed interregionale, nonché le opere a servizio dell'attività portuale.

Con nota prot. n. 2044 del 29 aprile 2002, la Direzione Marittima di Ancona, premesso che dal 1° gennaio 2002 le Capitanerie di porto marchigiane, ritenendosi non più in possesso della titolarità ad amministrare il demanio marittimo compreso negli ambiti portuali, avevano sospeso l'emanazione di ogni provvedimento gestorio di tali ambiti, e considerato che si era determinata una "paralisi dell'attività amministrativa", la quale, oltre a comportare un rilevante

danno erariale si riverberava sull'ordinato ed efficiente andamento delle numerose attività economiche, produttive ed imprenditoriali che si svolgono nei porti, ha richiesto alle Regioni di far conoscere "i propri intendimenti in merito alle sorti dei rapporti concessori".

In relazione a tale grave situazione, nonché agli orientamenti giurisprudenziali emersi, la Giunta Regionale, con deliberazione n. 845 del 14 maggio 2002, ha ritenuto immediatamente operante, a decorrere dal 1° gennaio 2002, il conferimento delle funzioni alle regioni in ordine ai porti di rilevanza economica regionale ed interregionale, a prescindere dalla loro classificazione. Ha di conseguenza riconosciuto, in attuazione della legge regionale n. 10/1999, la competenza dei Comuni ad esercitare le funzioni amministrative concernenti il rilascio di concessioni di beni del demanio marittimo ricadenti nei porti della Regione, ad esclusione del porto di Ancona, in quanto sede dell'autorità portuale e dei porti di Pesaro e San Benedetto del Tronto, in quanto classificati di seconda categoria, prima classe, ai sensi del regio decreto n. 3095/1985, fino all'emanazione del decreto previsto dall'articolo 4 della legge n. 84/1994.

A seguito della deliberazione n. 485/2005, che non è stata impugnata in sede giurisdizionale, le Capitanerie di porto hanno trasmesso ai Comuni le relative pratiche ed hanno cessato l'esercizio delle corrispondenti funzioni.

Il 31 dicembre 2004, poi, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e la Regione Marche hanno sottoscritto un Protocollo d'intesa in ordine alla revisione del DPCM 21 dicembre 1995. In tale Protocollo viene ribadito che i porti delle Marche, con l'esclusione di quelli di Ancona in quanto sede di Autorità Portuale, di Pesaro e San Benedetto del Tronto, "si intendono, rebus sic stantibus, di rilevanza economica regionale o interregionale ai fini del riparto di competenze sia in materia di gestione del demanio marittimo che delle opere pubbliche nei porti stessi".

In relazione agli atti adottati si è consolidato un chiaro assetto delle competenze, che è stato rimesso in discussione, a notevole distanza di tempo e con semplici richieste di restituzione delle pratiche.

Un'improvvisa inversione di rotta in un percorso così delicato e complesso, peraltro, avrebbero prodotto, aldilà delle questioni tecniche e giuridiche, grande confusione dei cittadini, ai quali le istituzioni devono offrire un quadro di certezze normative e avrebbe determinato, quindi un danno alla credibilità degli enti.

Sarebbe stato, inoltre, ingiustamente pregiudizievole per i titolari di concessioni rilasciate dai Comuni.

D'altra parte, l'adozione, senza ulteriori ritardi, del decreto di classificazione dei porti, in più occasioni sollecitata dalle Regioni, risolverebbe definitivamente la questione.

Per le ragioni evidenziate non è stata condivisa la richiesta di restituzione delle pratiche.

E' stata confermata la massima disponibilità della Regione ad evitare la conflittualità istituzionale e a fornire la necessaria collaborazione, nel rispetto del principio di leale cooperazione, tanto più in riferimento alla materia del demanio marittimo, oggetto di funzioni amministrative "ripartite" tra diversi enti.

Con nota 17.04.2008 prot. 4520 il Ministero dei Trasporti – Direzione Generale dei Porti -, nelle more dell'istruttoria per la definizione della revisione del D.P.C.M. 21.12.1995, ha finalmente chiarito in via interpretativa, sulla base della legislazione vigente, al fine di consentire lo svolgimento delle relative e connesse attività amministrative, il quadro delle competenze statali sui porti.

In particolare per la Regione Marche il permanere della competenza statale è limitata ai seguenti porti:

1) Porto di **Ancona** - 2ª cat. - 1 ª classe - Sede di Autorità Portuale -
2) Porto di **Pesaro** - 2 ª cat. - 1 ª classe -
3) Porto di **San Benedetto del Tronto** - 2ª cat. - 1ª classe -

Quest'ultima realtà portuale, tuttavia, come ribadito dal Ministero dei Trasporti – Direzione Generale Porti – con nota 28.04.2008 n. 4975, dovrà essere intesa, per effetto del protocollo d'intesa sottoscritto con la Regione Marche in data 31.12.2004, di competenza statale, ad eccezione della darsena turistica (approdo turistico ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 509/97).

2.4 ATTUALE CLASSIFICAZIONE DEI PORTI DELLA REGIONE MARCHE

In base alla classificazione ancora vigente per la mancata attuazione dell'art. 4 della Legge 84/94, i porti ricadenti nel territorio della Regione Marche, risultano così distinti:

- **PORTO DI ANCONA**	categoria 1 ª (difesa militare e sicurezza dello Stato) categoria 2 ª - classe 1 ª - Competenza Stato Sede di **Autorità Portuale**
- **PORTO DI PESARO**	categoria 2 ª - classe 1 ª Competenza Stato
- **PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO**	categoria 2ª - classe 1 ª - Competenza Stato Approdo Turistico – Competenza Regione
- **PORTO DI FANO**	categoria 2ª - classe 3ª Competenza Regione
- **PORTO DI SENIGALLIA**	categoria 2ª - classe 2ª Competenza Regione
- **PORTO DI NUMANA**	categoria 2ª - classe 4ª (Porto Turistico) Competenza Regione
- **PORTO DI CIVITANOVA MARCHE**	categoria 2ª - classe 4ª Competenza Regione
- **PORTO SAN GIORGIO**	categoria 2ª - classe 4ª (Porto Turistico in regime concessione Demaniale) - Competenza Regione

In attuazione della legge 84/94 i porti di Pesaro e San Benedetto sono destinati a diventare di competenza esclusiva della Regione Marche (art. 5, comma 7).

Il prospetto contenuto nella pagina seguente (Tab. n. 1) riporta, per ogni porto, gli estremi del provvedimento di classifica e di approvazione del Piano regolatore Portuale

TAV 2.1 - Corografia generale – porti della Regione Marche

CLASSIFICA E PIANI REGOLATORI PORTUALI							
PORTI	* Statale ° Regionale	**Categ.**	**Class.**	**Ser.**	**Estremi Decreto Classifica**	**Gazzetta Ufficiale**	**Estremi Decreto Approvazione Piano Regolatore**
* **PESARO (PU)**		2ª	1ª		*D.M. n. 1776 del 21/08/1975*	n. 241 del 10/09/1976	D.M. n. 5019 del 01/03/1963 V.te D.G.R. n. 2481 del 23/10/2001
° **FANO** (**PU)**		2ª	3ª		*R.D. n. 5053 del 07/08/1887*		
° SENIGALLIA (AN)		2ª	2ª	2ª	*R.D. n. 5477 del 03/06/1888*		D.G.R. n. 2471 del 23/10/2001
* **ANCONA** (**AN)**		1ª 2ª	 1ª		*R.D. n. 5629 del 30/07/1888*		D.M. n. 1604 del 14/07/1988
° NUMANA (AN)		2ª	4ª		*Turistico*		
° CIVITANOVA M. (**MC)**		2ª	4ª		*D.M. n. 1213 del 24/03/1960*	n. 248 del 10/10/1960	D.M. n. 1764 del 30/03/1965 V.te D.G.R.n. 1711 del 28/12/2005
° **P. S. GIORGIO (AP)**		2ª	4ª		*Turistico*		
* **S. BENEDETTO (AP)**		1ª 2ª	1ª		*R.D. n. 71 del 10/01/1907* *D.M. n. 1775 del 21/08/1975*	 n. 241 del 10/10/1976	D.M. n. 2722 del 02/11/1985 V.te D.M. n. 1391 del 03/06/1988

Tab. n. 1

3. LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA E PORTUALE NELLE MARCHE

3.1 PIANI, PROGRAMMI E ATTI DI INDIRIZZO SOVRAORDINATI

3.1.1 IL QUADRO COMUNITARIO

I principali atti normativi di livello europeo riguardanti le problematiche legate al settore della portualità, dei trasporti e dell'ambiente sono i seguenti.

Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

Il progetto TEN-T (Trans-European Network Transports) è stato avviato nel 1994 al Consiglio Europeo di Essen. Ha come obiettivo la realizzazione di un sistema di trasporti e di una rete di infrastrutture multimodali di respiro europeo in grado di facilitare la circolazione di merci e persone e di ridurre la marginalità di alcune aree dell'Unione particolarmente svantaggiate.

La decisione rappresenta il quadro normativo generale di riferimento del sistema TEN-T indicando gli obiettivi, le priorità e le linee strategiche d'azione della politica europea delle infrastrutture.

Nel 2003 la Commissione europea ha redatto un elenco di 30 progetti prioritari da avviare entro il 2010 per un costo totale stimato di 225 miliardi di euro. L'elenco dà pienamente spazio alla dimensione del nuovo allargamento e intende creare assetti che favoriscano una mobilità più sostenibile, concentrando gli investimenti sui trasporti ferroviari, fluviali e marittimi.

Libro Verde: "Verso la futura Politica Marittima dell'Unione: oceani e mari nella visione europea" sui porti e le infrastrutture marittime COM (97) 678.

L'obiettivo del **Libro verde** è quello di lanciare un dibattito sull'efficienza dei porti e delle infrastrutture marittime, sulla loro integrazione nella rete transeuropea di trasporto multimodale (TEN-T) e sull'applicazione di regole volte a disciplinare la concorrenza nel settore.

Nel Libro verde si sottolinea come i porti per lungo tempo non siano stati considerati al centro della politica comunitaria di trasporto e come, al contrario, un

ruolo centrale dei medesimi consentirebbe il sicuro accrescimento dell'efficienza del sistema comunitario di trasporto. Ciò determinerebbe una crescita a livello di interscambio commerciale e un forte decongestionamento delle principali vie terrestri di comunicazione.

"Libro bianco dei trasporti"

Nel cosiddetto Libro bianco dei trasporti, presentato dalla Commissione il 12 settembre 2001, viene fotografata la situazione attuale dei trasporti a livello europeo e prospettato un programma in sessanta punti per il riequilibrio dei "modi di trasporto" basato sull'intermodalità. In esso si sottolinea come, a fronte di un patrimonio costiero di ben 35.000 km e di un numero elevatissimo di porti marittimi e fluviali, il trasporto marittimo intracomunitario ed il trasporto fluviale non siano finora mai stati effettivamente sfruttati nelle loro reali potenzialità. Per la prima volta il trasporto marittimo viene indicato come "vera e propria alternativa competitiva agli itinerari via terra".

"Le autostrade del mare"

Le "Autostrade del mare" sono uno dei 30 progetti indicati come prioritari nel 2003 dal gruppo di alto livello sulle TEN-T presieduto da Karel Van Miert e adottati dalla Commissione. Costituiscono itinerari alternativi basati su una più profonda e articolata integrazione tra trasporti via terra e trasporti via mare destinati a permettere di ridurre il traffico alleggerendo i punti terrestri di strozzatura. Le "Autostrade del Mare" sono l'autostrada del mar Baltico, dell'Europa occidentale, dell'Europa sudorientale e dell'Europa sudoccidentale. Per avviare la realizzazione dei progetti, il gruppo ha espresso la raccomandazione che gli Stati membri attuali e futuri presentino alla Commissione proposte di progetti transnazionali entro il 2007.

Il **Progetto Europeo Autostrade del Mare** previsto nel Piano Generale dei Trasporti approvato nel Consiglio dei Ministri il 2 gennaio 2001 ed inserito ed approvato nel piano Generale delle Reti Transeuropee TEN-T, è strettamente correlato ai contenuti del libro bianco dei trasporti. In Italia la costituzione in data 17 marzo 2004 della **"Società Rete Autostrade Mediterranee S.p.A."** conferma l'impegno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a procedere nei tempi più brevi alla concreta attuazione del Programma. La costituzione della "ReAm S.p.A." segue l'emanazione di alcuni provvedimenti volti a consentire risposte alle esigenze della domanda di trasporto intermodale.

Libro Blu “una politica marittima integrata per l’unione europea” COM (2007) 574

Rielaborazione del “Libro Verde”, tiene conto degli importanti apporti di tutti gli attori coinvolti durante il lungo periodo di consultazioni avviato fin dal giugno 2007. Il “Libro Blu” definisce le linee guida della futura legislazione in materia di Politica Marittima. Quello che emerge da questo nuovo documento della commissione, vera novità della nuova politica europea, è il rigetto dell'approccio settoriale sinora seguito dall'Unione e dagli Stati membri (e cioè: una politica per gli armatori, una per i porti, una per i cantieri, una per l'ambiente, una per la pesca, una per il diporto, ecc.), per affermare invece la necessità di una politica “olistica”, che affronti globalmente ed intersettorialmente tutti gli aspetti delle problematiche marittime.

Il “Libro Blu” è accompagnato da un piano di azione che elenca una serie di azioni concrete che saranno avviate nel corso del mandato dell’attuale Commissione. Le azioni coprono una grande varietà di temi tra cui:

- il trasporto marittimo,
- la competitività delle imprese marittime,
- l’occupazione,
- la ricerca scientifica,
- la pesca,
- la protezione dell’ambiente marino,
- una tabella di marcia per la pianificazione dello spazio marittimo da parte degli Stati membri,
- la promozione di una rete europea di poli marittimi.

COMUNICAZIONE in merito alla politica portuale: “Comunicazione su una politica europea dei porti” COM(2007) 616 definitivo.

E’ l’ultimo documento, in ordine temporale, che dimostra il nascente impegno della UE in merito alle tematiche legate ai porti e alle infrastrutture marittime.

I porti dell’UE costituiscono nodi fondamentali del trasporto mondiale e sono di interesse vitale per il 90% del commercio internazionale dell’Europa. I porti rappresentano uno dei fattori essenziali della coesione, grazie allo sviluppo dei servizi viaggiatori e dei traghetti. Essi sono anche indispensabili per lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio, e in molti casi, del traffico sulle vie navigabili.

La Commissione Europea ha deciso di definire un piano d’azione avente per oggetto l’efficienza portuale per l’UE.

Nel documento sono fissati gli obiettivi e proposte soluzioni per il loro perseguimento.

Nel documento si pone, inoltre, l'accento sulla necessità di valutare accuratamente le prospettive di espansione delle realtà portuali prima di prevedere nuove infrastrutture e la necessità di stabilire un dialogo strutturato tra i porti e le città.

La costruzione di nuovi impianti portuali importanti o l'espansione su grande scala delle infrastrutture esistenti dovrebbero poggiare soprattutto su una valutazione economica oggettiva dell'effetto della costruzione prevista sui flussi di trasporto.

L'obiettivo dell'integrazione tra porto e città potrà essere perseguito mediante una pianificazione urbana, si dovrà cercare di conciliare l'attività portuale e la cultura, il turismo legato al mare e lo sviluppo urbano nell'insieme.

Sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente (decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio).

Tra i principali obiettivi del programma vi è quello di "promuovere l'integrazione delle considerazioni ambientali in tutte le politiche comunitarie" (art. 1) e di contribuire "all'integrazione delle tematiche ambientali in tutte le politiche comunitarie" (art. 2). Ai sensi dell'art. 6 punto 2 lett. G, alla promozione dell'uso sostenibile dei mari ed alla conservazione degli ecosistemi marini, ivi compresi i fondali marini, gli estuari e le zone costiere dovrà giungersi mediante uno *"sviluppo di una strategia tematica per la protezione e conservazione dell'ambiente marino"*, e tramite un *"incentivo alla gestione integrata delle zone costiere"*, e non ultimo a mezzo di un *"ulteriore incentivo alla protezione delle zone costiere"*. Ai sensi dell'art. 10 di detta Direttiva, gli obiettivi definiti all'art. 2 sono perseguiti anche attraverso "la valutazione ex ante dei possibili impatti ambientali (…), la valutazione ex post dell'efficacia delle misure esistenti rispetto al conseguimento degli obiettivi in ambito ambientale (…), la garanzia che l'ambiente (…) rimanga, comunque, tra le principali priorità dei programmi di ricerca della Comunità".

Raccomandazione del Parlamento Europeo e del Consiglio del 30 maggio 2002 relativa all'attuazione della gestione integrata delle zone costiere in Europa (2002/413/CE).

Il Parlamento Europeo ed il Consiglio dell'Unione Europea, tenuto conto della grande importanza ambientale, economica, sociale, culturale e ricreativa che le

zone costiere rivestono per l'Europa, considerata anche l'unicità della biodiversità in termini di flora e fauna delle medesime e la necessità di prendere in considerazione le indicazioni di Agenda 21, adottate al vertice della Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente e lo sviluppo di Rio del 1992, alla luce della relazione di valutazione del 1999 dell'Agenzia europea dell'ambiente che ha rilevato il costante degrado delle coste e delle acque costiere, ha raccomandato agli Stati membri in 6 capitoli di adottare un approccio strategico per la gestione delle zone costiere sulla base di una serie di elementi e principi da seguire.

Gli interventi indicati nella raccomandazione, da adottare a livello comunitario e nazionale, dovrebbero portare gli Stati membri ad una collaborazione attiva con le Istituzioni comunitarie e con le altre parti interessate delle zone costiere, per agevolare la progressiva elaborazione di un approccio comune alla gestione integrata delle zone costiere.

La trasmissione alla Commissione da parte degli Stati Membri delle esperienze raccolte in seguito alla raccomandazione di cui sopra, per permettere così una completa valutazione dell'attuazione della legislazione e delle politiche comunitarie, dovrà avvenire entro tempi specificamente stabiliti.

3.1.2 IL QUADRO NAZIONALE

Il Piano Generale dei Trasporti

Il Piano Generale dei Trasporti (PGT) contribuisce a delineare una chiara articolazione dei rispettivi compiti tra i diversi livelli di governo.

A tal fine il PGT individua nel sistema dei trasporti un sottosistema denominato Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) che ricade sotto la competenza operativa e finanziaria dello Stato.

Tutte le infrastrutture di trasporto che non rientrano nello SNIT sono di competenza gestionale delle Regioni che a tal proposito, sulla base dei principi guida e delle priorità di investimento contenuti nel PGT, devono redigere il Piano Regionale dei Trasporti.

Il primo Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.) è stato istituito dalla legge n. 245 del 15 giugno 1984, approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 1986 e aggiornato con D.P.R. del 29 agosto 1991.

Il P.G.T. attualmente in vigore è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. il 14 marzo 2001.

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica pone come suo obiettivo principale quello di fare della nostra penisola un territorio di cerniera tra Mediterraneo ed Europa, mediante la realizzazione di piattaforme logistiche in

grado di distribuire velocemente e puntualmente merci verso il sud dell'Europa, la Penisola Iberica, i Balcani ed il bacino del Mediterraneo in genere. Una particolare attenzione è riservata ai porti Adriatici (Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi) per quanto concerne lo Short Sea Shipping e il trasporto marittimo a corto raggio soprattutto in direzione della penisola Balcanica e dell'Asia Minore. I tragitti internazionali fanno uso degli scali Adriatici solo con funzione di transito, appoggiandosi all'hub di transhipment di Gioia Tauro. Il PGT pone tra i suoi obiettivi quello di sviluppare un sistema integrato e aperto, una sorta di "gemellaggio" tra i porti Adriatici per ciò che concerne lo short sea. Tale sistema, già applicato agli scali del nord Europa, è apparso vincente. Inoltre il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) prevede per la direttrice longitudinale Adriatica la realizzazione di un Corridoio ferroviario ed interventi di sviluppo del cabotaggio ro-ro. I progetti relativi al Corridoio Adriatico interessano 277 comuni della costa relativa, tra cui quello di Ancona, per la realizzazione plurimodale di uno schema integrato di trasporto, che si espanda nel territorio interessato anche con direttrici trasversali interne. Queste ultime, per le Marche, si concentrano nei raccordi con Lazio ed Umbria.

Il PGT prevede nella Regione Marche diversi interventi come sintetizzati nella seguente tabella:

TRASPORTO MARITTIMO: OBIETTIVI	**INTERMODALITA' E LOGISTICA NEI PORTI ITALIANI**	**IL PORTO DI ANCONA**
Navigazione (marittima ed interna): *OBIETTIVO PRINCIPALE DEL NUOVO PGT E' QUELLO DI FARE DELL'ITALIA TERRITORIO DI CERNIERA TRA MEDITERRANEO ED EUROPA.* * Miglioramento delle rotte marittime e delle vie navigabili interne. * Sviluppo della portualità sia dal punto di vista infrastrutturale (gru, magazzini, banchine), sia sotto il profilo organizzativo. * Potenziamento del cabotaggio marittimo lungo le "autostrade del mare" [apertura verso l'est europeo], e del trasporto combinato terra – mare – vie navigabili interne. *Attenzione agli sviluppi tecnologici. Sviluppo del settore container nei porti della penisola italiana, per cogliere le opportunità offerte dai traffici di transito da e per il porto di transhipment di Gioia Tauro. Realizzazione di validi collegamenti tra i porti italiani ed il territorio circostante. Adattamento dei porti mediterranei all'attività croceristica nell'ambito del trasporto marittimo passeggeri.	Grazie alla legge 84/94 i porti italiani sono riusciti a recuperare un 6-7% nella quota merci provenienti dal, o destinate al mercato interno o all'export, merci che precedentemente venivano sbarcate o imbarcate nei porti esteri. I porti italiani dovrebbero adottare, come quelli del nord-ovest dell'Europa, il sistema vincente ed efficiente dei *DISTRIPARK,* piattaforme logistiche. Realizzazione di terminal Ro-Ro da collegare adeguatamente al trasporto stradale e ferroviario. Creazione di un sistema "intermodale" anche al servizio del trasporto marittimo passeggeri.	*INSERIRE IL PORTO DI ANCONA, INSIEME CON I RESTANTI SCALI ADRIATICI (VENEZIA, RAVENNA, BARI, BRINDISI) IN UN SISTEMA INTEGRATO ED APERTO, CONSIDERATO VINCENTE PER LO SVILUPPO DELLO SHORT – SEA.* *IL PORTO DI ANCONA SI TROVA INSERITO NELLA DIRETTRICE LONGITUDINALE ADRIATICA.* **Ferrovia:** - potenziamento (raddoppiamento) della direttrice Roma-Ancona. - Raddoppio della tratta prioritaria Orte-Falconara. **Strada:** *PRIORITA' DELLA MESSA IN RETE DEL PORTO DI ANCONA.*

Il QSN – il Turismo nella programmazione 2007- 2013

L'Ufficio per le relazioni Comunitarie della Direzione Generale per il Turismo del Ministero delle Attività Produttive pone tra gli obiettivi per lo sviluppo per il 2007-2013 il rafforzamento delle politiche regionali verso la competitività sia sul mercato interno che su quello internazionale.

La sostenibilità ambientale viene messa in primo piano e ad essa si accompagna il rafforzamento della competitività turistica di specifici territori, tra questi quello costiero.

A tal fine la politica turistica sarà concordata sui seguenti programmi:

- Integrazione delle politiche di sviluppo turistico con le politiche perseguite in altri settori partendo da un preciso piano di sviluppo del territorio come specifico "prodotto turistico".
- Forti iniziative di penetrazione del prodotto italiano con riferimento anche ai grandi mercati intercontinentali. Gli elementi della cooperazione europea possono essere riferiti anche alla creazione di sistemi turistici transfrontalieri e ad itinerari turistici euromediterranei. L'Organizzazione Mondiale per il Turismo fa sapere che oltre il 30/40% degli arrivi turistici mondiali previsti al 2020 dovrebbe essere concentrato nel Mediterraneo.
- Sostegno della qualità del sistema. Declinando la qualità in un'ottica integrata, occorrono iniziative finalizzate alla Qualità territoriale, rappresentata dalle seguenti caratteristiche:
    - *Dotazione infrastrutturale*
    - *Servizi territoriali*
    - *Qualità del paesaggio*
    - *Fruibilità delle risorse.*

In questo quadro il sistema portuale marchigiano può ricoprire un ruolo di grande importanza nel quadro delle offerte turistiche integrate attuate con una concertazione a più livelli tra Regioni e Amministrazione centrale per la definizione di programmi e azioni congiunte, inoltre possono essere usati gli strumenti della programmazione negoziata e gli interventi previsti per il cofinanziamento dei sistemi turistici interregionali (L. 135/01).

La Legge 84/94

La normativa che regola il settore dei porti italiani è rimasta invariata per oltre un secolo.

Il Regio Decreto n. 3095 del 1885 è infatti stata vigente fino all'approvazione della nuova legge n. 84 avvenuta il 28-01-1994.

Importante in materia è anche il Decreto Legislativo n. 112/98 che conferisce funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59.

Una più articolata trattazione della legge relativamente agli aspetti che riguarda il presente piano è contenuta nel cap. 2.1 a cui si rimanda.

3.1.3 IL QUADRO REGIONALE

Programma Regionale di Sviluppo 2000 (PRS)

Il Programma Regionale di Sviluppo 2000 (PRS), seppure sia uno strumento oramai datato (D.A.C.R. n. 197 del 28/05/1998), è l'unico documento comprensivo di tutti gli ambiti programmatori regionali.

In tale atto emerge da più punti l'esigenza di interventi per il miglioramento e la valorizzazione dell'ambiente costiero.

Il programma di Governo della VIII Legislatura regionale 2005-2010

Le Linee guida del Programma di Governo della VIII Legislatura regionale 2005-2010 ribadiscono l'obiettivo del rafforzamento delle infrastrutture per la creazione di un efficace rete della mobilità, affermando con forza che "*l'amministrazione regionale si impegna ad affrontare con decisione il problema antico rappresentato dalle infrastrutture di base*" come diretta conseguenza della volontà di sviluppo del turismo e della valorizzazione delle potenzialità turistiche ed economiche della fascia costiera.

La promozione dell'alta capacità manifatturiera e creativa presente spesso tra le maestranze portuali e capace di attrarre flussi di capitali internazionali è da leggere tra i *"dieci passi verso il futuro"* che il documento elenca come: *"più internazionalizzazione e più immagine nel mondo".*

Tra gli Indirizzi Operativi del governo viene citato l'avvio del progetto "Distretto del Mare".

Gli indirizzi di Governo della VIII legislatura affermano, inoltre, un nuovo modello di sviluppo del sistema Marche che si fonda sul concetto della sostenibilità.

Per rafforzare l'ambiente ed il territorio e per garantire la qualità della vita e investire sul futuro il Presidente ha ritenuto strategica la definizione di strumenti di programmazione e tra questi individua proprio il Piano Regionale dei Porti.

Il Piano Paesistico Ambientale Regionale

Il Piano Paesistico Ambientale Regionale (P.P.A.R.) è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 197 del 3 novembre 1989.

Rappresenta, indiscutibilmente, una importante tappa nel processo di maturazione di una nuova cultura del territorio, perseguita anche attraverso la riqualificazione ed il rilancio della pianificazione urbanistica vigente a livello comunale e sovracomunale.

Come è noto, la Legge 8 agosto 1985, n. 431 (detta Legge Galasso) ha esteso il vincolo paesaggistico della Legge 29 giugno 1939, n. 1497 ad ampie categoria di beni, considerando oggetto di tutela non più il bene ambientale come singolarità estetica o come unità visuale, ma il paesaggio in quanto tale, inteso come categoria unitaria cui sono riconducibili elementi aventi un comune valore ambientale.

Tra le categorie di beni tutelati "*ope legis"*, l'art. 1, comma 2, lettere a), b) e c) della L. 431/1985 include: *"a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare; b) i territori con termini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi; c) i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio decreto 11/12/1933, n. 1775, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna"*.

Il P.P.A.R. può essere considerato la carta fondamentale delle forme di tutela, valorizzazione ed uso del territorio marchigiano, in grado di elaborare il complesso sistema dei vincoli esistenti in materia paesistico-ambientale in un regime più organico, esteso ed articolato di salvaguardia.

Sulla base delle analisi dello stato fisico dell'intero territorio regionale, ha operato una ricognizione delle caratteristiche naturalistiche, paesistiche, ambientali, storiche, culturali, definendone poi le condizioni e gli obiettivi per la loro tutela e valorizzazione.

Il Piano è articolato per:

- sottosistemi tematici (le componenti fondamentali dell'ambiente presenti nel territorio regionale: geologiche-geomorfologice-idrogeologiche, botanico-vegetazionali e storico-culturali);
- sottosistemi territoriali (le aree costituenti zone omogenee graduate secondo la rilevanza dei valori paesistico-a mbientali);

- categorie costitutive del paesaggio (riferite ad elementi fondamentali del territorio che definiscono la struttura del paesaggio medesimo e con riguardo alla specificità del territorio marchigiano);
- interventi di rilevante trasformazione del territorio (in riferimento alle metodologie e le tecniche progettuali).

Il P.P.A.R. formula indirizzi e direttive, per la formazione e revisione degli strumenti urbanistici di ogni specie e livello, con particolare interesse per i Piani regolatori comunali.

Fissa altresì alcune prescrizioni di base sia transitorie che permanenti riferite alle categorie costitutive del paesaggio, immediatamente vincolanti per qualsiasi soggetto pubblico o privato, e prevalenti nei confronti di tutti gli strumenti di pianificazione e programmazione vigenti.

Nello specifico, l'art. 48 delle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del P.P.A.R., *"Opere fluviali, marittime, costiere e portuali"* riporta i requisiti necessari a cui devono corrispondere i progetti volti alla conservazione e tutela attiva del paesaggio.

In particolare la progettazione, l'adeguamento o la trasformazione di opere portuali e strutture di servizio connesse devono essere impostati sulla base delle conoscenze derivanti sia dall'interpretazione di valori paesistico-ambientali, sia della dinamica costiera, volta principalmente a quantificare apporti ed erosioni possibili.

I criteri per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica sono disposti dall'art. 63 delle NTA che stabilisce: *"…i contenuti del Presente Piano costituiscono direttive vincolanti per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'art. 7 della Legge 29/06/1939 n. 1497"* (ora art. 142 del D.Lgs 42/2004).

Le più recenti evoluzioni del quadro normativo (la Convenzione Europea sul Paesaggio e il Decreto Legislativo del 22 gennaio 2004, n. 42 e s.s.m.m "Codice dei beni culturali e del paesaggio", anche noto come Codice Urbani) attribuiscono al "paesaggio" un nuovo valore, non più elemento sterile che subisce le trasformazioni determinate da esigenze funzionali e di sviluppo economico ma come "una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni" il paesaggio come componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni — patrimonio comune - e in quanto tale ne promuove, nella logica trasversale, la sua salvaguardia, la sua gestione e la sua pianificazione.

Da qui la necessità per il decisore pubblico di proporre obiettivi di qualità paesistica anche per le aree degradate o comunque prive di qualità eccezionali e

di individuare azioni al fine di orientare e di armonizzare verso la sostenibilità le sue trasformazioni provocate dai processi di sviluppo sociali, economici ed ambientali.

La Regione Marche ha avviato la verifica della conformità del vigente PPAR alle disposizioni del Codice Urbani e intende cogliere l'occasione offerta della revisione della strumentazione paesaggistica per confermare e rafforzare una rigorosa disciplina del governo del territorio, realizzare una pianificazione territoriale integrata e ridefinire una governance paesaggistica secondo i principi di sussidiarietà e cooperazione.

La DGR n. 578 del 4 giugno 2007 definisce gli indirizzi tecnico-politici per la revisione del Piano Paesistico Ambientale Regionale con particolare riferimento ai paesaggi di elevato valore e alla costruzione di una nuova qualità per i paesaggi ordinari e degradati.

La possibilità di ottenere paesaggi di qualità dovrà sempre più fare affidamento alla gestione del paesaggio da realizzare attraverso sostegni economici, diffusione di buone pratiche, realizzazione di manuali, processi di apprendimento e di educazione al paesaggio.

Nei casi dei paesaggi di eccezionale valore si dovrà ricorrere al sostegno di quelle azioni che producano una manutenzione del territorio o che dimostrino capacità di introdurre modificazioni significative, che arricchiscano e non depauperino i quadri paesistici esistenti.

Per i paesaggi ordinari si tratterà di produrre, per ambiti territoriali significativi, quadri strategici che mettano a sistema e finalizzino ad esiti paesaggisticamente rilevanti una serie di interventi ordinari e che eventualmente individuino quegli interventi integrativi necessari a mettere a sistema le azioni già previste.

Il Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere

Con l'approvazione della Legge Regionale n. 15 del 14/07/2004 a titolo *"Disciplina delle funzioni in materia di difesa della costa"* si è stabilito che:

"La Regione, nell'esercizio delle competenze di cui all'articolo 51 della legge regionale 17 maggio 1999, n. 10 e all'articolo 14 della legge regionale 25 maggio 1999 n. 13, adotta il Piano di gestione integrata delle aree costiere, di seguito denominato Piano, al fine di promuovere la tutela e la razionale utilizzazione della zona costiera e delle sue risorse."

Secondo quanto stabilito dalle norme regionali (L.R. 46/92, L.R. 15/04) il Piano di gestione integrata delle aree costiere, approvato con Delibera

Amministrativa di Consiglio Regionale n. 169 del 02/02/2005, rappresenta l'atto di programmazione con il quale la Regione Marche ha inteso affrontare le tematiche relative alla continua e costante interazione tra il territorio litoraneo e le azioni del mare.

L'obiettivo del Piano è quello di definire gli interventi di ricostruzione delle spiagge per la difesa delle infrastrutture, del patrimonio ambientale e per il rilancio delle attività turistiche, prevedendo altresì la manutenzione rivolta alla salvaguardia delle opere realizzate.

Il Piano ha previsto la realizzazione di opere meno impattanti di quelle realizzate fino a quel momento, come il riordino delle opere esistenti ed il riutilizzo delle risorse disponibili (sabbie di dragaggio dei porti, sabbie intrappolate da opere marittime, sabbie/ghiaie fluviali sovrasedimentate) oltre ai massi calcarei costituenti scogliere considerate relitte che possono ora garantire sia un efficace recupero ambientale, sia la riqualificazione di nuovi spazi; il tutto con una riduzione dei costi e con minor impatto ambientale.

I criteri fondamentali con cui affrontare la gestione integrata delle aree costiere sono enunciati nel capitolo 17 dell'Agenda 21, adottata a seguito della Conferenza sull'Ambiente e sullo Sviluppo delle Nazioni Unite (UNCED, Rio De Janeiro, 1992).

Tra le maggiori conseguenze, questa impostazione, che proclama la gestione integrata delle aree costiere, conduce a concepire piani e programmi che contestualmente e congiuntamente coinvolgano sia la costa sia le aree marine.

Ormai, anche se faticosamente, si è fatta strada la convinzione che, per bloccare il degrado complessivo dell'ambiente litoraneo, occorra un diverso approccio metodologico che tenga conto di una analisi multifattoriale e di interventi diversificati.

Il Piano di Gestione Integrata delle aree costiere suddivide tutto il litorale della Regione Marche in 27 Unità Fisiografiche (da Nord verso Sud) di cui n. 19 tra spiagge (litorale basso) e coste (litorale alto), e n. 8 ambiti portuali che il Piano non tratta.

E' proprio negli 8 ambiti portuali non trattati dal Piano di Gestione Integrata delle aree costiere che si "innesta" il Piano Regionale dei Porti.

Per le previsioni del presente Piano (ridossi e punti di ormeggio e "porticciolo di Baia Vallugola) che eccedono gli 8 ambiti portuali sono state previste pianificazioni conformi alle prescrizioni delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere e in particolare alle previsioni di cui agli artt. 6, 13,14.

Il Piano per l'assetto idrogeologico (PAI)

Il Piano per l'assetto idrogeologico (PAI), richiesto dalle LL. 267/98 e 365/00, si configura come stralcio funzionale del settore della pericolosità idraulica ed idrogeologica del Piano generale di bacino previsto dalla L. 183/89 e dalla L.R. 13/99.

L'ambito di applicazione del PAI è relativo ai bacini idrografici regionali elencati e cartografati nell'Allegato B della L.R. 13/99.

Il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dei bacini di rilievo regionale è stato approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 116 del 21/01/2004 pubblicata sul supplemento n. 5 al BUR n. 15 del 13/02/2004.

Successivamente all'approvazione del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dei bacini di rilievo regionale sono stati approvati degli atti che modificano parte degli elaborati allegati al PAI di cui alla Deliberazione di Consiglio Regionale n. 116 del 21/01/2004.

L'elenco degli atti di modifica è disponibile nel sito della Regione all'indirizzo http://www.autoritabacino.marche.it/pai/pai_agg.asp.

Le disposizioni del PAI dovranno essere tenute in debito conto all'atto della redazione dei Piani Regolatori Portuali dei singoli porti normati dal presente piano e nel caso di richieste di realizzazione di Ridossi e Punti di ormeggio previsti dal capo III delle Norme Tecniche di attuazione del presente Piano.

STRAS "Strategia Regionale D'azione Ambientale per la Sostenibilità" 2006-2010

La Strategia Regionale d'Azione Ambientale per la sostenibilità - ST.R.A.S. 2006-2010, approvata con DACR N. 44 del 31/01/2007, individua nella sostenibilità delle politiche economico territoriali l'elemento chiave per sganciare il degrado ambientale dalla crescita economica legando così lo sviluppo economico, la protezione dell'ambiente e la coesione sociale.

Il documento da attuazione ai principi sanciti a livello internazionale sullo sviluppo sostenibile dal Summit di Johannesburg (2002) e declina a livello locale le priorità sancite dal Sesto programma d'azione per l'ambiente 2002-2012 e dalla Strategia europea per lo Sviluppo sostenibile 2005-2010 (Consiglio europeo di Brusselles 2006).

In particolare, la ST.R.A.S, sulla base dei dati e delle criticità emerse dal Secondo Rapporto sullo Stato dell'Ambiente delle Marche, individua, su 4 macrotematiche (Clima ed atmosfera, Natura e biodiversltà, Ambiente e salute, Uso e gestione sostenibile delle risorse naturali e dei rifiuti) gli obiettivi, le azioni,

gli strumenti che i futuri piani settoriali di sviluppo regionale dovrebbero far propri al fine di integrare la componente ambientale sin dalle prime fasi di elaborazione.

La strategia delineatasi, andando ad incidere sulle principali politiche settoriali (industria, energia, trasporti, edilizia, pianificazione territoriale e sviluppo agricolo) consente non solo di ridurre l'impatto ambientale dello sviluppo e i relativi costi ambientali e sociali ad esso connessi, ma anche di orientare il modello di sviluppo economico verso nuovi modelli di produzione e di consumo eco-efficienti.

Particolare attenzione viene posta all'uso razionale della risorsa idrica e alla sua restituzione all'ambiente in quantità e qualità tale da non superare la capacità di carico dell'ambiente stesso.

Il cap. 4 "Ambiente marino e costiero Parte II" - "Natura e Biodiversità" affronta la questione della gestione integrata delle zone costiere.

La S.T.R.A.S. parte dalla constatazione che la costa marchigiana è sottoposta ad una serie di pressioni costanti che si possono riportare sotto la generale definizione di "congestionamento della costa", dovute all'intensa urbanizzazione, all'alta percentuale di popolazione residente nei comuni costieri, al turismo di massa del periodo estivo, alle principali infrastrutture viarie e alla presenza di importanti attività industriali.

Decongestionare la costa significa quindi operare per ridurre la crescita edilizia, pianificare interventi che promuovano il turismo durante tutto l'anno e non solo sulla fascia costiera, valorizzando così il patrimonio socio-culturale dell'entroterra, promuovere interventi a favore di una mobilità sostenibile.

In particolare vengono individuati i seguenti obiettivi

MACROBIETTIVO E OBIETTIVI SPECIFICI
Garantire la gestione integrata della fascia costiera
Obiettivo 1. Favorire il decongestionamento della fascia costiera
Obiettivo 2. Protezione delle coste dai fenomeni erosivi
Obiettivo 3. Prevenzione e riduzione dell'inquinamento nelle acque marine e costiere
Obiettivo 4. Gestione sostenibile delle risorse ittiche

Le Principali azioni:

Obiettivo 1	
	• Riduzione della crescita edilizia lungo la costa; • Interventi di rinaturalizzazione e riqualificazione ambientale aree demaniali; • Dismissione e rilocalizzazione delle attività industriali esistenti in contesti meno sensibili; • Promuovere lo sviluppo socio-economico delle zone interne; • Sostegno ad interventi a favore della mobilità sostenibile nelle aree costiere; • Destagionalizzazione del turismo costiero; • Delocalizzazione del turismo costiero attraverso lo sviluppo e la valorizzazione del patrimonio storico-culturale delle aree interne; • Promozione dell'offerta turistica sostenibile.
Obiettivo 2	
	• Identificazione di opere di difesa della costa; • Interventi di ricostruzione delle spiagge (ripascimento); • Monitoraggio delle dinamiche litoranee, delle acque e dell'ecosistema botanico marino e costiero; • Azioni di riequilibrio ambientale attraverso interventi a livello di Bacino Idrografico; • Elaborazione di progetti estesi a tutta l'Unità Fisiografica[23].
Obiettivo 3	
	• Interventi per la riduzione dell'inquinamento microbiologico e dei fenomeni eutrofici (riutilizzo più ampio possibile delle acque depurate, adozione di sistemi di fitodepurazione sugli affluenti naturali ed artificiali, impiego delle migliori tecnologie volte a limitare impatto degli scarichi su corpi recettori ecc.); • Costruzione vasche di prima pioggia nelle aree produttive per l'accumulo di inquinanti derivanti dal dilavamento del terreno, con priorità alle zone costiere; • Adozione di misure idonee a superare il ricorso alle deroghe sull'Ossigeno disciolto, a collegare le informazioni sullo stato biologico con quelle relative allo stato chimico, a individuare le fonti puntuali di inquinamento; • Monitoraggio della qualità delle acque e predisposizione ed attuazione programmi di miglioramento; • Interventi per la riduzione dei rischi e dei danni ambientali legati a sversamenti accidentali di inquinanti nell'Adriatico (es. attivazione di squadra speciale di pronto intervento per la gestione delle emergenze; ricognizione dei dati ambientali in Adriatico); • Promuovere nelle aree portuali sistemi di gestione a tutela dell'ambiente marino e costiero (es. gestione dei rifiuti nelle aree portuali; ristrutturazione e ammodernamento dei porti); • Predisposizione di una rete di rilevamento e monitoraggio e completamento dei fenomeni atrofici e mucillagginosi.
Obiettivo 4	
	• Mantenimento della biodiversità (es. sostenere e sviluppare aree marine protette; individuazione di aree per la pesca scientifica); • Riduzione dello sforzo di pesca (es. promozione dell'acquacoltura; riconversione economica dell'attività piccola pesca in attività turistica); • Incremento delle risorse ittiche (es. creazione di reef artificiali a scopi riproduttivi e di ripopolamento ittico marino).

I Principali strumenti:

Strumenti attivati	
	• Piano d'Inquadramento Territoriale (DACR. 295/2000); • Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR) (DACR. 197/1989); • Piano Regionale di Sviluppo (PRS); • Piano di Gestione Integrata delle Zone Costiere (DACR. 160/2005); • Piani Territoriali di coordinamento provinciali (PTC); • Piano delle Opere Pubbliche (POP 1997); • Documento Unico di Programmazione DocUp Ob. 2 2000-2006 Marche con particolare riferimento ASSE III "Diversificazione economico e sviluppo delle potenzialità locali" (Decisione CE C (2004) 4781 del 3/12/2004); • Leader +; • Accordo di Programma Quadro Acque ; • Piano di Tutela delle Acque - I Parte - Acque Superficiali; • Progetti di Cooperazione Internazionale in materia Ambientale; • Progetto Rete Ecologica Regionale (DACR 109/2003); • Legge Regionale n. 11 del 13 maggio 2004 Norme in materia di Pesca Marittima e Acquicoltura; • DocUp SFOP 2000 - 2006; • DocUp ob. 2000 - 2006 misura 2.4; • Piano di Gestione delle Aree Demaniali (DGR N.1707 del 28/12/2005).
Strumenti attivabili	
	• Atti amministrativi per gestione emergenze; • Piano di Tutela delle Acque; • Programma ambientale per la sicurezza del traffico marittimo; • Piano Pesca; • Recepimento direttiva "Balneazione"; • Programmazione comunitaria 2007-2013.

Il quadro della pianificazione territoriale regionale, successivamente al PPAR, si è ampliato con il **Piano di Inquadramento Territoriale (PIT)** e i **Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP)**.

Il Piano di Inquadramento Territoriale (PIT)

Il PIT, nel sistema di pianificazione della regione Marche, traduce in indirizzi progettuali le ragioni dello sviluppo economico del PRS coniugate con quelle della tutela ambientale del PPAR.

"Far cooperare strettamente politiche spaziali e politiche ambientali e di introdurre nei singoli territori la dimensione ambientali dentro le scelte dello sviluppo fin dal loro stato nascente": è il principio ispiratore del PIT. In questo senso il PIT fa propri i contenuti del PPAR e li elabora trasferendoli in un diverso contesto. I molteplici criteri di lettura del territorio sono quindi informati dalle tematiche paesistico-ambientali. Per gli ambiti prevalentemente urbanizzati tende a promuove l'offerta di servizi di livello per il turismo. Per la fascia costiera, il piano cerca di dare soluzioni alla compatibilità tra le pressioni insediative e la capacità di carico degli ambienti locali, e prevede indirizzi di coordinamento delle strategie.

Il PIT considera prioritaria anche per la costa la riqualificazione integrata nell'ottica di uno sviluppo ecosostenibile, attraverso la riqualificazione dell'offerta turistica, il miglioramento della mobilità locale e la valorizzazione ambientale della fascia litoranea.

Il PIT offre una "visione di prospettiva" capace di indirizzare i comportamenti dei molti soggetti che intervengono sul territorio, soprattutto, quando non si è in presenza di specifici piani di settore.

Gli indirizzi di fondo del PIT si possono così sintetizzare:

- migliorare la qualità ambientale esistente e futura;
- accrescere la qualità funzionale del territorio;
- prevedere la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature;
- valorizzare gli ambienti della storia e della natura;
- consolidare i territori fragili;
- decongestionare i territori ad alta frequentazione;
- ridurre i grandi squilibri esistenti nel territorio regionale tra le aree interne sotto utilizzate e l'area costiera sovrautilizzata.

Gli strumenti della programmazione negoziata - L'Intesa Istituzionale di Programma e APQ

L'Intesa Istituzionale di Programma (IIP) è lo strumento tramite il quale le Regioni e il Governo centrale definiscono i settori e le aree dove effettuare gli interventi infrastrutturali e materiali di interesse comune, con l'obiettivo di accrescere la competitività del sistema regionale.

Rappresenta il livello più alto e generale di concertazione e impegna gli organi esecutivi dello stato e della regione alla ricognizione delle risorse disponibili, a identificare un orientamento globale e integrato degli interventi locali, a raccogliere in un programma pluriennale di investimenti la condivisione degli obiettivi di sviluppo e a definire le modalità di verifica e rimodulazione del percorso intrapreso.

Una volta individuati i campi di azione, vengono formulati e attuati dei piani pluriennali di intervento chiamati Accordi di Programma Quadro (APQ) che sono gli strumenti attuativi dell'IIP.

Nell'ambito dell'Intesa Istituzionale di Programma Regione Marche-Governo è stato siglato APQ "Sistemi Portuali".

Ogni singolo APQ coinvolge diversi soggetti, i quali in accordo tra loro definiscono:

- un elenco di interventi da avviare, specificandone i tempi e le modalità di attuazione;
- i soggetti responsabili per ogni singolo intervento;
- la copertura finanziaria di ogni singola azione (risorse ordinarie degli enti locali o centrali, risorse CIPE per le aree depresse, risorse Comunitarie, risorse private);
- gli impegni di ciascun soggetto coinvolto e gli eventuali poteri sostitutivi, in caso di inerzie o inadempienze;
- le procedure per il monitoraggio degli interventi.

3.1.4 IL QUADRO PROVINCIALE

Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP)

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro e Urbino

Per il PTC di Pesaro e Urbino il sistema ambientale è uno dei due sistemi strutturali attraverso cui viene descritto il territorio provinciale. Il PTC utilizza la definizione di matrice ambientale come «insieme di contesti ambientali ad elevata sensibilità» per realizzare l'analisi e formulare la proposta progettuale, inoltre ciò permette al PTC di scomporre le tematiche ambientali in settori di intervento elementari in cui prevedere indirizzi puntuali.

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Macerata

Il PTC di Macerata utilizza criteri molteplici per la lettura del territorio, dei suoi valori ambientali e delle regole del suo sviluppo insediativo. In questo modo, il territorio della provincia di Macerata appare di volta in volta articolato in tipi di territori o in "sistemi insediativi" locali, per i quali sono previsti indirizzi di progetto specifici. La normativa di piano è appoggiata su diversi "sistemi", tra qui quello ambientale ha il peso maggiore. Il PTC individua, attraverso la lettura del territorio, strutture ambientali complesse che devono svolgere la funzione di interconnessione di ambiti diversi e di particolari qualità. Il PTC di Macerata inserisce nella pianificazione territoriale, sia di livello comunale che provinciale, recenti concetti e metodologie in materia di ambiente quali "biodiversità", "corridoi ambientali", "sostenibilità ambientale", "pressione ambientale".

Piano Territoriale di Coordianamento della Provincia di Ascoli Piceno

Le direttive del PPAR sono alla base della progettazione del PTC della provincia di Ascoli Piceno. La strategia di costruzione del PTC è lo strumento con cui la provincia di Ascoli Piceno si prefigge di guidare i progetti sul territorio in modi sempre compatibili e congruenti con l'ambiente senza appesantire la normativa con ulteriori vincoli.

Nel PTC di Ascoli Piceno, obiettivi strategici, azioni, strumenti e progetti sono riferiti a 5 aree del territorio (Fascia costiera, montagna, valle del Tronto – Tesino e Menocchia – Val d'Aso, valle del Tenna). I sistemi attraverso i quali si organizzano le conoscenze sono i sistemi insediativo, ambientale, infrastrutturale e socio-economico.

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ancona

Il PTC di Ancona si articola in 10 ambiti territoriali omogenei per i quali prevedere specifici “indirizzi” di pianificazione. Gli indirizzi sono finalizzati al mantenimento delle qualità del territorio e del sistema urbano esistente. La principale innovazione proposta nell’assetto insediativo è data dalla volontà di favorire i cosiddetti “transetti vallivi” che costituiscono il tentativo di invertire la tendenza alla separazione che ha caratterizzato finora gli insediamenti collinari e quelli vallivi.

Gli approfondimenti condotti alla scala provinciale per l’elaborazione dei diversi PTC, gli ulteriori Piani elaborati in anni successivi (piano Coste, questo stesso Piano Porti...) hanno arricchito la dotazione di strumenti di pianificazione regionale, con questi, dunque, le nuove istanze economiche, paesistiche, sociali, dovrebbero produrre spunti di riflessione e essere di sprone per un adeguamento e una riflessione complessiva per l’elaborazione di nuove strategie di governo del territorio della Regione Marche.

3.2 IL PIANO REGOLATORE PORTUALE E IL PRG

L'intesa tra Autorità Marittime, portuali e amministrazioni locali ancora trova difficoltà e spesso si sviluppa in modo conflittuale. Rimane in parte inapplicata l'intesa prevista dalla Legge 84/94 per definire in modo condiviso le linee strategiche di sviluppo delle aree portuali e del sistema urbano e territoriale in cui si localizzano. Nonostante i ritardi e le difficoltà già evidenziate, lo scenario sta mutando: la Legge 88/2001 affida nuove competenze alle Regioni in materia urbanistica, territoriale, ambientale e trasportistica, le Comunità locali e gli Enti guardano con maggiore attenzione ai fronti marini delle città.

Quindi se da un lato riscontriamo la diffusa esigenza di accrescere dimensioni, competitività ed efficienza dei porti, dall'altro registriamo anche un forte interesse delle Amministrazioni locali ad intervenire sulla pianificazione portuale con più attenzione ai problemi della città, del territorio e dell'ambiente.

Le Regioni sono sollecitate ad inserire le problematiche della pianificazione portuale nelle proprie disposizioni ed i Comuni a disegnare più organicamente la città tenendo conto dell'innesto e della sovrapposizione con le aree portuali.

In questo scenario la circolare del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti dell'ottobre 2004 sull'applicazione delle "Linee guida..." ha fornito importanti contributi sia sul piano metodologico che su quello operativo, ha offerto alle Amministrazioni locali nuove prospettive nelle politiche delle aree portuali ponendo l'accento sulla necessità di integrazione tra porto, città e territorio attraverso il coordinamento dei momenti decisionali.

I porti marchigiani insistono tutti in aree fortemente urbanizzate e spesso adiacenti a pregevoli centri storici.

Senza alcun dubbio queste condizioni complicano il rapporto tra pianificazione urbanistica e pianificazione portuale e le verifiche necessarie all'approvazione dei Piani stessi.

I motivi del difficile dialogo tra i due sistemi di pianificazione è da rintracciare sia nella carenza nella L. 84/94 di indirizzi per la redazione dei piani portuali sia nella inadeguatezza della strumentazione urbanistica che non fornisce indicazioni per la pianificazione e la progettazione di piani portuali. I piani territoriali e dei trasporti sono troppo generici, i piani provinciali non si sono misurati con le problematiche dei porti.

Probabilmente queste difficoltà sono da rintracciare nella tradizionale separazione che in Italia divide le politiche delle infrastrutture da quelle urbanistiche e territoriali.

Emerge forte la necessità di intervenire in modo corretto e fattivo sulla questione della dinamica funzionale delle aree portuali che trova oggi il Piano Regolatore Generale assolutamente inadeguato.

4. PIANO REGIONALE DEI PORTI

A seguito dello sviluppo delle attività marittime è avvenuta una mutazione della situazione del mercato che ha imposto, per alcuni porti, notevoli opere di ampliamento e ristrutturazione delle infrastrutture per le esigenze commerciali, di servizi ai passeggeri, della pesca, della cantieristica, turistiche e da diporto.

E' proprio nel settore della nautica da diporto che si sono manifestati i processi di trasformazione più rapidi con incremento della domanda di posti barca.

Il Piano regionale dei Porti si pone l'obiettivo di consentire di ordinare l'intera materia con una corretta e unitaria pianificazione del territorio, in modo da offrire ai diversi soggetti istituzionali e del mondo imprenditoriale una piattaforma programmatica sulla quale è possibile l'incontro con regole, norme e procedure certe e trasparenti, per assicurare uno sviluppo sostenibile dei vari settori (attività commerciale, di servizio ai passeggeri, della cantieristica, della pesca, turistico e da diporto) del "sistema portuale marchigiano".

Il progetto del Piano regionale dei Porti è stato sviluppato con le seguenti modalità:

- redazione dello studio preliminare del Piano regionale dei Porti (dicembre 2004);
- presentazione dello studio preliminare del Piano agli Enti ed alle Categorie interessate (luglio 2006);
- svolgimento tavoli tecnici con gli Enti e le categorie interessate per ogni realtà portuale;
- raccolta dati ed elaborazione studi sulle previsioni di sviluppo e sui piani regolatori di ogni porto;
- analisi e comparizione delle situazioni attuali e delle esigenze future;
- individuazione delle esigenze in rapporto alle prospettive di sviluppo delle varie attività;
- redazione della relazione generale e degli elaborati della proposta definitiva del Piano Regionale dei Porti.

4.1 MOVIMENTO MARITTIMO NEI PORTI DELLA REGIONE MARCHE

Dallo studio del Piano di sviluppo del porto di Ancona recentemente effettuato per conto dell'Autorità Portuale si ricavano i seguenti elementi conoscitivi di carattere generale.

L'insieme dei porti marchigiani attrae una quota del movimento marittimo nazionale pari, nel 1997, al 2,1% del traffico merci ed a circa l'1,1% di quello passeggeri (Tab. 2.1).

Tale ruolo regionale risulta in crescita negli anni '90, anche se si manifestano tendenze diverse; di crescita del comparto merci e di stazionarietà del comparto passeggeri.

Complessivamente il traffico merci appare composto da una rilevante quota di traffici internazionali pari a circa l'84% del totale movimentato, mentre il rimanente 16% rappresenta il traffico di cabotaggio in provenienza dai porti nazionali o ad essi destinato.

La navigazione internazionale è parimenti rilevante nei traffici passeggeri, risultando nel 1997 assorbire la quasi totalità dei trasportati (valori vicini ai 900 mila passeggeri/anno).

L'analisi delle origini/destinazioni (Tab. 2.2) della navigazione merci di cabotaggio dei porti della regione Marche mostra una netta prevalenza dei collegamenti lungo le regioni del Corridoio Adriatico, verso le quali si indirizza circa il 90% del traffico merci movimentato, con netta prevalenza del Veneto (33% del traffico).

Una quota significativa (circa il 20%) del movimento merci avviene all'interno del sistema portuale regionale (tale quota è più elevata per i prodotti petroliferi che per le merci secche), mentre una ulteriore quota (15%) dei traffici originati dalla regione Marche si movimenta con la regione Sicilia.

Scarsa è la penetrazione nei confronti dei sistemi portuali del Tirreno verso i quali si dirigono appena il 2% delle movimentazioni connesse al cabotaggio (Liguria).

Nelle allegate tabelle 2.3, 2.4 e 2.5 sono illustrati una serie di dati relativi alla movimentazione delle merci e dei passeggeri nei porti della Regione Marche.

TAB. 2.1 **Navi arrivate e movimento merci e passeggeri porti della Regione Marche - Anno 1997**

PORTI	NAVI ARRIVATE		MERCI (TONNELLATE)			PASSEGGERI		
	N	*TSN*	*Sbarchi*	*Imbarchi*	*Totale*	*Sbarchi*	*Imbarchi*	*Totale*
	navigazione internazionale							
Regione Marche	2 790	13 574 694	6 101 053	1 890 990	7 992 043	391 143	501 260	892 403
Totale Italia	48 734	256 209 367	246 948 365	62 703 322	309 651 687	2 613 429	2 541 883	5 155 312
Quota Ancona/Italia (%)	5,4%	5,3%	2,4%	3,0%	2,5%	15,0%	19,7%	17,3%
Quota Marche/Italia (%)	5,7%	5,3%	2,4%	3,0%	2,6%	15,0%	19,7%	17,3%
	navigazione di cabotaggio							
Regione Marche	200	383 822	437 522	1 081 633	1 519 155	60	60	120
Quota Ancona/Italia (%)	0,0%	0,1%	0,3%	1,4%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%
	0,0%	0,1%	0,6%	1,4%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	navigazione in complesso							
Regione Marche	3 223	14 452 878	6 538 575	2 972 623	9 511 198	391 203	501 320	892 523
Totale Italia	536 560	672 412 555	321 745 740	137 500 697	459 246 437	40 127 681	40 056 135	80 183 816
Quota Ancona/Italia (%)	0,6%	2,1%	1,9%	2,1%	2,0%	1,0%	1,3%	1,1%
	0,6%	2,1%	2,0%	2,2%	2,1%	1,0%	1,3%	1,1%

Fonte: Elaborazione su dati ISTAT e Autorità portuale di Ancona

TAB. 2.2- Traffico di cabotaggio nei porti delle marche Matrice O/D per regione - Anno 1996 (valori percentuali)

valori percentuali

Regioni O/D	*Prodotti Petroliferi*		*Merci Secche*		*Totale merci*		*Passeggeri*	
	Origine Marche	Destinazione Marche	Origine Marche	Destinazione Marche	Origine Marche	Destinazione Marche	Origine Marche	Destinazione Marche
Liguria	0,00	2,20	0,00	0,00	0,00	2,20	0,00	0,00
Toscana	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Lazio	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Campania	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,40	6,40
Basilicata	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Calabria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Puglia	10,50	17,40	0,00	0,00	8,20	17,00	0,00	0,00
Molise	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Abruzzo	0,00	12,10	5,20	13,20	1,20	12,10	0,00	0,00
Marche	32,00	18,10	1,80	11,80	25,30	18,00	0,00	0,00
Emilia Romagna	3,90	9,70	12,80	24,80	5,90	10,00	0,00	0,00
Veneto	40,10	33,90	0,10	9,40	31,20	33,30	57,80	57,80
Friuli Venezia G.	0,00	0,00	58,60	0,00	13,10	0,00	0,00	0,00
Sicilia	13,40	6,60	21,40	40,80	15,20	7,50	35,80	35,80
Sardegna	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fonte: Ministero dei trasporti - Conto Nazionale dei Trasporti

TAB. 2.3 Merci sbarcate ed imbarcate nel porto di Ancona per componente di traffico anni 1980-1999

	sbarchi					*imbarchi*					*Totale*				
Anni	Merci liquide	Merci secche	Merci su TIR	Merci container	Totale merci	Merci liquide	Merci secche	Merci su TIR	Merci container	Totale Merci	Merci liquide	Merci secche	Merci su TIR	Merci su container	Totale merci
1980	2 704 741	1 311 443	114 757	7 888	4 138 829	899 112	151 578	209 744	252 501	1 512 935	3 603 853	1 463 021	324 501	260 389	5 651 764
1981	2 368 560	914 625	58 825	7 496	3 349 506	754 733	124 707	109 291	311 984	1 300 715	3 123 293	1 039 332	168 116	319 480	4 650 221
1982	2 383 164	953 948	50 763	5 882	3 393 757	872 133	162 739	77 102	281 303	1 393 277	3 255 297	1 116 687	127 865	287 185	4 787 034
1983	2 281 535	986 095	71 075	8 013	3 346 718	956 401	141 813	79 663	360 505	1 538 382	3 237 936	1 127 908	150 738	368 518	4 885 100
1984	2 595 955	1 068 786	67 757	9 367	3 741 865	850 683	133 824	69 293	266 577	1 320 377	3 446 638	1 202 610	137 050	275 944	5 062 242
1985	2 624 548	1 038 381	53 255	3 627	3 719 811	760 046	134 947	71 845	89 208	1 056 046	3 384 594	1 173 328	125 100	92 835	4 775 857
1986	2 720 745	1 083 888	83 591	15 582	3 903 806	864 165	63 244	95 832	56 742	1 079 983	3 584 910	1 147 132	179 423	72 324	4 983 789
1987	2 562 598	1 173 871	106 786	45 376	3 888 631	665 977	48 406	101 149	87 164	902 696	3 228 575	1 222 277	207 935	132 540	4 791 327
1988	2 707 280	1 197 716	160 422	17 571	4 082 989	703 470	85 851	171 098	134 409	1 094 828	3 410 750	1 283 567	331 520	151 980	5 177 817
1989	2 788 085	984 332	288 834	16 363	4 077 614	664 633	119 677	312 302	138 679	1 235 291	3 452 718	1 104 009	601 136	155 042	5 312 905
1990	3 035 211	1 079 346	307 602	22 615	4 444 774	771 197	32 484	334 415	117 487	1 255 583	3 806 408	1 111 830	642 017	140 102	5 700 357
1991	2 896 350	1 337 708	378 846	40 895	4 653 799	746 146	61 015	347 072	94 519	1 248 752	3 642 496	1 398 723	725 918	135 414	5 902 551
1992	3 163 857	1 750 882	358 803	40 895	5 314 437	703 592	64 183	467 609	145 163	1 380 547	3 867 449	1 815 065	826 412	186 058	6 694 984
1993	3 168 546	1 326 048	449 442	39 540	4 983 576	893 368	103 962	550 523	178 059	1 725 912	4 061 914	1 430 010	999 965	217 599	6 709 488
1994	3 607 826	1 571 008	497 955	57 079	5 733 868	1 311 908	175 780	545 790	193 677	2 227 155	4 919 734	1 746 788	1 043 745	250 756	7 961 023
1995	3 375 842	1 579 922	630 229	44 501	5 630 494	1 295 010	95 558	741 038	180 975	2 312 581	4 670 852	1 675 480	1 371 267	225 476	7 943 075
1996	3 590 145	1 590 557	813 430	56 342	6 050 474	1 218 145	61 088	876 300	263 782	2 419 315	4 808 290	1 651 645	1 689 730	320 124	8 469 789
1997	3 371 091	1 729 745	783 626	77 394	5 961 856	1 533 317	50 112	1 083 332	271 381	2 938 142	4 904 408	1 779 857	1 866 958	348 775	8 899 998
1998	3 378 265	1 992 524	1 128 970	94 590	6 594 349	1 688 317	95 128	1 142 708	313 367	3 239 520	5 066 582	2 087 652	2 271 678	407 957	9 833 869
1999	3 420 405	1 810 004	1 739 555	81 347	7 051 311	1 237 308	198 786	1 293 736	263 228	2 993 058	4 657 713	2 008 790	3 033 291	344 575	10 044 369

Fonte: Autorità portuale di Ancona

TAB 2.4 Traffico container in Italia ed in alcuni porti dell'Adriatico

Anno	Ancona				Ravenna				Italia (esluso il porto di Gioia Tauro)			
	Pieni	*Vuoti*	*Totale*	*Merci*	*Pieni*	*Vuoti*	*Totale*	*Merci*	*Pieni*	*Vuoti*	*Totale*	*Merci*
1988	13 950,00	13 917,00	27 867,00	151 980,00	131 900,00	84 437,00	216 337,00	998 044,00	1 364 738,00	498 440,00	1 863 178,00	11 675 304,00
1989	15 674,00	13 982,00	29 656,00	155 042,00	91 588,00	53 880,00	145 468,00	820 232,00	1 350 108,00	456 031,00	1 806 139,00	14 689 944,00
1990	13 899,00	9 634,00	23 533,00	140 102,00	97 123,00	53 797,00	150 920,00	1 053 066,00	1 434 189,00	483 288,00	1 917 477,00	13 965 503,00
1991	14 671,00	8 180,00	22 851,00	135 414,00	97 013,00	53 369,00	150 382,00	1 094 273,00	1 499 493,00	492 093,00	1 991 586,00	19 977 880,00
1992	24 070,00	13 258,00	37 328,00	184 703,00					1 654 403,00	556 895,00	2 211 298,00	20 514 467,00
1993	28 615,00	11 976,00	40 591,00	235 138,00					1 766 187,00	669 619,00	2 435 806,00	21 692 381,00
1994	21 833,00	9 429,00	31 262,00	250 385,00					1 944 929,00	727 302,00	2 672 231,00	26 019 624,00
1995	19 502,00	7 371,00	26 873,00	225 476,00	121 895,00	71 479,00	193 374,00	1 609 315,00	2 212 164,00	812 422,00	3 024 586,00	26 615 603,00
1996	28 737,00	18 890,00	47 627,00	320 000,00	158 020,00	1 798,00	159 818,00	1 670 887,00	2 342 928,00	807 074,00	3 150 002,00	27 703 077,00
1997	42 366,00	23 189,00	65 555,00	347 842,00	130 170,00	81 799,00	211 969,00	1 603 567,00	2 562 723,00	971 656,00	3 534 379,00	32 267 292,00
1998			75 040,00	407 975,00								
1999			71 270,00	344 575,00								

Anni	Gioia Tauro				Totale Italia			
	Pieni	*Vuoti*	*Totale*	*Merci*	*Pieni*	*Vuoti*	*Totale*	*Merci*
1995	15 664,00	384,00	16 048,00	334 385,00	2 227 828,00	812 806,00	6 677 582,00	26 949 988,00
1996	406 696,00	80 250,00	486 946,00	6 414 159,00	2 749 624,00	887 324,00	8 615 768,00	34 117 236,00
1997	1 184 225,00	260 216,00	1 444 441,00	17 113 847,00	3 746 948,00	1 231 872,00	4 978 820,00	49 381 139,00

Fonte: Ministero dei trasporti - Conto Nazionale dei Trasporti

TAB. 2.5 Andamento del movimento passeggeri nei porti della regione Marche - anni 1981-1999

		Porti			
		San Benedetto del Tronto	Ancona	Pesaro	Regione Marche
1981	*Totale*	1 519	*346 325*	n.d.	*347 844*
-Sbarchi		1 519	184 429	n.d.	*185 948*
-Imbarchi		n.d.	161 896	n.d.	*161 896*
1986	*Totale*	1 309	*374 028*	219	*375 556*
-Sbarchi		656	199 207	109	*199 972*
-Imbarchi		653	174 821	110	*175 584*
1991	*Totale*	n.d.	*634 202*	n.d.	*634 202*
-Sbarchi		n.d.	327 811	n.d.	*327 811*
-Imbarchi		n.d.	306 391	n.d.	*306 391*
1995	*Totale*	n.d.	*684 204*	234	*684 438*
-Sbarchi		n.d.	344 107	117	*344 224*
-Imbarchi		n.d.	340 097	117	*340 214*
1996	*Totale*	n.d.	*881 254*	n.d.	*881 254*
-Sbarchi		n.d.	431 973	n.d.	*431 973*
-Imbarchi		n.d.	449 281	n.d.	*449 281*
1997	*Totale*	n.d.	*892 262*	261	*892 523*
-Sbarchi		n.d.	391 075	128	*391 203*
-Imbarchi		n.d.	501 187	133	*501 320*
1998	*Totale*	n.d.	*992 313*	n.d.	*992 313*
-Sbarchi		n.d.	489 522	n.d.	*489 522*
-Imbarchi		n.d.	502 791	n.d.	*502 791*
1999	*Totale*	n.d.	*1 001 894*	n.d.	*1 001 894*
-Sbarchi		n.d.	517 369	n.d.	*517 369*
-Imbarchi		n.d.	484 525	n.d.	*484 525*

Fonte: Elaborazione su dati ISTAT e Autorità portuale di Ancona

4.2 I PORTI DELLA REGIONE MARCHE

4.2.1 PORTO DI PESARO

ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE

Cenni storici

A nord di Pesaro, quasi alla sommità del Monte S. Bartolo, coperto di vegetazione, spicca in lontananza tra il verde, il faro del porto, una torre cilindrica bianca alta 25 m.

Il porto canale di Pesaro è situato sulla sponda destra della foce del Fiume Foglia.

Ancora oggi sono rintracciabili numerose testimonianze delle diverse culture che nei secoli hanno occupato, con esiti più o meno favorevoli il territorio di Pesaro. Nel 268 a.C. il territorio di Pesaro viene sottomesso e annesso dai Romani. E' colonia romana intorno al 184 a.C. infatti i triumviri Labeone, Flacco e Nobiliore fondano Pisaurum come colonia civium Romanorum sul braccio antico del fiume Pisaurus, oggi Foglia.

La foce del Pisaurus fu attrezzata a porto perché fosse funzionale agli interscambi commerciali tra mare e fiume.

Pisaurum segue le sorti di Roma fino alla caduta dell'Impero Romano d'Occidente (476 d.C.) nello stesso anno Odoacre assedia e conquista Pesaro. Durante la guerra gotico-bizantina, i Goti in ritirata la radono al suolo. Nel 553 Pesaro entra a far parte della Pentapoli sotto l'Esarcato di Ravenna.

Più volte in seguito alle numerose guerre del VI sec. Pesaro passa dai Goti ai Bizantini.

Nel 754 Pipino, re dei Franchi, dona la Pentapoli al papa.

Dopo le medioevali vicende legate al dominio della Chiesa, alle lotte per l'autonomia comunale, alle battaglie fra guelfi e ghibellini e a quelle con le città vicine, il governo di Pesaro passa alla famiglia Malatesta (1285-1445) che segna il

territorio con opere importanti di carattere militare, civile e religioso. Dopo questi, governarono per 70 anni gli Sforza (1445-1513); a partire dal 1513 i Della Rovere fecero di Pesaro la capitale delle loro terre fino al 1631.

Il Seicento coincide con l'inizio del governo dello Stato della Chiesa.

Durante il Settecento la città esprime una nuova energia e si realizzano importanti edifici e diverse chiese.

Il Porto ha una lunga storia fatta di traffici, di regolamenti, di progetti; prende le mosse dai Siculi “primi fondatori” e si trasforma e rifonda negli anni “nuovo di pianta” seguendo gli spostamenti della foce del Foglia.

La costruzione del porto moderno, 1613-14, fu dovuta all’ingegno e al mecenatismo del duca Francesco Maria II della Rovere

In tutti i tempi è stato davvero importante per la vita della città, e in tutti i tempi ha incontrato svariate difficoltà e sventure come la generalità dei “porti canale”, sostanzialmente foci di fiumi innaturalmente “corrette”.

Esistono testimonianze sulle fiumane e sulle burrasche che causarono danni e provocarono tragedie di mare, da quelle del 1612 a quelle del 1700, fino alla disastrosa inondazione del 1765, che spazzò via gran parte dei lavori portuali promossi appena una quindicina d’anni prima dal cardinale Stoppani, presidente della provincia, e progettati dal Buonamici, architetto pontificio. Negli anni le cronache riportano, in merito a quest’opera, il contributo di personaggi di tutto rispetto, come Pandolfo Malatesta e Filippo Brunelleschi, Alessandro e Costanzo Sforza, il pesarese Nicola Ardizi, “cavaliere ingegnosissimo”, l’architetto pesarese Nicolò Sabbatini e l’ingegnere olandese Cornelio Mejer.

Il Porto – aspetti marittimi e portuali

La città di Pesaro è dotata di un porto canale ricavato mediante la deviazione, a circa ml 800 dalla foce del fiume Foglia e prolungato artificialmente in mare per altri ml 200 circa con due moli andatori paralleli fra loro e distanziati di m 40 circa.

A ridosso del molo di ponente è stata realizzata agli inizi degli anni 80 una nuova darsena con le relative calate.

Il molo di ponente è lungo m. 240 e quello di levante m. 300 risultando più avanzato di metri 60 circa rispetto al precedente molo.

Le sponde del porto sono tutte banchinate per complessivi ml. 1.500 circa per l'attracco di navi e pescherecci e sono corredate di bitte di ormeggio, anelloni e parabordi mobili.

Gran parte di tali banchine si trovano in buono stato perché si è provveduto nel corso degli anni a ristrutturarle mentre altre dovranno esserlo.

La darsena, a ponente del porto, ha uno specchio acqueo di superficie di mq 45.000 circa ed è delimitata da una diga foranea parallela alla costa con sovrastante muro paraonde.

Tale darsena è banchinata sui lati ovest e sud rispettivamente per ml 170 e ml 160.

I fondali del bacino portuale variano attualmente dai ml – 3,50, della parte più a monte, ai ml -4,50 – 5,00 in prossimità dell'imboccatura.

Mentre la darsena di ponente dovrà essere scavata fino a quota -5,00 m.

L'interrimento del bacino portuale storico è piuttosto limitato ad eccezione dell'imboccatura che è soggetta ad imbonimento per effetto del formarsi della barra; fenomeno comune ai porti adriatici.

La periodicità del ripetersi dell'imbonimento è all'incirca annuale.

Precedente piano regolatore

Con decreto Interministeriale n°5019 del 01.03.1963 venne approvato, a seguito del parere favorevole espresso dal Consiglio Superiore di cui al voto n° 1817 del 13.09.1962, un nuovo piano regolatore che, tra l'altro, prevedeva la realizzazione della darsena di ponente, con ingresso da ricavarsi all'interno del bacino di evoluzione ed il prolungamento dei moli foranei per ml 120 cadauno suscettibili di un ulteriore prolungamento di ml 170 cadauno.

Il porto alla data del 1° aprile 1972 passò nelle competenze regionali essendo di 2^ categoria – 2^ classe.

E' rientrato nelle competenze statali con Decreto Interministeriale del 21.08.1975 n° 1776 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 10.09.1976 in quanto riclassificato alla 1^ classe.

L'imboccatura della darsena di ponente non è stata definita in quanto con il voto n° 520 reso nell'adunanza del 18.10.1978, il Consiglio Superiore dei LL.PP., nel ritenere meritevole di approvazione il progetto di secondo stralcio dei lavori di

costruzione della darsena, aveva suggerito l'opportunità di variare il piano regolatore per la parte attinente all'ingresso della ripetuta darsena, da ricavarsi in corrispondenza del molo guardiano sinistro anziché all'interno del bacino di evoluzione.

Lo stesso Consiglio Superiore dei LL.PP. con successivo voto n° 498 reso nell'adunanza del 17.09.1980 ritenne di stralciare i lavori per l'imboccatura portuale dal progetto di terzo lotto e trasferire la relativa somma tra quelle a disposizione dell'Amministrazione in attesa di verificare l'imboccatura ottimale per la darsena.

Variante a P.R.P.

Da sempre è avvertita la necessità di provvedere a rendere più agibile e ridossato l'ingresso al porto.

Questa esigenza è stata sempre avvertita dai naviganti che, anche per piccoli natanti, hanno perorato il ridosso alla traversia dei venti regnanti Nord-Ovest e Nord anziché di quelli dominanti di levante e greco-levante.

Infatti con le mareggiate di quest'ultima traversia che si verificano pochissime volte nell'anno, i natanti o restano agli ormeggi o, se in mare, cercano rifugio in porti con bocche più sicure.

Con l'attuale ridosso, e cioè pur con il molo di levante più aggettante in mare di quello di ponente, l'ingresso in porto, durante mareggiate da levante e greco-levante, è molto difficoltoso e pericolosissimo.

La situazione si presenta diversa per i venti regnanti della traversia di tramontana e maestro per la quale i venti, pure agitando il mare con maggiore frequenza, ne permettono una migliore navigabilità.

Gli operatori portuali da molti anni chiedono che l'imboccatura venga protetta nei suddetti settori, con i quali più frequentemente si trovano a dover entrare in porto, per non correre il rischio di andare a cozzare contro i moli.

Inoltre, con la costruzione della diga foranea di delimitazione della darsena di ponente venne riscontrato che avanzando con la realizzazione dell'opera stessa verso l'attuale molo, il moto ondoso riflesso si ripercuoteva negativamente nello specchio acqueo prospiciente l'esistente imboccatura portuale.

Pertanto si è ritenuto opportuno non completare la diga lasciando una apertura di circa ml 35 al fine di evitare di aumentare le difficoltà di accesso al porto.

Anche in considerazione di quanto sopra, dopo diverse riunioni in sede locale, venne concordata l'opportunità di realizzare una imboccatura unica al fine

di consentire l’ingresso diretto anche alla nuova darsena e nel contempo rendere più agevole e sicura la navigabilità del canale di accesso al vecchio porto.

Il progetto relativo alla proposta di variante al Piano Regolatore del Porto di Pesaro, redatto dall’Ing. Giorgio Occhipinti per conto dell'Ufficio del genio Civile OO.MM. di Ancona prevede la sistemazione dell'imboccatura portuale con adeguate opere di difesa esterna al fine di migliorare l'operatività dello scalo marittimo e di ricavare un ingresso unico per il vecchio porto e per la nuova darsena, già costruita e di fatto non utilizzabile per la mancanza di un idoneo accesso.

La variante al P.R.P. riguarda la costruzione delle seguenti opere:

- prolungamento del molo di levante per una lunghezza complessiva di ml. 260, di cui ml. 40 secondo la direzione del molo esistente e i restanti ml 220 piegati a 45° rispetto al molo di levante stesso (330° N circa). L'aggetto del nuovo tratto di molo sopraflutto è di ml. 190 circa;
- costruzione di un nuovo molo di sottoflutto di ponente della lunghezza complessiva di ml. 210, radicato all'incirca in mezzeria dell'esistente antemurale di chiusura della darsena;
- demolizione di ml. 170 del vecchio molo di ponente e di ml. 50 della scogliera di difesa della darsena, per consentire l'operatività di quest'ultima struttura;
- banchinamento della banchina di riva della nuova darsena per ml. 80 circa;
- banchinamento, con diaframma di palancole, del lato interno di parte dell'antemurale di chiusura della darsena stessa, per uno sviluppo di ml. 120;
- escavazione dei fondali della nuova darsena per raggiungere la profondità di -5,00 metri.

Tale proposta di variante corredata da apposito studio su modello matematico venne esaminata una prima volta dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nella seduta del 25.09.1985, voto n. 80.

Sulla base delle prescrizioni formulate dall'Organo Tecnico Consultivo, l'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Ancona, dopo aver fatto integrare lo studio del modello matematico, provvide a fare eseguire uno studio mediante "modello fisico a fondo mobile" ed apposite prove di manovrabilità e navigabilità della nuova imboccatura.

I risultati delle ulteriori verifiche confermarono la validità della soluzione progettuale iniziale, con la sola leggera modifica di allargamento dell'imboccatura

e dell'apertura in corrispondenza della darsena, suggerita dallo studio di navigabilità.

Di conseguenza, in data 11.12.1989, prot. 13730, fu riproposta la variante al P.R.P. che venne esaminata con prescrizioni dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto 21.02.1990 n. 9.

Successivamente l'Ufficio del Genio Civile OO.MM. ha avviato lo studio di impatto ambientale sulla base della perizia in data 13.07.1990 prot. 5945, approvata con D.M. 19.10.1990 n. 2705. Tale studio è stato concluso nell'ottobre 1991 e di conseguenza è stato avviato il procedimento inerente la valutazione di impatto ambientale (V.I.A.).

Dopo un travagliato iter, durato oltre otto anni, il Ministero dell'Ambiente con decreto 24.05.2000 prot. DEC/VIA/4904 ha espresso giudizio positivo, con prescrizioni, circa la compatibilità delle opere relative alla variante al P.R.P. di Pesaro di cui trattasi.

La variante al Piano Regolatore Portuale è stata approvata dalla Giunta Regionale delle Marche con deliberazione 23.10.2001 n. 2481, ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/94.

Per la realizzazione delle opere relative alla predetta variante era stato redatto, nel 1992, il relativo progetto esecutivo che era rimasto in sospeso in attesa della conclusione del procedimento della V.I.A..

A partire dall’anno 2001 il relativo finanziamento è stato compreso nel programma approvato dal competente Ministero.

Il primo stralcio del progetto esecutivo, dell’importo di 14,6 milioni di euro, è stato aggiornato nel 2006 per adeguarlo alle modeste prescrizioni del Ministero dell’Ambiente ed alla nuova normativa in materia ed ha ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP. nel gennaio 2007.

I relativi lavori sono stati appaltati e risultano in fase di inizio.

Proposta di completamento P.R.P.

La Capitaneria di Porto di Pesaro, di concerto con il settore Urbanistica del Comune di Pesaro e con l’Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. di Ancona, nel 1999 aveva elaborato una ulteriore proposta di P.R.P. per completare la pianificazione portuale, ai sensi della L. 84/94, con la individuazione delle caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree a terra e delle infrastrutture di collegamento.

Tale proposta di P.R.P. viene adottata in via definitiva dall'Autorità Marittima con decreto 01.03.2004 n. 04, dopo aver raggiunto l'intesa con il Comune di Pesaro.

Il progetto venne inviato al Consiglio Superiore dei LL.PP. per il parere di competenza, ai sensi dell'art. 5 della L. 84/94.

L'Organo Consultivo ha restituito la proposta di Piano, richiedendo una integrazione e rielaborazione.

Approdo turistico

Nell'anno 2005 è stata esaminata la richiesta di concessione demaniale marittima per la realizzazione di un "approdo turistico", ai sensi del D.P.R. 509/97, previsto in ampliamento dell'attuale scalo marittimo sul lato est, con l'utilizzazione della imboccatura portuale e dell'avamporto, di cui alla variante al P.R.P. approvata nel 2001.

Successivamente, sulla base di nuova pubblicità per ottemperare alle prescrizioni della Corte dei Conti, sono state presentate due nuove istanze concorrenti.

In data 22.07.2008 si è svolta la Conferenza dei Servizi per l'esame dei tre progetti preliminari presentati, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 509/97 ed è stato ammesso alla fase successiva quello della Società Assoporto che prevede una capacità ricettiva di circa 500 posti barca.

Per l'approvazione del progetto definitivo di tale approdo turistico si renderà necessaria una nuova variante al P.R.P..

Obiettivi

La conformazione delle nuove opere foranee previste nella variante al P.R.P. approvata nel 2001, i cui lavori sono stati recentemente appaltati dal Ministero delle Infrastrutture, consente di ricavare un avamporto sufficientemente protetto dai mari provenienti da tutte le direzioni, in modo da consentire un più comodo e sicuro accesso sia al porto interno che alla darsena di ponente costruita nel 1982 e rimasta inutilizzata per la mancanza di un ingresso idoneo.

In tal modo sarà consentita l'operatività di quest'ultima struttura ai fini commerciali, secondo le previsioni del P.R.P. e così come richiesto ripetutamente e da molti anni dalle Autorità, Enti ed Operatori interessati.

L'assetto della nuova imboccatura consentirà di migliorare notevolmente la funzionalità e l'operatività dello scalo marittimo, in quanto sono previsti fondali con profondità maggiore, con sensibile riduzione dell'interrimento, che allo stato attuale comporta grosse difficoltà operative e alti costi di manutenzione per la continua riduzione dei fondali nel canale di accesso.

Considerato che la nuova imboccatura portuale raggiunge la batimetrica naturale di -6,50 m e per offrire una migliore ricettività per il cabotaggio e per il movimento dei passeggeri, si ritiene opportuno, compatibilmente con le caratteristiche strutturali delle banchine e/o subordinatamente ad un loro eventuale adeguamento, che il fondale dell'avamporto e della darsena di ponente venga previsto con la profondità di 6,00 mt.

Con l'attivazione della darsena di ponente si prefigurano i seguenti scenari di sviluppo.

A breve termine:

- un notevole aumento dei traffici di merci solide, in linea con l'incremento del traffico ottenuto nel biennio 1995/97, fino a prevedere un incremento oltre il 100%;

- uno sviluppo di azioni a livello organizzativo per attrarre al Porto di Pesaro sempre maggiori flussi di traffico in merci tradizionali sciolte;
- l'istituzione di regolari linee marittime roll on-roll off;
- non si prevede che l'opera produca incrementi del traffico energetico;
- sarà conseguita una maggiore sicurezza dal Cantiere Navale di Pesaro, sia nel lavoro di allestimento in banchina dopo il varo, in quanto lo specchio d'acqua sarà più tranquillo grazie al nuovo bacino di espansione, sia rispetto al traffico nel canale grazie all'accorciamento dello stesso di 170 m;
- sarà acquisita maggior sicurezza nei rientri in porto con maltempo alle unità da diporto. Infatti, con rilevanti movimenti ondosi, il rientro attraverso il canale attuale è improponibile a causa della ridotta profondità, (-3,50 m), che nei cavi d'onda fa battere le chiglie delle unità veliche sul fondale. Inoltre, i frangenti provocati dal medesimo basso fondale, sollevando la poppa, traversano le imbarcazioni mandandole ad investire la banchina. Tale possibilità induce i potenziali utenti a dirottare verso altri porti;

- sarà raggiunto maggior soddisfacimento nelle indicazioni programmatiche di settore che assumono quali priorità strategiche l'ottimizzazione degli scambi ed il riequilibrio del trasporto interno attraverso il potenziamento della modalità marittima del cabotaggio rispetto a quella stradale e ferroviaria, più onerose in termini di costi economici, di impatti sociali ed ambientali.
- in fase progettuale, mediante adeguamento tecnico funzionale, potrà essere valutata la possibilità di prevedere una cassa di colmata come già indicata negli elaborati grafici allegati al progetto di cui al giudizio di compatibilità ambientale positivo espresso con decreto del Ministero dell'Ambiente del 24.05.2000 prot. DEC/VIA/ sulla variante al Piano Regolatore Portuale approvata dalla Giunta Regionale delle Marche con deliberazione 23.10.2001 n. 2481, ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/94.

A lungo termine:

- maggior disponibilità di spazio per le funzioni da diporto e del turismo nel vecchio porto, che consentirà di non consumare altro territorio;
- raggiungimento degli obiettivi della direttiva programmatica dell'Amministrazione Comunale per l'assetto del territorio, intesa a conferire la funzione esclusivamente commerciale e industriale marittima al cuneo di territorio esistente tra i due specchi acquei del Foglia e quello del porto, mentre le zone a ovest ed a sud-est di tali specchi, assumeranno valenza esclusivamente turistica e residenziale.

4.2.2 PORTO DI FANO

ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE

Cenni storici

Al fine di ricostruire storicamente la nascita e lo sviluppo della città di Fano e del suo porto, si riporta un saggio, estremamente dettagliato di Ernesto Corsi. Lo studio è apparso su *"La Coltura Geografica"*, nn. 2-3 del 1931.

"Generalità. Origini e sviluppo del porto.

La città di Fano, che si estende dal Metauro fin oltre al torrente Arzilla, da quando ebbe il nome di Colonia Giulia Fanestre, sentì la necessità di un porto, a causa della sua posizione geografica nel punto dove la Via Flaminia, partendo da Roma, tocca l'Adriatico.

Vi sono notizie che, al principio del secolo XII, Venezia ebbe relazioni col porto di Fano, il quale faceva concorrenza a quelli di Pesaro, di Senigallia e di Ancona.

Dell'antico porto romano quasi nulla rimase. Pandolfo Malatesta, nel 1421, imponeva una colletta per la costruzione del porto Fanese, che venne condotto a termine; già nel 1466 era diventato così inservibile che si deliberò di creare alla foce dell' Arzilla un altro porto, che ebbe in breve la medesima fine

E parimenti andarono a monte nel 1566 e nel 1600 i progetti per iniziare dei nuovi lavori portuali. Nel 1610 una forte inondazione, avendo distrutti parecchi molini, obbligò il Comune a scavare un canale, che derivava, a Km. 9,5 dalla foce, l'acqua del Metauro fino presso la città per mettere in funzione altri molini da ricostruire.

L'architetto del popolo romano, Rainaldi Girolamo da Ferrara, ebbe l'idea, che il canale potesse servire anche da porto e formulò un progetto, che fece pervenire a Galeotto Uffreducci da Fano, cameriere segreto di Papa Paolo V Borghese.

Dopo molte vicende, tergiversazioni e contrasti da parte dei pesaresi e degli Anconetani, i quali vedevano nell'attuazione del progetto una concorrenza al proprio traffico, il nuovo porto, che ebbe il nome di Borghese, fu portato a compimento agli 8 di settembre 1616 con l'ingente spesa di 50 mila scudi e con la causa intentata all'architetto, perché il porto, qualche anno dopo, s'interrava.

Del Porto Borghese non è restato che una medaglia in onore di Paolo V, e una loggia prima adibita a magazzino e oggi messa a nuovo per desiderio del principe Fernando Borghese e per opera del locale Genio Civile, diretto dall'insigne perito cav. Morena.

La darsena, che si osserva nella medaglia, venne ristretta per dar luogo al vero porto canale, sorto verso il 1735, immettendovi le acque con un salto pittoresco di 10 metri, detto Cascata della Liscia da cui si alimenta da pochi anni una centrale elettrica.

I lavori eseguiti non furono definitivi, perché inadeguati al crescente numero delle navi e allo sviluppo della pesca; infatti dal 1840 al 1930 le barche aumentarono come indicano i dati riportati in nota.

Ma, per l'angustia del porto, i pescatori fanesi non solo erano costretti a rifugiare le imbarcazioni a Pesaro, a Senigallia, ad Ancona, oppure a ricoverarsi con grave danno nella piccola rada dell' Arzilla, ma dovevano bene spesso lottare fra gravi ostacoli nelle manovre di entrata e di uscita, specie se il mare dava segni di tempesta. Poiché le condizioni della pesca peggioravano, si fecero molti progetti; in tal modo, nel 1910, venne sistemato il vecchio molo guardiano; nel 1912 fu costruito il bacino di stazionamento antistante la torre del fanale; nel 1914 si aperse il bacino di espansione; dal 1928 al '30 si fece, alla radice del molo guardiano, il nuovo bacino di levante e, così, parvero rimossi i danni arrecati alla consistenza del naviglio e alla floridezza dell'industria peschereccia fanese.

Con la costruzione del nuovo bacino di levante, lo specchio d'acqua, aumentato di quasi 9.000 metri quadrati, può raccogliere ora sufficientemente le imbarcazioni di Fano; ma, d'altro lato, il vecchio porto-canale si è reso un po' difettoso, perché, con la costruzione dei moli a difesa dell'abitato rivierasco della spiaggia di sottomonte, si determinò la scomparsa di una barra sabbiosa mobile, che, a 150 metri circa dalla bocca portuaria, attenuava l'agitazione dei marosi. Difatti, questa scomparsa ha provocato l'approfondimento dei fondati per quasi metri 4,50, mentre prima la variazione oscillava da metri 2 a metri 2,60.

Così per ridare la completa tranquillità al canale, si dovrebbe prolungare il molo di levante almeno di 150 metri e di 40 quello di ponente e costruire, inoltre, un piccolo pennello in prossimità dell'attuale bacino verso la bocca d'accesso;

oppure si potrebbe ampliare il nuovo bacino verso levante per una larghezza di 30 metri e una lunghezza di 250.

Il porto-canale, così com'è, misura dalla ferrovia all'estremità foranea metri 660 ed è largo 18 metri, profondo 2,80 sotto lo zero idrometrico. Lo zero idrometrico è m. 0,63 sotto il livello medio.

Nel bacino di stazionamento la media profondità è di metri 3,60 con una larghezza di metri 40; nel bacino di espansione si ha la lunghezza di metri 166 e la larghezza media di metri 110. Nel nuovo bacino la profondità misura quasi 4 metri. Il porto-canale utilizzato spazia per un'area di circa 5 ettari.

Maestro e ponente sono per lo più venti invernali; soffiano libeccio e greco in primavera; predomina il greco d'estate; nell'autunno quasi sempre spira nuovamente il libeccio, che è, per così dire, il vento più comune dell'anno.

Nel secolo scorso si prolungò il porto al mare con due moli, mentre un altro molo fu messo a difesa delle sensibili mareggiate del fiume Metauro apportatrici di alluvioni."

Stato di fatto urbanistico – viabilità, caratteristiche tipologiche e funzionali

Il Porto di Fano non è dotato di un piano regolatore portuale inteso come quello previsto dalla legge 84/94. Il Piano Regolatore del Porto attualmente è costituito dal progetto di massima della Società Aquater, esaminato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 481 del 26/11/1986.

Successivamente, tale strumento è stato integrato e reso esecutivo con il progetto di ristrutturazione ed ampliamento del febbraio 1992 *"Affidamento in concessione della progettazione ed esecuzione per successivi stralci funzionali delle opere di ampliamento e ristrutturazione del Porto di Fano"* approvato dal Comune di Fano con Delibera n. 931 del 26/11/1994.

Il progetto di ampliamento degli anni '90 costituisce il vigente Piano Regolatore Portuale del porto di Fano in quanto entra nel dettaglio della viabilità complessiva, definisce le aree, le destinazioni d'uso, le opere a mare nonché gli edifici del comparto destinato all'attività diportistica.

Tale piano, però, non definisce parametri urbanistici per le aree a terra: darsena e banchine vecchie su viale Adriatico, banchine e aree a terra delle nuove darsene.

Vista la necessità di definire una pianificazione delle aree a terra del Porto, nell'anno 2005 il Comune di Fano ha intrapreso la strada di una variante parziale

al PRP, a seguito di una proposta avanzata dalla Società Marina Group s.r.l., concessionaria della nuova area produttiva situata a Sud-Est della darsena centrale e dell'area limitrofa al laboratorio di biologia marina, creatasi a seguito dei lavori di ampliamento del Porto di Fano.

Tale proposta veniva trasmessa dal Comune di Fano alla Regione Marche nel dicembre del 2005.

La variante risultava necessaria per adeguare l'altezza massima dei fabbricati da 7,00 m, stabilita dalla Regione Marche con DGR n. 533 del 27/02/1995, a 17,00 mt come proposto dai concessionari per esigenze legate alla cantieristica.

Esaminata la proposta trasmessa dal Comune, la Regione Marche P.F. demanio Idrico, Porti e LL.PP. ha rilevato le seguenti criticità:

- il progetto è carente di organicità: le aree progettate non sono, in alcun modo, messe in relazione all'esistente e alle prospettive di sviluppo delle varie attività:
- la variante dovrebbe comprendere la descrizione dell'esistente, in particolare, eventuali proposte di rifunzionalizzazione e riattamento dell'area cantieristica e manutentiva in modo da rendere possibile la valutazione del complessivo assetto interno e le possibili ricadute sul territorio;
- non si riscontrano analisi quantitative delle funzioni esistenti e di progetto che giustifichino il dimensionamento progettuale proposto, soprattutto in relazione alle cubature;
- l'ubicazione e il dimensionamento delle aree a parcheggio debbono essere verificate sulla base del fabbisogno, in relazione alle attività esistenti e a quelle previste;
- si nutrono perplessità sul collegamento del Porto con la zona bellocci, in quanto il progetto prevede che il transito, considerevole ed ingombrante, si svolga su un tratto del lungomare;
- il piano portuale sebbene generico e lasci ampi spazzi di azione richiede precise e puntuali verifiche nell'atto della variante. L'altezza massima indicata è di 7.00 m, il suo superamento va attentamente analizzato e giustificato.

Con nota del 24/09/2007, il Comune di Fano ha depositato presso la Regione Marche gli elaborati costituenti il Piano Regolatore Portuale e la Delibera del Consiglio Comunale n. 167 del 31/07/2007 con cui l'Amministrazione Comunale ha fatto proprio il Piano predisposto dal personale del settore Urbanistica del Comune di Fano.

La Regione Marche con DGR n. 329 del 10/03/2008 ha adottato, formulando osservazioni da recepire in fase di approvazione definitiva del piano, la proposta di Piano Regolatore Portuale.

L'ambiente urbano circostante l'area portuale si caratterizza come una zona che presenta tessuti edilizi a bassa densità (lato Sassonia), caratterizzati dalla prevalenza del tipo edilizio mono o bifamiliare a due piani con spazi ampi per la pertinenza. Sono presenti anche volumi edilizi di maggiore dimensione e peso (caseggiati condominiali che raggiungono in alcuni casi i cinque livelli fuori terra). La parte storica del quartiere è leggibile negli isolati immediatamente a ridosso del porto canale, caratterizzati prevalentemente da tipologie a schiera, in alcuni tratti tipologicamente interessanti dal punto di vista storico-documentale.

L'area del porto è collegata alla rete nazionale autostradale dai caselli di Fano a nord e Marotta a sud, e dalle stazioni ferroviarie di Fano, Pesaro e Marotta.

Punti di collegamento al sistema regionale e nazionale:

- FF.SS. - stazione di Fano, Marotta;
- Autostrada A14 - caselli di Fano (Bologna), Marotta (Bari).
- Strada statale n° 16 Adriatica.

Sistema distributore longitudinale di valle:

- Strada statale n° 3 Flaminia, ormai sostituita come collegamento di penetrazione interna dalla strada statale n°3 "Nuova Flaminia".

Altre strade di interesse:

- Strada statale n° 16 Adriatica nei tratti urbani via Pisacane, viale XII settembre, viale Gramsci, viale Bruno Buozzi, viale 1° maggio
- Via Roma, collegamento con la zona industriale Bellocchi
- Viale Adriatico, viale N. Sauro
- Viale Colombo, viale Battisti (sovrappassi ferroviari).

Come tutte le realtà portuali inserite all'interno di un tessuto urbano consolidato presenta carenza di parcheggi e un inadeguato sistema di collegamento con la realtà produttiva retrostante dovuto anche ad numero ormai insostenibile di automezzi circolanti in ambito cittadino che interferiscono con il traffico da e per il porto.

Inoltre il porto, divenuto oramai un area produttiva artigianale all'interno della città genera essa stessa una buona quantità di trasporti eccezionali dovuti alla necessità di realizzare gli allestimenti finali prima del varo delle imbarcazioni

prodotte sia nella zona industriale di Bellocchi, sia in altri comuni della vallata Orcianese.

E' attualmente in fase di studio e già prevista come opera infrastrutturale di interesse strategico nel PRG un nuovo collegamento che permetterà di raggiungere il porto direttamente dalla zona industriale "Bellocchi", evitando buona parte del territorio urbanizzato. Si tratta della cosiddetta "strada delle barche". Sarà questa una struttura che, utilizzando in gran parte sedi stradali esistenti mediante allargamenti e adattamenti, permetterà un più agevole scambio tra gli insediamenti industriali con un notevole sgravio di traffico sulle aree del centro cittadino.

Per risolvere tale situazione problematica sarebbe opportuno, inoltre, valutare la fattibilità di realizzare una struttura "a giorno" per l'alaggio delle imbarcazioni lungo il litorale, in corrispondenza degli accessi stradali funzionali, per consentire un rapido collegamento con i cantieri della zona.

Il Porto – aspetti marittimi e portuali

Il porto di Fano è situato allo sbocco del Canale Albani ed è protetto da due moli (est ed ovest). Internamente è costituito dal Canale Albani (porto canale), dal bacino di ponente (Darsena "*Pipeta*"), dal bacino di levante (Darsena "*Giurgin*"), dalla nuova darsena centrale e dalla darsena nord dove troviamo l'approdo turistico "Marina dei Cesari" (operativo dal 15/6/2003 con possibilità di ospitare barche sino a 15 m di lunghezza con pescaggio max di 3,5 m).

In base alla classificazione ancora vigente, per la mancata attuazione dell'art. 4 della Legge 84/94, il Porto di Fano risulta di 2ª categoria- 3ª classe.

L'area del Porto è in parte data in concessione demaniale a diversi soggetti privati che svolgono attività connesse con la pesca, cantieristica, diporto e attività a vario titolo legate alla nautica.

Il Porto di Fano, come si presenta attualmente, è stato strutturalmente realizzato nel 1952 quando venne predisposta la costruzione di una diga esterna

per la formazione di un rinterro. Un ulteriore prolungamento del molo di levante fu realizzato nei primi anni ’60 e i lavori all’interno furono terminati negli anni ’70.

Il Piano Regolatore del Porto, presentato come progetto di massima della Società Aquater, è stato esaminato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 481 del 26/11/1986. Successivamente, tale strumento è stato integrato e reso esecutivo con il progetto di ristrutturazione ed ampliamento del febbraio 1992 *“Affidamento in concessione della progettazione ed esecuzione per successivi stralci funzionali delle opere di ampliamento e ristrutturazione del Porti di Fano”* approvato dal Comune di Fano con Delibera n. 931 del 26/11/1994.

La Regione Marche con DGR n. 533 del 27/02/1995 ha rilasciato la Dichiarazione di compatibilità ambientale e autorizzazione paesaggistica per il *“progetto esecutivo generale di ampliamento e ristrutturazione del Porto di Fano e progetto esecutivo del primo stralcio funzionale dell’ampliamento e ristrutturazione del Porto di Fano”*.

I lavori relativi al progetto di *“Affidamento in concessione della progettazione ed esecuzione per successivi stralci funzionali delle opere di ampliamento e ristrutturazione del Porti di Fano”*, per complessivi 5 stralci sono stati realizzati con finanziamenti regionali negli anni 1991/2002 e hanno permesso la costruzione di due nuove darsene.

Il Comune di Fano e la Regione Marche con la realizzazione delle nuove opere portuali e con la concessione alla società “Marina dei Cesari” dello specchio acqueo della terza darsena per la costruzione del porto turistico, hanno avviato investimenti per un totale di 25 milioni di euro, dotando la città di una infrastruttura capace di valorizzare alcuni settori produttivi estremamente importanti per l’economia provinciale e regionale.

Obiettivi

Gli obiettivi principali che il nuovo P.R.P. in fase di approvazione dovrà raggiungere, sono i seguenti:

- definire le diverse parti funzionali del porto, individuando il suo ambito più autonomo e specialistico, le aree di interazione con le attività urbane e le connessioni con la città e il territorio (individuazione di sotto-ambiti);
- prevedere, per ogni sotto-ambito, indici e parametri che costituiscono le “unità di misura” necessarie a definire l’intensità della trasformazione prevista in un qualsiasi progetto urbanistico;

- confermare la destinazione dei tre specchi d'acqua e precisamente nella vecchia darsena troveranno posto le banchine per la pesca, nella nuova darsena attigua all’esistente la cantieristica e pesca, nell'ultima darsena, la più grande, le imbarcazioni da diporto,
- migliorare la logistica delle zone interne all’area portuale evitando, per quanto possibile, le interferenze tra le zone riservate alle attività produttive e la viabilità principale di accesso al nuovo approdo turistico, cercando di conciliare requisiti di efficienza gestionale e di sicurezza. Le aree e le banchine prospicienti gli insediamenti industriali saranno a tutti gli effetti aree di lavoro, pertanto aperte agli addetti e sulle quali avrà effetto la normativa in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro.;
- modifica della strada di ingresso al porto per consentire un migliore accesso alla darsena cantieristica ad imbarcazioni di lunghezza fino a 35 mt che continueranno ad essere costruite ed allestite nella zona industriale della zona “Bellocchi”;
- evitare, con la razionalizzazione della viabilità, le interferenze tra operatori della pesca, della cantieristica e diportisti;
- completamento di due aree destinandole ad attività produttive distinte: polo produttivo della pesca e sua filiera; polo produttivo della cantieristica;
- dotazione dell’area di tutte le urbanizzazioni necessarie per permettere i nuovi insediamenti;

4.2.3 PORTO DI SENIGALLIA

ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE

Cenni storici

Senigallia venne fondata sul mare alla foce del fiume Misa, nel IV secolo a.C., dai Galli Senoni e fu la prima colonia romana lungo la sponda adriatica.

Nell'anno 585, l'Imperatore Maurizio I suddivise in sette distretti militari l'Esarcato d'Italia.

Uno di questi, in seguito trasformato in provincia, comprendeva i territori di cinque importanti città episcopali: Rimini, Pesaro, Ancona, Senigallia e Fano.

Queste cinque città presero quindi il nome di "Pentapoli Marittima".

Importante centro in età Imperiale, Senigallia divenne, nel tempo, uno dei fulcri della Pentapoli e dell'Esarcato di Ravenna.

Passata al nascente Stato della Chiesa, nel XII secolo diventa libero comune partecipando attivamente alle lotte del periodo.

Città di tradizioni ghibelline, Senigallia subisce duri colpi nel Duecento, rimane in stato di abbandono per lunghi anni e risorge nella seconda metà del XV secolo per opera di Sigismondo Malatesta prima, e di Giovanni della Rovere poi.

In quegli anni vengono ricostruite le mura di cinta e la Rocca Roveresca, ma soprattutto la città si ripopola favorita in questo dalla ripresa economica determinata dallo sviluppo agricolo e dalle nuove attività mercantili.

Il porto di Senigallia diviene centro del commercio marittimo del Ducato di Urbino e dopo la devoluzione del 1631 questa sua funzione si estese a tutto lo Stato Pontificio.

Fulcro dei commerci della città è la sua famosa "Fiera della Maddalena", che tra la metà del 600 e la fine del 700, favorita dalla franchigia del porto, raggiunge la massima importanza.

Lungo le due sponde del canale urbano avvenivano i commerci delle granaglie, del legname, delle spezie e dei manufatti, e negli anni di maggior splendore approdarono nel porto, in occasione della fiera, fino a 500 imbarcazioni.

Nella metà del XVIII secolo, Benedetto XIV approva l'ampliamento della città che, in una prima fase, consiste in una trasformazione e razionalizzazione

dell'esistente, mentre nella seconda raddoppia l'estensione della città che tornerà ad essere identica a quella della Senigallia romana.

Alla decadenza della "Fiera", determinata da diversi fattori, la città risponde cercando uno sbocco turistico che si concretizzerà nel 1854 con l'apertura dello Stabilimento Bagni.

Il Porto – aspetti marittimi e portuali.

Il porto di Senigallia è iscritto nella 2ª categoria, 2ª classe ed è quindi di competenza regionale.

Si tratta di un'infrastruttura pubblica ad uso promiscuo, in quanto in essa convivono le attività della pesca, della cantieristica e del diporto.

Il nuovo Piano Regolatore del porto di Senigallia è stato predisposto in coincidenza del Piano Particolareggiato approvato dal Comune di Senigallia ed è inserito nel Piano Regolatore Generale vigente e quindi in tutti gli strumenti di Pianificazione Regionale e Provinciale.

La Regione Marche ha approvato il Nuovo Piano Regolatore Portuale con D.G.R. 23.10.2001 n. 2471 dopo la conclusione della procedura di VIA nazionale, di cui al DEC/VIA/2260 in data 18/10/1995.

Il porto si Senigallia è inserito nella programmazione dei porti regionali ed ha usufruito nel passato dei finanziamenti dedicati dalla Regione a tali porti.

Nel settore della pesca la Regione ha finanziato della opere attraverso i programmi con contributo europeo.

Il Progetto Generale del Piano Regolatore contribuisce al miglioramento della sostenibilità ambientale dell'area poichè produrrà i seguenti vantaggi:

- miglioramento delle condizioni di accessibilità nautica al porto (trasformazione dell'imboccatura e definitivo svincolo dal fiume Misa – risoluzione del problema del trasporto solido legato alle piene fluviali e del relativo deposito dei materiali all'interno delle darsene: il porto rimane inagibile per lunghi periodi per le difficoltà dovute alle operazioni di dragaggio delle darsene e dell'accesso ad esse);

- migliore utilizzazione delle aree a terra e degli specchi acquei relativi alle attività cantieristiche, della pesca e del diporto, attraverso una riorganizzazione funzionale (monofunzionalità delle darsene) con diminuzione delle fonti di inquinamento;
- recupero del rapporto città-porto, attraverso una migliore accessibilità veicolare e pedonale;
- miglioramento della qualità delle opere delle darsene (aumento della circolazione delle acque interne con la nuova apertura).

Negli anni passati sono stati realizzati i primi tre stralci delle opere previste dal P.R.P., con finanziamenti della Regione Marche, ai sensi della L.R. n. 9/89, per un ammontare complessivo di circa 2,6 milioni di euro.

L'Accordo di programma Quadro "Sistemi Portuali", sottoscritto in data 24/06/2004 dalla Regione Marche con i Ministeri competenti, ha previsto il completamento del nuovo avamporto (4°stralcio), con l'assegnazione di fondi di cui alla delibera CIPE n. 17/2003 per un importo di 4,5 milioni di euro.

Tale intervento, per un importi complessivo di 5'450'000,00 di euro (950'000,00 euro a carico del comune di Senigallia) è stato già completato.

In data 30/11/2005 è stato sottoscritto dalla Regione Marche con i Ministeri il 1° atto integrativo all'Accordo di Programma Quadro "Sistemi Portuali" che integra l'intervento già programmato attraverso la chiusura dell' accesso al porto con sistemazione del molo esistente e realizzazione di una paratia mobile (Porta Vinciana) in grado di regolare l'afflusso delle portate e di mantenere un'apertura durante l'estate (5° stralcio).

Tale intervento di 5° stralcio è stato individuato dalla Regione Marche con delibera n. 141 del 01/02/2005 è finanziato con le risorse di cui alla deliberazione CIPE 20/2004 per un importo di 2'227'307,60 euro e 560'850,92 euro con le economie del 4° stralcio per un importo complessivo dei lavori di 2'788'157,52 euro.

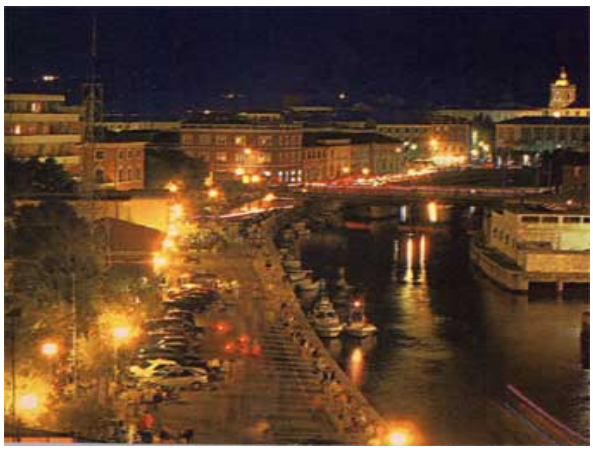
I relativi sono stati completati.

In data 14/11/2007 è stato sottoscritto dalla Regione Marche con i Ministri competenti il 2° atto integrativo all' Accordo di Programma Quadro "Sistemi Portuali" che prevede l'intervento del 6° stralcio dei lavori di ristrutturazione e miglioramento del porto di Senigallia per un importo di circa 1,9 milioni di euro.

Il progetto prevede, in attuazione del vigente P.R.P. ed in prosecuzione dei lavori già iniziati ed attuati, la sistemazione sia del molo di levante che di parte di quello di ponente con opere di arredo urbano e di adeguamento funzionale, in modo da ricavare un area di accesso pedonale di particolare pregio ambientale.

Obiettivi

Gli obiettivi principali che il nuovo P.R.P. del porto di Senigallia vuole raggiungere, sono i seguenti:



- realizzazione di una struttura in grado di rispondere alle esigenze di spazi e servizi espressi dalla nautica da diporto, tenendo conto della programmazione regionale;
- potenziamento delle attività economiche che si sviluppano nell'area portuale (pesca, cantieristica di allestimento, nautica da diporto), sia attraverso la specializzazione delle darsene, sia con il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture (nuovo mercato ittico per la pesca, nuovi spazi e scali di alaggio per la cantieristica, qualificazione degli ormeggi e dei servizi a terra per il diporto, ecc.). Nel nuovo P.R.P. le attività cantieristiche vengono collocate nell'avamporto, in modo da recuperare aree a terra per parcheggi e servizi. Nella nuova darsena sono collocate le imbarcazioni da diporto, mentre la seconda darsena viene lasciata per potenziare le attività che si sviluppano con maggior dinamismo e la darsena più antica viene destinata alle imbarcazioni da pesca;
- recupero del rapporto città-porto attraverso la realizzazione di nuovi collegamenti viarie e pedonali, utilizzando gli spazi del "Cantiere Escavazione Porti" per collocare una struttura di interscambio con il centro storico della città;
- creazione di un nuovo avamporto che, senza protrarsi in mare più dell'attuale molo di levante, consente di staccare l'accesso al porto dal fiume Misa, risolvendo così la difficile convivenza con le piene del fiume. Questa soluzione che non comporta ulteriori occupazioni di spiaggia né prevede alterazioni della dinamica costiera, rende l'accesso al porto più sicuro.

Una volta completate le opere previste nel P.R.P. saranno disponibili le seguenti attrezzature:

- **Pesca**: darsena di mq 6.300 per n. 85 imbarcazioni, deposito carburanti, mercato del pesce;

- **Cantieristica**: le attività di allestimento, di manutenzione e di servizi destinati alla pesca e alla nautica da diporto verranno insediate nell'avamporto, come previsto nel Piano Regolatore Portuale.
- **Nautica da diporto**: darsena di mq 25.794 per complessivi 336 posti barca; pontili di ormeggio attrezzati con tutti i servizi (acqua, energia elettrica, telefono, ecc.), impianto fognario, servizio carburanti, servizio manutenzione, sede per Associazioni e servizi generali.
- **Parcheggi per n°400 posti**

Per migliorare il rapporto città-porto, è necessario realizzare la riqualificazione dell'area compresa tra il porto e la città, in particolare le iniziative dovranno riguardare: la nuova viabilità per i collegamenti fra la S.S. Adriatica ed il porto e fra la riviera di ponente e quella di levante; il recupero dei manufatti delle industrie dismesse nell'area portuale per nuovi usi relativi alle attività portuali da sviluppare e per stabilire una continuità urbanistica con la città. Infatti è importante la riconversione del complesso industriale, che oggi costituisce un "punto singolare" con evidenti ripercussioni sul funzionamento del "sistema" città - porto e sulle componenti paesaggistiche.

Si dovrà aggiornare e precisare il quadro delle previsioni di sviluppo per meglio indirizzare i futuri investimenti in considerazione che si riscontra una crescente attività diportistica che determina l'esigenza di aumento dell'offerta di posti barca, miglioramento della qualità dei servizi e, come indotto, nuove opportunità di sviluppo legate alla cantieristica.

Il Comune di Senigallia ha in fase di elaborazione un aggiornamento del vigente P.R.P. nel quale sono previsti degli adeguamenti tecnici-funzionali per l'aumento del numero dei posti barca senza modificare le opere strutturali e idrauliche esistenti.

La recente ristrutturazione del porto, con la realizzazione della nuova imboccatura svincolata dal fiume Misa, consente di prevedere un ampliamento del bacino interno nell'area a nord del porto,a ridosso del molo di sottoflutto, per fare fronte alle esigenze di sviluppo dei settori economici presenti nello scalo marittimo (nautica da diporto, pesca e attività connesse).

In particolare, lo specchio d'acqua racchiuso fra il sistema delle opere di difesa della costa ed il molo di ponente del nuovo avamporto potrà essere utilizzato per ricavare una nuova darsena e/o dei punti di ormeggio, mediante la realizzazione di modeste opere in mare.

Con tale potenziamento si prevede di poter raggiungere un numero complessivo di 900 posti barca.

Lo sviluppo del porto è stato accompagnato da una crescita della industria nautica di qualità, avvenuta soprattutto nel distretto del Cesano con l'insediamento di attività legate alla nautica ormai di livello internazionale sia per fatturato sia per numero di addetti.

Le imbarcazioni vengono realizzate in stabilimenti lontano dalla costa ma il settore ha necessità di punti di approdo e di stazionamento all'interno dei porti marchigiani dove vengono effettuati gli allestimenti finali, le riparazioni e manutenzioni.

I trasporti speciali creano notevoli disagi per i residenti e per il traffico e costi notevoli per gli operatori.

Per risolvere tale problematica sarebbe opportuno valutare la fattibilità tecnica di realizzare una struttura "a giorno" per alaggio delle imbarcazioni lungo il litorale in corrispondenza degli accessi stradali funzionali per consentire un rapido collegamento con i cantieri della zona.

La costruzione di due pontili permetterebbe di alare le barche costruite o in deposito negli stabilimenti della Val Cesano e dalle altre strutture di ricovero invernale senza interessare per il trasporto all'area portuale la viabilità cittadina.

Si costruirebbe un "sistema portuale" integrato attraverso il quale si ridurrebbero gli impatti negativi legati al traffico ed alla necessità di impegnare aree all'interno del porto per lavorazioni inquinanti.

I pontili di alaggio del Cesano potrebbero essere un nodo di scambio facilmente accessibile, vista la viabilità esistente, il trasferimento delle imbarcazioni ai porti di Senigallia, Fano ed Ancona potrebbe avvenire via mare.

4.2.4 PORTO DI ANCONA

ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE

Cenni storici

Il golfo di Ancona, compreso fra due promontori Guasco e dell'Astagno, ha costituito un sicuro riparo ai naviganti sin dal XVI secolo a.C..

Ritrovamenti dell'epoca micenaica testimoniano che già nel XIII secolo a. C. esistevano scambi commerciali con la Grecia. I Piceni, successivamente, estesero

i traffici alla costa istriana e a quella dalmata. Infine i Dori, provenienti dai loro iniziali insediamenti a Siracusa, si stabilirono nel porto e nel territorio e, senza entrare in conflitto con la popolazione locale, fondarono la città e le diedero il nome di Ankòn che, in greco, significa gomito e che fa riferimento alla morfologia del promontorio che protegge il golfo di Ancona.

Tale denominazione è poi passata per esteso a tutto il territorio della città, che si presenta al turista come una graziosa acropoli greca.

Il golfo venne attrezzato, inizialmente, ad opera dei fondatori con i primi moli e, successivamente, i romani completarono il lavoro dei predecessori greci.

La più organica modifica del porto naturale fu compiuta dall'imperatore Traiano, dal 99 al 116 d.C.,, con la realizzazione del porto artificiale. L'imperatore Traiano, nel II secolo d.C., fece eseguire importanti opere marittime e scelse lo scalo anconetano come luogo di partenza per le guerre contro i Daci. In onore dell'imperatore Traiano, il Senato anconetano fece erigere il monumentale arco trionfale di cui ancora oggi si possono vedere le splendide vestigia.

Traiano, oltre a servirsi del porto di Ancona per la spedizione contro i Daci, lo attrezzò in modo adeguato per gli scambi con l'altra sponda dell'Adriatico e specialmente con l'Oriente.

Nei successivi periodi delle dominazioni bizantina e longobarda più che esercitare i traffici marittimi, la città sostenne pesanti azioni di guerra.

Nel IX secolo i Saraceni assediarono ripetutamente la città che venne quasi totalmente distrutta, assieme al suo porto. Fortunatamente venne risparmiato l'arco di Traiano. Gli Anconetani, a quel punto, prima di ricostruire la città, fortificarono il porto munendolo di una cinta muraria di difesa.

Alte torri quadrate, alla base delle quali vi erano delle portelle di accesso, proteggevano il porto. La città per chi vi arrivava dal mare, appariva affascinante, con ventiquattro torri che si innalzavano su mura che emergevano dal mare come una diga a difesa da ogni pericolo.

Anche le attuali costruzioni che si assiepano sul versante del colle Guasco conservano l'antico aspetto rude di difese murarie con i pertugi stretti, tipiche finestrelle delle fortezze medioevali.

In seguito trascorsero lunghi anni di fasi alterne, periodi di pace intercalati da momenti di crisi e di guerre, soprattutto per la rivalità di Venezia, che mirava all'egemonia dell'Adriatico e al monopolio del commercio con l'Oriente.

Ancona nella sua politica si appoggiò ai bizantini, opponendosi a Venezia e cercando di mantenere la massima possibile autonomia verso l'imperatore e la Chiesa.

Ma come tanti altri comuni italiani dovette subire la schiacciante potenza dell'autorità imperiale, che fece assediare Ancona nel 1167, senza riuscire però a farla capitolare. Infatti essa riuscì a respingere tutti gli assalti alle sue mura nel 1173, anno in cui subì il terribile assedio ad opera di Federico Barbarossa.

In tale occasione brillò l'eroismo dei suoi abitanti e della celeberrima Stamura (o Stamina), giovane impavida che riuscì, durante la battaglia, con una torcia ad appiccare il fuoco alla base di una torre nemica. In quella occasione si dimostrarono valide le mura che impedirono l'assalto delle truppe imperiali evitando ad Ancona il destino di Milano che aveva ceduto al Barbarossa.

Fra il XIII e XIV secolo, Ancona raggiunse il suo massimo splendore e divenne uno dei porti più importanti dell'Adriatico, secondo solo a Venezia che riuscì ad imporle di rinunciare a proclamare la propria indipendenza e ad accettare di sottomettersi allo Stato Pontificio. In questo periodo e fino al XVIII secolo, gradualmente, Ancona ed il suo porto iniziarono a declinare per importanza dei traffici e per valenza dell'intera città a causa delle esorbitanti tasse imposte ad ogni attività. Fu Papa Clemente XII che, con la concessione della franchigia doganale, la ricostruzione dei moli andati in degrado e la costruzione del Lazzaretto, affidata all'Architetto Luigi Vanvitelli, diede nuovo impulso al porto a alla città.

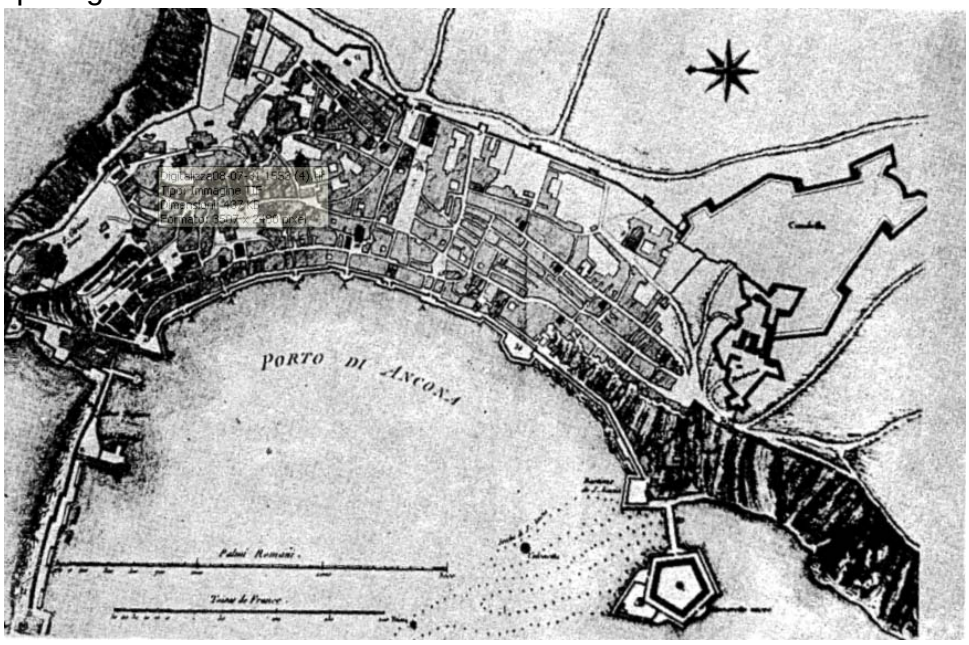
In seguito ci fu di nuovo una battuta d'arresto del traffico commerciale e mercantile del porto, per le ripercussioni della rivoluzione francese.

Ma Napoleone nel 1807 ne risollevò le condizioni inviando due ingegneri con l'incarico di creare stabilimenti marittimi e un nuovo cantiere navale.

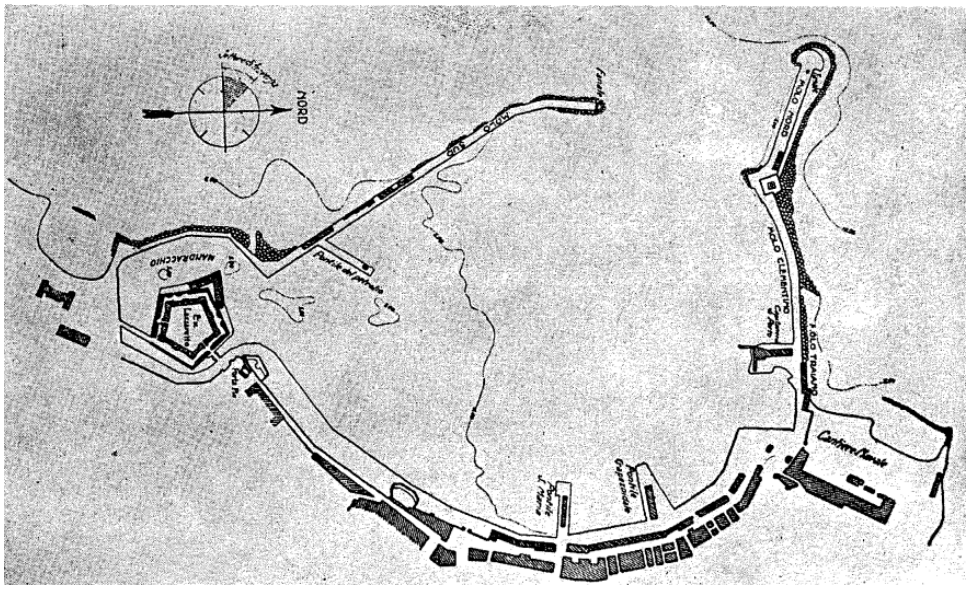
Napoleone fece anche prolungare il molo ed eseguire scavi per aumentare la profondità e la capienza del porto.

Dopo la restaurazione del governo pontificio i traffici marittimi tornarono ad intensificarsi, dando impulso a numerose attività, tanto che Ancona venne considerata a buon diritto il centro commerciale di tutta la costa orientale dell'Italia e un deposito merci d'Europa e del levante.

L'incremento del movimento portuale si verificò soprattutto negli ultimi decenni del 1800, dopo l'unificazione d'Italia, in concomitanza con un prolungamento dei moli e l'ultimazione della ferrovia nel retroterra e sul litorale, che rese più agevoli e snelli i traffici.



Planimetria del Porto di Ancona alla fine del sec. XVIII con le opere di Luigi Vanvitelli (Coll. Boni)



Planimetria del Porto di Ancona alla fine dell'anno 1905

Ai primi del ‘900 si verificò ancora un aumento di movimento di scambi e traffici del porto, dove il numero delle navi e l’affluenza dei passeggeri fecero registrare un aumento di circa il 60%.

Ancona era l’unico grande porto dell’Italia Centro-Orientale, occupando i primi posti negli scambi con l’Inghilterra e la Germania, oltre a quelli notevoli con l’Oriente. Come logica conseguenza nei primi decenni del secolo sorse in Ancona una zona industriale. Tra i progetti che vi hanno contribuito ricordiamo quelli del cap. Ferretti del 1906, dell’ing. Gagliardi Oliviero del 1909 e del Comune del 1913. Ma in seguito allo scoppio della prima guerra mondiale ogni attività marittima venne sospesa, né poterono intraprendersi gli altri lavori previsti dal piano regolatore, quali la costruzione della Capitaneria di Porto, il miglioramento degli impianti ferroviari e l’apparato dei mezzi meccanici di carico e scarico.

Lo stesso accadde nel 1939, allo scoppio della seconda guerra mondiale, quando i traffici marittimi furono paralizzati ovunque e di conseguenza anche nel porto di Ancona, dove cessò ogni attività commerciale. Il porto venne più volte bombardato e ridotto a cumulo di macerie. Nel 1945 la solerzia degli amministratori marittimi diede immediatamente inizio alle opere di ripristino degli impianti portuali.

Le acque vennero bonificate dai residuati bellici, vennero rimossi i relitti e dragati i fondali e si ricostruirono le banchine. Poi venne completamente ricostruita la rete ferroviaria, di cui erano rimasti che pochi binari contorti. Infine per dare maggiore impulso al porto nel primo dopoguerra, si realizzò un progetto per la creazione della zona industriale, che procedette a tappe alterne, sino ai giorni nostri.

Oggi lo scalo è uno dei più vitali e attivi del mediterraneo e svolge un ruolo primario nell'interscambio commerciale. Dal porto di Ancona transitano più di un milione e mezzo di passeggeri su rotte di collegamento con la Croazia, l'Albania, il Montenegro, la Grecia e la Turchia. In questo specifico settore, quello dei traghetti, detiene il record tra i porti italiani per numero di transiti internazionali.

Il Porto – aspetti marittimi e portuali

Il porto di Ancona è classificato nella 2ª categoria, 1ª classe dei porti marittimi nazionali, e nella 1ª categoria (difesa militare e sicurezza dello stato) in base al R.D. n. 5629 del 30.07.1988.

Con la Legge n. 84/1994 lo scalo dorico è stato inserito tra i 18 porti di interesse nazionale, sede di Autorità portuale.

Per la sua posizione strategica nel Corridoio Adriatico rappresenta il nodo di collegamento tra il Nord Europa ed il Sud Est del Mediterraneo, con una attività di movimentazione delle merci che lo colloca al secondo posto dopo Ravenna tra i porti commerciali del Medio Adriatico.

Piano Regolatore Portuale

La variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Ancona venne approvata in via definitiva con D.M. n° 1604 in data 14.07.1988, a seguito del parere espresso dalla Terza Sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP., con voto n° 1 del 27/28 gennaio 1988.

Tale Piano prevede la realizzazione di opere di rilevanza notevole, riguardanti l'ampliamento e l'ammodernamento dello scalo dorico mediante la costruzione di banchinamenti per complessivi m. 1360, con ampi piazzali retrostanti e adeguate difese esterne.

La nuova conformazione delle opere di difesa esterna consente di ricavare una nuova banchina rettilinea della lunghezza di m. 920 con fondali di m. -14,00 e la nuova imboccatura con canale navigabile profondo -15,00 m.

In conformità a tale Piano l'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Ancona elaborò in data 07.10.1988 prot. 10948 un progetto esecutivo dell'importo di £. 60

miliardi per “i lavori di prima fase delle opere a mare (di cui al voto n° 1/88) ” riguardante la realizzazione di un primo tratto della diga di sottoflutto per una estensione di 546 metri e di un primo tratto della nuova banchina rettilinea, per una estensione di 288,60 metri.

Tale progetto fu ritenuto meritevole di approvazione, con numerose prescrizioni, dalla 3^ Sezione del Consiglio Superiore, che si espresse in merito con il voto n° 78, reso nella seduta del 26.07.1989.

L’Amministrazione dei LL.PP. non diede però seguito alla procedura per l’affidamento dei lavori, in quanto, dopo varie vicissitudini, stipulò la convenzione in data 25.07.1991 n° 1776 di rep. con la quale affidò “ in concessione “ all’azienda dei Mezzi Meccanici la realizzazione delle opere di ammodernamento e potenziamento del Porto di Ancona.

A seguito di tale convenzione venne presentato dall’A.M.M. un nuovo progetto di massima che fu esaminato dall’Assemblea Generale nell’adunanza del 24.07.1992, voto n° 305.

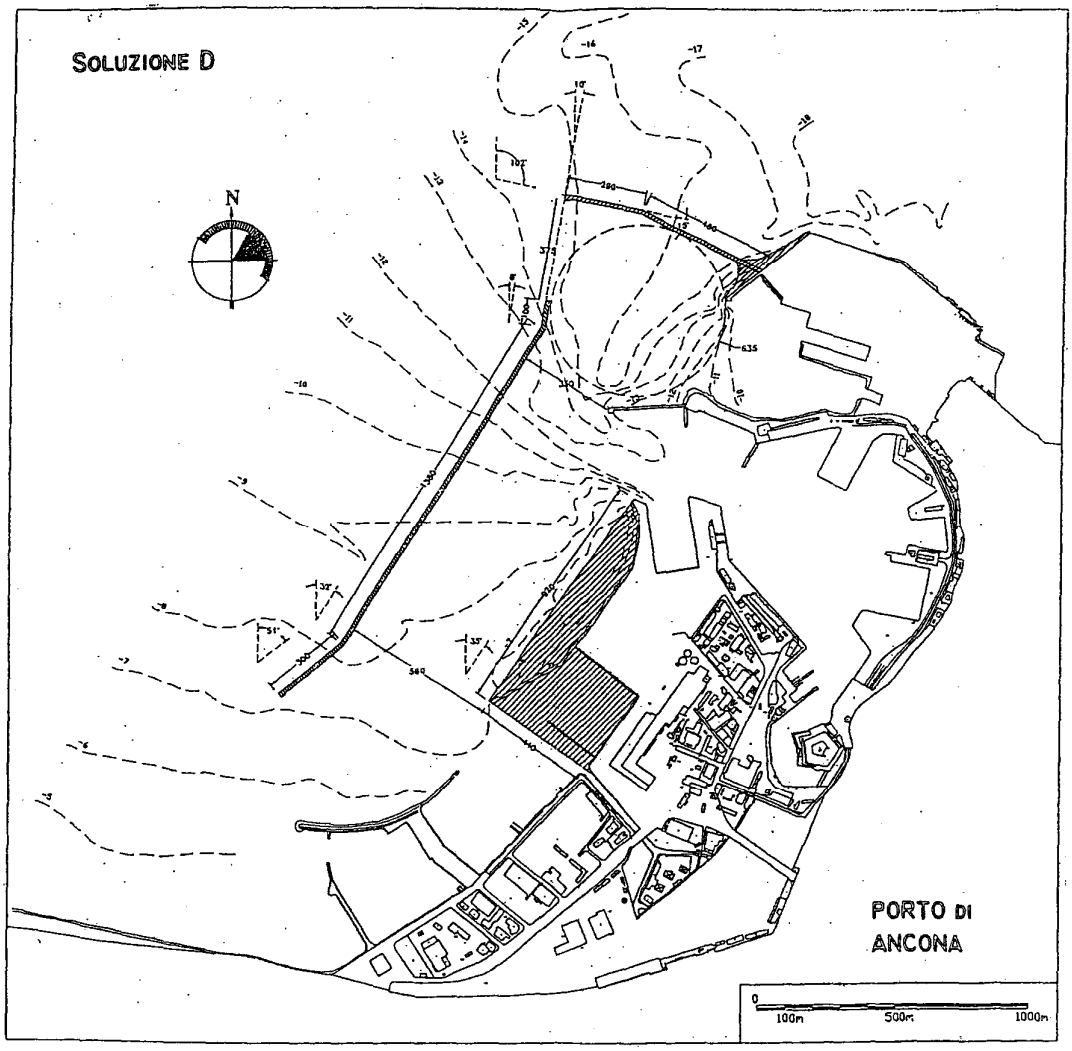
Con tale voto l’Organo Consultivo ritenne non meritevoli di approvazione gli elaborati presentati e formulò per le “opere a mare” una serie di osservazioni e la prescrizione di ulteriori studi necessari per individuare la soluzione ottimale delle nuove opere di difesa esterne.

Studi Integrativi

Successivamente L’Amministrazione dei LL.PP. pronunciò con apposito decreto, la decadenza della “concessione “ con l’Azienda M.M. ed avviò le procedure per l’effettuazione degli ulteriori studi richiesti dal Consiglio Superiore.

Sulla base di apposita convenzione in data 03.07.1996 l’Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. di Ancona fece eseguire all’Università di Ancona – Istituto di Idraulica – gli studi, le verifiche e le indagini integrativi finalizzati alla individuazione, nell’ambito delle previsioni generali del vigente P.R.P., della conformazione ottimale delle opere foranee sia nei riguardi della sicurezza della navigabilità all’imboccatura che della agibilità del bacino interno e della nuova banchina rettilinea, anche in rapporto alle priorità d’assegnare alla costruzione delle opere.

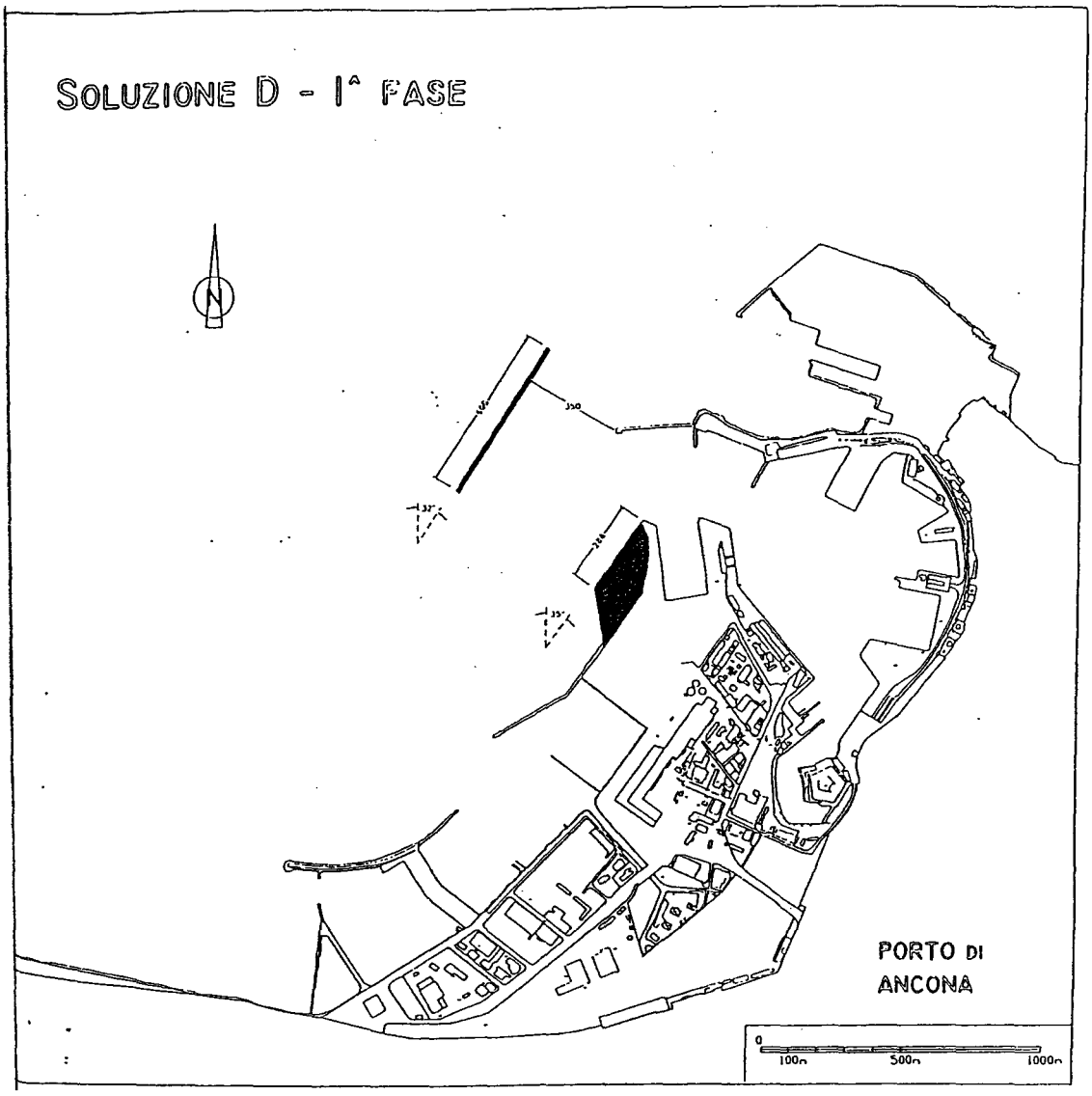
Gli studi eseguiti in ottemperanza alle prescrizioni del Consiglio Superiore dei LL.PP. consentirono, attraverso la sperimentazione di 5 diverse soluzioni (elaborate dall’Ing. Giorgio Occhipinti, per conto dell’Ufficio del Ministero dei LL.PP.), di scegliere la configurazione ottimale (soluzione D – figura seguente)



Soluzione "D": configurazione ottimale delle opere foranee (approvata dalla terza Sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 122 del 02.04.1997)

Gli stessi studi hanno consentito di individuare, nell'ambito della configurazione ottimale "D", la soluzione della "1ª fase" (figura seguente) atta a garantire l'operatività delle navi e l'agibilità del primo tratto della nuova banchina.

Il compendio degli studi idraulici e marittimi vennero esaminati favorevolmente dalla Terza Sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n° 122, reso nell'adunanza del 02.04.1997.



Soluzione "D": opere di 1ª fase

Opere a mare di 1^ Fase

Sulla base del predetto parere e di quello di cui al voto n° 78 del 26.07.1989 l'Ufficio del Genio Civile delle OO.MM. elaborò il progetto esecutivo di 1ª fase n. 3885 di prot. del 10.06.1997, ritenuto meritevole di approvazione con prescrizioni dalla Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto n. 305, reso nell'adunanza del 03.07.1997.

Le opere previste dal suddetto progetto di 1ª fase consistono:

- costruzione di m. 600 di diga di sottoflutto con andamento rettilineo orientato lungo i 32° N;
- realizzazione della banchina n° 26 della lunghezza complessiva di m. 334 orientata lungo i 35° N e retrostante piazzale della superficie complessiva di mq 48.000 circa.

Tali opere di 1ª fase, aggiudicate in data 23 dicembre 1998, sono ancora in fase di completamento a causa dei notevoli ritardi verificatesi per la realizzazione dell'intervento.

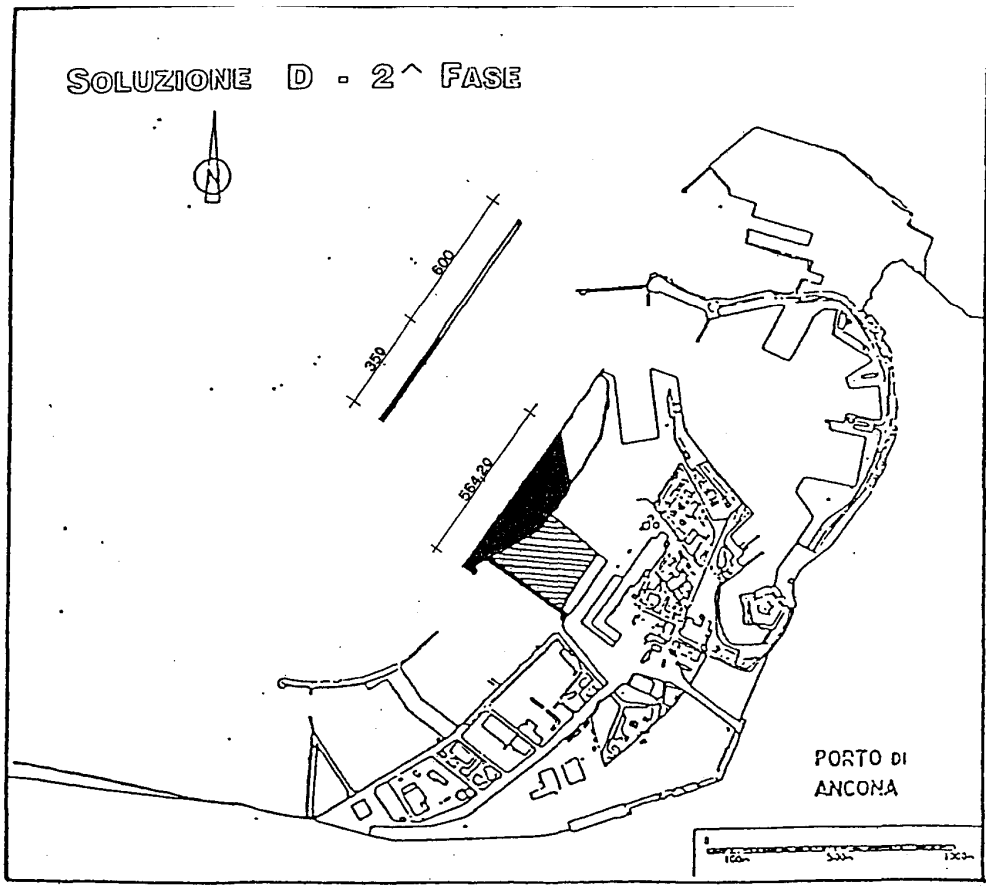
Opere a mare di 2^ Fase

Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, con Decreto Ministeriale del 27.10.1999, nel distribuire i fondi delle varie Autorità portuali, ai sensi dell'art. 9 della Legge n. 413 del 30.11.1998, assegnava all'Autorità Portuale di Ancona 49,5 miliardi di lire.

In data 11.02.2000 prot.n° 969, l'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. di Ancona inviava il progetto delle opere di 2a fase alla Terza Sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP. per l'esame ed il parere.

Tale progetto veniva ritenuto meritevole di approvazione con prescrizioni con voto n° 211 reso nell'adunanza del 24.05.2000.

Le opere previste dal progetto di 2ª fase (seguente figura) sono:



Soluzione "D": opere di 2ª fase

- costruzione di m 350 di diga foranea sottoflutto con andamento orientato lungo i 32° N ed il prolungamento dei m 600 della 1ª fase;

- realizzazione di m 564 di banchina e retrostanti piazzali orientata lungo i 35° N ed il prolungamento dei 334 m di banchina della 1ª fase.

I lavori sono stati appaltati dall'Autorità Portuale nell'anno 2002 e sono stati realizzati limitatamente alla parte della diga foranea.

Per quanto riguarda la banchina, l'Impresa fin dall'inizio aveva manifestato la volontà di non realizzare l'opera con la tipologia a "cassone", secondo la tipologia prevista dal vigente P.R.P. e in prosecuzione del tratto della 1ª fase già realizzato.

L'Ente appaltante anziché imporre all'Impresa l'esecuzione dell'opera nel rispetto del contratto ha commissionato ulteriori studi ed indagini per giustificare la necessità di modificare la struttura della banchina.

Nell'anno 2006 l'Autorità Portuale ha disposto la diminuzione consensuale dei lavori contemplati nel contratto in essere, senza procedere alla contestuale chiusura del contenzioso in corso con l'Impresa.

Successivamente è stato presentato un nuovo "progetto preliminare" per completare la nuova banchina rettilinea, dell'importo totale di 100 milioni di euro.

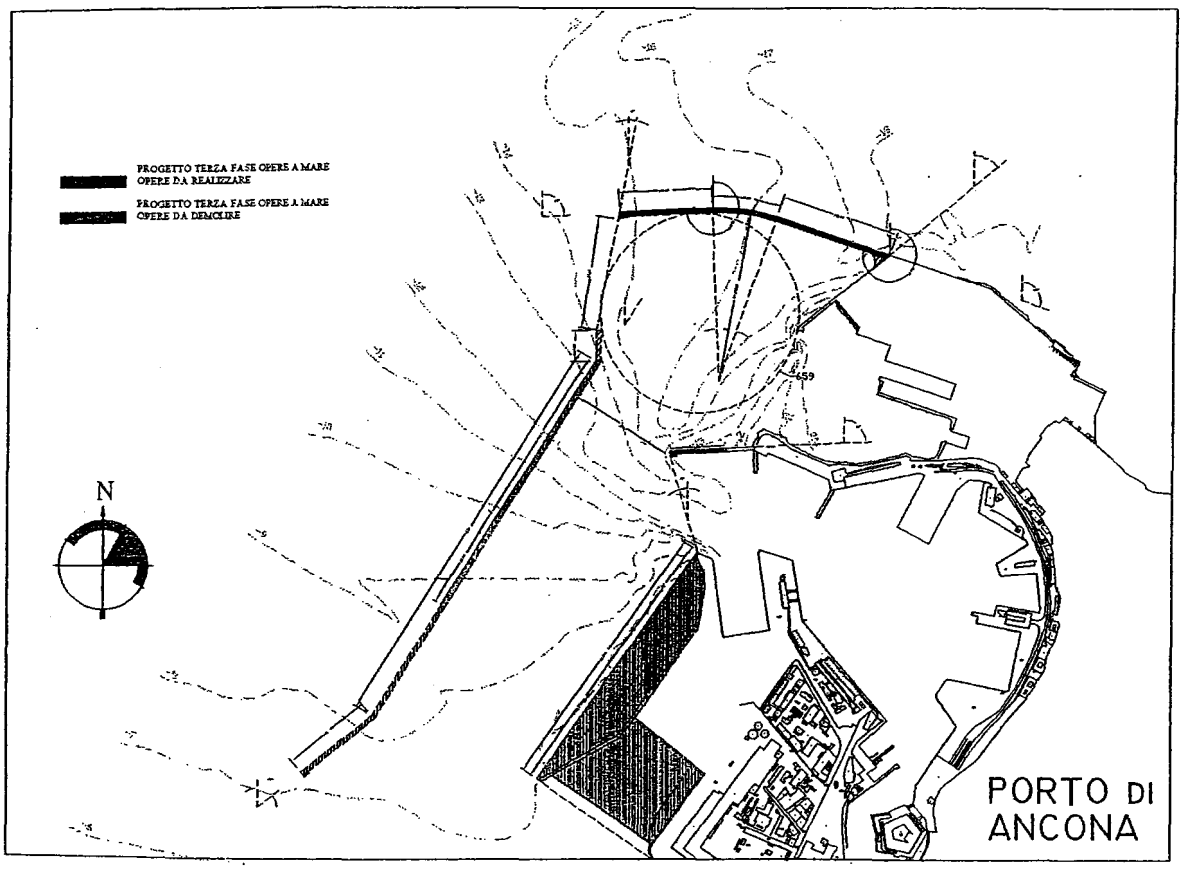
Tale progetto è stato respinto dall'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n° 230, reso nell'adunanza del 12.10.2007.

Il ritardo nella realizzazione della importante infrastruttura sta compromettendo le prospettive di sviluppo del Porto di Ancona.

Sarebbe auspicabile arrivare rapidamente al completamento della rilevante opera strategica, valutando, anche, l'opportunità di procedere all'affidamento in concessione, mediante gara pubblica, della costruzione e della gestione della nuova banchina, al fine di coinvolgere gli operatori interessati nello sviluppo dei traffici marittimi.

Opere a mare di 3^ Fase

L'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Ancona, a seguito di convenzione, nell'ottobre 2002 ha consegnato il progetto relativo ai lavori di 3ª fase delle opere a mare (seguente figura) consistenti nelle seguenti opere:



Soluzione "D": opere di 2ª fase

- realizzazione del molo foraneo di sopraflutto, radicato nella posizione prevista dalla citata soluzione "D";
- parziale demolizione del molo nord.

Il Consiglio Superiore dei LL.PP., a seguito di parere n° 419 reso dall'Assemblea Generale nell'adunanza del 25.07.2003, ha restituito il progetto affinché si procedesse alla sua rielaborazione sulla base di ulteriori indagini geognostiche nonché di approfondimenti e valutazioni di carattere geotecnico ed idraulico-marittimo.

Sulla base di studi eseguiti dall'Università Politecnica delle Marche, il progetto è stato rielaborato ed esaminato, con prescrizioni, dal Consiglio Superiore dei LL.PP., con voto n.194/04 del 14.12.2005.

Attualmente, in ottemperanza alle suddette prescrizioni, si sta procedendo alla realizzazione di un rilevato sperimentale del molo di sopraflutto.

Stato di fatto – Ambito Portuale

L'organizzazione portuale attuale contempla la copresenza di molteplici funzioni, ciascuna caratterizzata da esigenze proprie sul piano operativo e della mobilità.

Il porto ospita, attualmente, le seguenti tipologie di traffico:

- traffico industriale (navi merci secche alla rinfusa e containerizzate);
- traffico commerciale e passeggeri (navi traghetto Ro-Pax con il caricamento di TIR ed autovetture e navi Roll On – Roll Off per le sole unità di carico);
- traffico legato alla pesca;
- nautica da diporto.

All'interno dell'ambito portuale si possono distinguere i seguenti tre sub-ambiti:

- il porto storico;
- il porto industriale;
- il porto turistico e peschereccio.

Tali sub-ambiti si differenziano tra loro in base alle caratteristiche dell'accosto e conseguentemente all'utilizzo dei terrapieni contigui.

Le aree a terra ospitano, oltre alle attività portuali in senso stretto (spazi di imbarco e sbarco, di carico e scarico, di movimentazione, magazzinaggio…..), attività di gestione, amministrazione ed organizzazione del porto svolte all'interno di sedi direzionali, amministrative, commerciali e di gestione del personale.

L'area orientale del porto, inoltre, è occupata dalla Fincantieri, che svolge una consistente attività cantieristica.

Tale area è attrezzata in modo da funzionare in maniera autonoma rispetto alla restante area portuale.

L'impianto costruisce navi fino alle dimensioni di 150.000 DWT ed è supportato da numerosi cantieri "minori" distribuiti nella zona ZIPA.

Complessivamente le attività di cantieristica (Fincantieri + cantieri minori ubicati in zona ZIPA) occupano una superficie di 500.000 m^2 ed impegnano oltre 1000 operatori cui si aggiungono altri 700 di indotto.

Si tratta, dunque, di una voce importante nel quadro dell'organizzazione portuale attuale.

Le attività di pesca e di turismo, localizzate nella parte orientale del porto, costituiscono settori meno appariscenti ma comunque importanti.

La flotta peschereccia, una delle maggiori dell'Adriatico, e stanziata nello specchio acqueo intorno alla mole Vanvitelliana.

E' composta da 200 motopescherecci ed 800 marinai imbarcati; il pescato è rivenduto nel mercato ittico sito nella zona antistante gli accosti, dotato di numerosi magazzini, strutture per la produzione del freddo e per la conservazione dei prodotti alimentari.

Il nuovo approdo turistico è localizzato nell'estremità ovest dell'ambito portuale, ai limiti estremi dello scalo commerciale.

Tale localizzazione è estremamente funzionale rispetto alle previsioni degli strumenti urbanistici sopra citati inerenti al sistema viario.

Si riporta nel seguito una breve descrizione delle caratteristiche tecniche degli accosti e della destinazione d'uso delle banchine e dei piazzali contigui di ciascuno dei sub-ambiti portuali individuati.

Il Porto Storico

Molo Nord:

Caratteristiche degli accosti:

- banchina solo lato interno lunga 220 m. + costruendo moletto trasversale 90x2=180 m.;
- totale lunghezza accosti 400 m.

Destinazione banchine:

- attività di servizio al naviglio minore;
- attività di servizio alle imbarcazioni della Marina Militare, della Capitaneria di porto, della Polizia, dei Vigili del Fuoco.

Fronte orientale

Caratteristiche degli accosti:

- banchinamenti che servono n° 17 accosti + 2 corti in testata di cui solo tre di lunghezza > 200 m (n.1,15,17) con orientamenti variabili e notevoli interferenze di utilizzo simultaneo;
- larghezze banchine a terra disomogenee con strozzature di luce inferiore a 30 m.;
- totale lunghezza accosti 2455 m.

Destinazione delle banchine:

- attività di servizio alle navi merci varie, alle navi passeggeri e alle navi Ro-Ro e, infine, al naviglio minore.

Il Porto Industriale

Molo Sud:

Caratteristiche degli accosti:

- banchinamenti con n°7 accosti fino a max 270 m., di cui 4 consecutivi (n° 19,20,21,22; lunghezza totale=620 m.) al servizio dei silos;
- banchinamenti con n°3 accosti nella “nuova darsena”; lunghezza totale di 620 m;
- totale lunghezza accosti=1300 m.

Destinazione delle banchine:

- attività di servizio alle navi merci varie, navi rinfuse, navi container e naviglio minore.

Il Porto Turistico e peschereccio

Circa 200 pescherecci occupano ad oggi in maniera caotica l’angusto canale prospiciente la mole vanvitelliana ormeggiando ad una banchina lunga circa 600 m. cui corrisponde una limitata disponibilità di aree a terra che causa a terra gravi problemi di traffico viabilistico.

L’Attuale approdo turistico, atto ad ospitare 1000 barche circa, è caratterizzato da un bacino quadrangolare di 400 x 300 m^2 con imboccatura orientata a ponente.

Ha scarsa disponibilità di aree a terra (posti barca già esauriti).

Conclusioni

Il porto di Ancona è sede di molteplici funzioni relazionate alle differenti tipologie di traffico presenti.

Nella tabella che segue sono riportate le caratteristiche degli accosti in relazione alla tipologia di imbarcazione che servono.

Si tratta di navi merci (merci varie, rinfuse/granaglie, cointaners); navi passeggeri Ro-Pax e Ro-Ro; navi crociera; naviglio minore (Marina Militare,Polizia,VVFF,ecc.).

Al traffico merci sono destinati n° 11 accosti in totale, la lunghezza complessiva delle banchine è di 2220 m.

Le superfici dei terrapieni di servizio misurano complessivamente 112.700 m^2 ed hanno una larghezza media di m 50.

Al traffico passeggeri sono destinati n° 9 accosti in totale; le banchine sono complessivamente lunghe 885 m.

La superficie complessiva delle aree di servizio misura circa 33.350 m^2 ed è caratterizzata da una larghezza media di 39 m.

Al traffico crocieristico non sono attualmente destinati accosti in modo esclusivo.

N° 5 accosti sono destinati al naviglio minore (Servizi portuali, Marina Militare, Polizia, ect.); la lunghezza complessiva delle banchine è di 900 m.; le aree retrostanti di servizio hanno una superficie complessiva di 18.000 m2 circa.

Da quanto sopra esposto, emergono le seguenti principali problematiche:

- Irregolarità del perimetro portuale che influisce in maniera negativa sulla funzionalità degli usi, della navigabilità e della circolazione idrica;
- Sovrapposizione di tipologie di traffico differenti;
- Uso promiscuo degli accosti e delle aree di servizio e scarsa flessibilità sul numero/lunghezza degli accosti attuali;
- Esiguità degli spazi retrobanchina necessari alla movimentazione del traffico.

Evoluzione dei traffici

Negli ultimi venti anni lo sviluppo di traffici del Porto di Ancona è stato caratterizzato dai seguenti fattori:

- un aumento di circa l'80% del flusso di merci in complesso, che si differenzia considerevolmente per le merci liquide e per quelle solide;
- il traffico delle merci liquide (e cioè degli olii greggi di petrolio) che interessa esclusivamente la struttura di Falconara, è aumentata di solo il 30% passando dai 3,6 milioni di Tonnellate del 1980 ai 5,1 milioni del 2003, in flessione del 9% il 2004,con 4,7 milioni di tn, recuperate al 2005 con 5,05 tn.
- il traffico delle merci solide, aumentato in misura molto significativa nel passato per l'evoluzione del traffico con movimentazione TIR, ha subito negli ultimi anni una consistente flessione attestandosi al 2005 su 4,2 milioni tn.

I MEZZI MECCANICI

Il porto di Ancona è dotato dei seguenti mezzi meccanici:

Banchina 1

- **2 gru fisse da 8/16 tonn**
- **2 gru fisse da 10/20 tonn**

Banchina 2

- **2 ponti scaricatori da 8 tonn**
- **1 ponte scaricatore da 12 tonn**

Banchine 3/4

- **3 gru semoventi elettriche da 6/10/20 tonn**
- **2 gru semoventi idrauliche da 6/10/20 tonn**

Nel 2005 il porto di Ancona ha movimentato complessivamente 9,2 milioni di tonnellate di merci; si tratta di un quantitativo che fa segnare un calo del 4% rispetto ai dati del 2003 e che, come detto in precedenza, rispecchia una tendenza negativa evidenziatasi già da 4/5 anni.

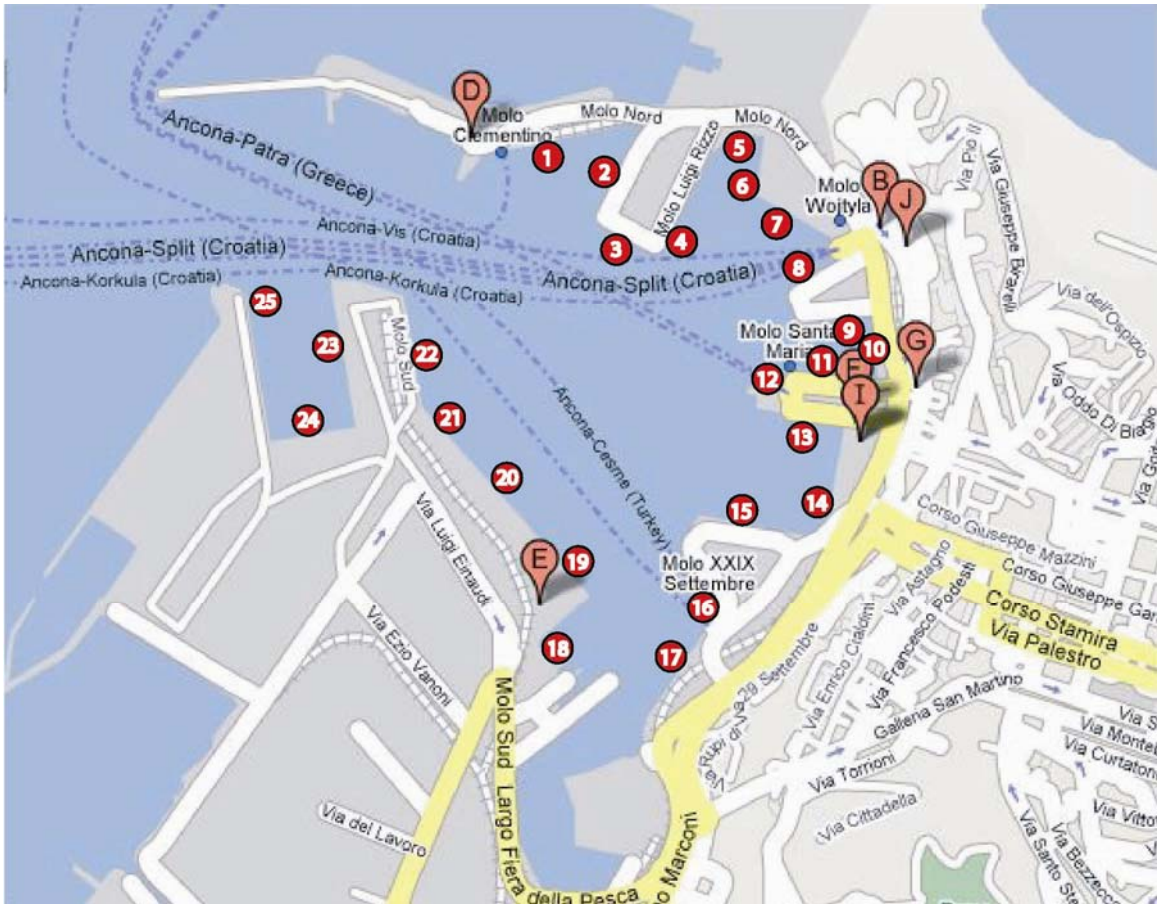
Il calo più significativo, comunque, si è avuto nel settore delle rinfuse liquide (-6%), in quanto la Raffineria Api di Falconara Marittima ha utilizzato direttamente una quota di propri prodotti, che precedentemente venivano venduti, per alimentare la nuova centrale di cogenerazione.

Nel settore delle rinfuse solide, invece, il trend negativo che si è registrato nell'ultimo quinquennio sembrerebbe essersi arrestato; infatti i dati del 2005 (1,5 milioni di tonnellate) sono sostanzialmente in linea con quelli dell'anno precedente.

A fronte di un calo del carbone (-8%), infatti, si è verificata una ripresa dei prodotti metallurgici e siderurgici, del cemento e dei cereali.

Infine, sempre nel 2005, sono stati movimentati containers per c.a. 85.000 TEUS, di cui però 65.000 giunti via mare e oltre 20.000, invece, via ferrovia. Sebbene tale dato complessivo non si discosti molto dal massimo storico rappresentato per il porto di Ancona dai 90.000 TEUS del 2002, il fatto che oltre il 20% di detto movimento si riferisca a containers giunti per ferrovia, non può non suscitare timori per la perdita di competitività del trasporto marittimo soggetto nel prossimo futuro ad orientarsi verso scali con piattaforme di stoccaggio più moderne ed in via di completamento.

Moli e Banchine



Denominazione	*Lunghezza*	*Fondale (mt)*	*Rif. pianta*
MOLO CLEMENTINO	290	11.00	**1**
MOLO L. RIZZO	190	"	**2**
	120	"	**3**
	200	"	**4**
DARSENA S. PRIMIANO	100	"	**5**
	100	"	**6**
CALATA GUASCO	200	"	**7**
MOLO WOJTYLA	130	"	**8**
	130	"	**9**
CALATA N. SAURO	135	"	**10**
MOLO S. MARIA	150	"	**11**
	80	"	**12**
	160	"	**13**

Denominazione	*Lunghezza*	*Fondale (mt)*	*Rif. pianta*
CALATA REPUBBLICA	185	"	**14**
MOLO XXIX SETTEMBRE	220	"	**15**
	150	8.00	**16**
CALATA DA CHIO	235	"	**17**
MOLO SUD	130	"	**18**
	140	12.50	**19**
	150	"	**20**
	150	"	**21**
	200	"	**22**
NUOVA DARSENA	270	11.00	**23**
	150	"	**24**
	260	"	**25**

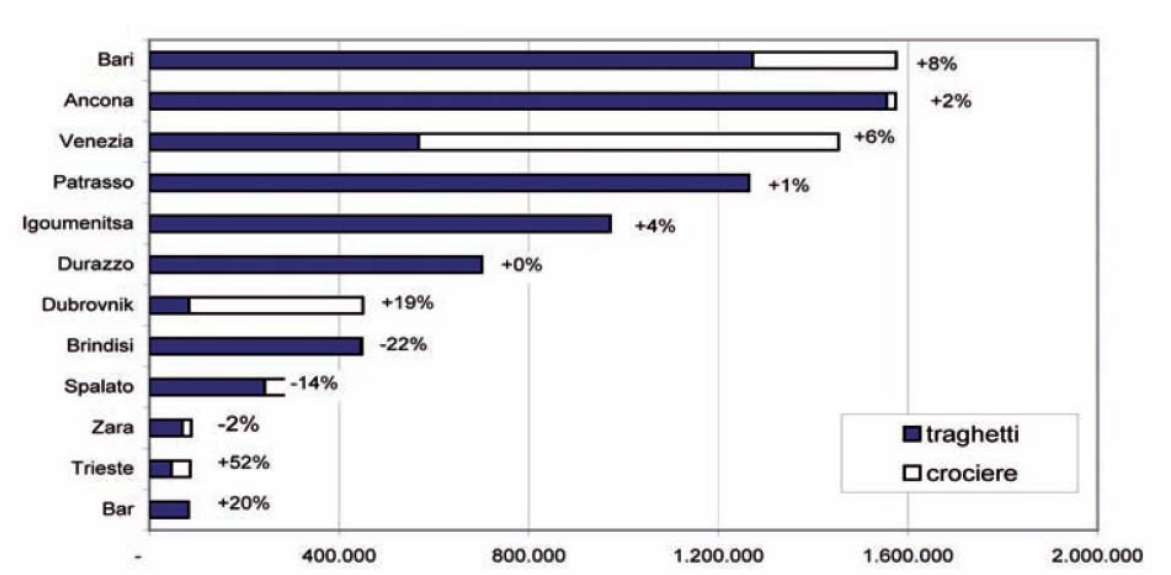
Il Traffico Passeggeri

COLLEGAMENTI PASSEGGERI NEL PORTO DI ANCONA AL 1.1.2006

Paese di destinazione	Porto	Frequenza	Tempi	Compagnia
Albania	**Durazzo**	Quadrisettimanale	18 ore	**Errore. Riferimento a collegamento ipertestuale non valido.**
Croazia	**Spalato**	Bisettimanale	8 ore	**Errore. Riferimento a collegamento ipertestuale non valido.**
Croazia	**Spalato**	Trisettimanale	9 ore	**Errore. Riferimento a collegamento ipertestuale non valido.**
Croazia	**Zara**	6 volte a settimana	6 ore	**Errore. Riferimento a collegamento ipertestuale non valido.**
Grecia	**Igoumenitsa**	Giornaliera	15 ore	**Errore. Riferimento a collegamento ipertestuale non valido.**
Grecia	**Igoumenitsa**	Giornaliera	15 ore	**Errore. Riferimento a collegamento ipertestuale non valido.**
Grecia	**Patrasso**	Giornaliera	19 ore	**Errore. Riferimento a collegamento ipertestuale non valido.**
Grecia	**Patrasso**	Giornaliera	21 ore	**Errore. Riferimento a collegamento ipertestuale non valido.**
Grecia	**Patrasso**	Giornaliera	21 ore	**Errore. Riferimento a collegamento ipertestuale non valido.**
Montenegro	**Bar**	Settimanale	16 ore	Adriatica Navigazione
Turchia	**Cesme**	Settimanale	2/3 giorni	Marmara Lines

Fonte: Ufficio di Promozione Short Sea Shipping Italia,

PAX - Movimento complessivo internazionale 2006



Fonte: elaborazioni ISTAO OTM su dati AP

Per la prima volta da molti anni è Bari il porto leader in Adriatico-Ionio per movimento complessivo di passeggeri su rotte internazionali (traghetti e crociere). Lo scalo dorico ha raggiunto 1.570.000 movimenti nel 2006, circa un migliaio di più di Ancona. Lo scalo dorico invece mantiene la leadership assoluta nella movimentazione di passeggeri su navi traghetto.

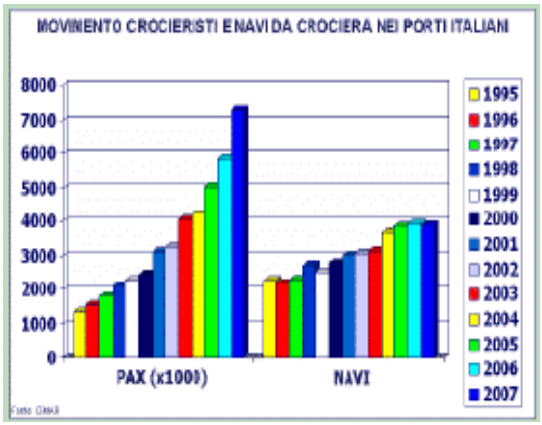
Traffico PAX da e per la GRECIA
Market share porti adriatici

	2001	*2006*
Ancona	38%	46%
Bari	17%	21%
Brindisi	21%	14%
Venezia	15%	19%
Trieste	9%	
ADR-ITA	100%	100%

Fonte: elaborazioni ISTAO OTM su dati AP

Il mercato crocieristico

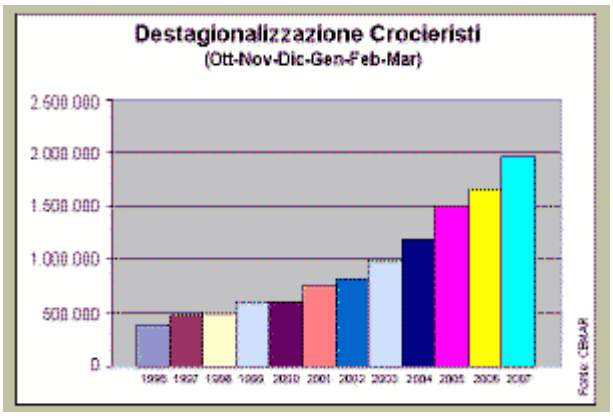
Il mercato crocieristico nel Mediterraneo sta attraversando un periodo di rapidi e fondamentali cambiamenti, registrando un'espansione a livello esponenziale che lo porta ad essere il settore di maggior crescita nel business del turismo. Due dati confermano tale affermazione: sono più di 13,4 milioni i passeggeri che hanno effettuato una crociera durante l'anno 2005 e la previsione di quasi 30 nuove unità in consegna entro il 2008 è il segno evidente del forte sviluppo e dell'interesse delle Compagnie di Navigazione. Per supportare la richiesta del mercato molti porti europei hanno iniziato un processo di potenziamento delle strutture per poter accogliere più navi contemporaneamente.



Sono stati circa 7.250.000 i passeggeri movimentati nei porti italiani nel 2007 per un totale di oltre 4.000 toccate nave (il 2006 aveva chiuso con circa 6.000.000 di passeggeri e 3.800 toccate nave).

Si pensi inoltre alla movimentazione dei croceristi durante il periodo invernale, considerando che la destagionalizzazione del settore è raddoppiata negli ultimi quattro anni.

L'Italia si riconferma così la prima destinazione crocieristica del Mediterraneo come numero totale di passeggeri movimentati davanti alla Spagna (4.200.000) e Civitavecchia con quasi 1.500.000 croceristi previsti si può permettere di contrastare il primato del porto di Barcellona (1.400.000 passeggeri 2006).



Dopo il forte incremento dell'anno 2006(+15,4%) anche per il 2007, vi è stato un forte aumento di passeggeri movimentati nei porti italiani, un aumento addirittura del 22,05% rispetto all'anno precedente. "E' un dato di forte impatto e di grande soddisfazione per tutti gli addetti ai lavori, ma anche allarmante se si evidenzia che i porti non sono in grado di compensare la forte richiesta di espansione del mercato. L'Italia grazie alla sua posizione predominante e alle forti attrattive turistiche è mediamente toccata 2,8

volte per ogni crociera nel Mediterraneo, contro lo 0,65 della Croazia, lo 0,20 della Tunisia, il 1,1% della Spagna e lo 0,88 della Francia".

A beneficiare dell'incremento dei movimenti croceristi sono, soprattutto i grandi porti italiani, come già avvenuto negli ultimi anni, che avranno nuovi obiettivi: Livorno (670.000), Napoli (1.100.000), Civitavecchia (1.460.000), Palermo (440.000), Venezia (1.100.000), Messina (260.000), Bari (280.000), Genova (380.000) e Savona (700.000).

Da un punto di vista logistico e strutturale, infatti, non tutti questi porti saranno in grado di gestire e supportare in maniera efficace un movimento di passeggeri di tale portata. Proprio per questo si richiede una politica di rivalutazione di tali aree che preveda una programmazione sugli accosti in base alle reali possibilità. È infatti necessario creare uno strumento per poter coordinare e monitorare con precisione le prenotazioni delle banchine, cosa relativamente semplice con le moderne tecnologie e internet. Potrebbe essere una soluzione per superare i limiti strutturali legati a banchine e qualità dei servizi di terra.

Il Porto di Ancona si è affacciato nel settore crocieristico solo recentemente con risultati importanti: i croceristi in transito allo scalo dorico dopo solo due anni di attività hanno superato complessivamente nel 2006 le 40.000 unità di cui oltre 12.000 imbarcati/sbarcati ad Ancona. L'incremento è significativo se si considera che nel 2004 i passeggeri erano stati appena 4.949, anche se ancora lontano dagli obiettivi raggiunti dagli altri porti del settore (es. porto Bari 280.000 crocieristi).

I dati, pertanto, lasciano ben sperare per il prossimo futuro e sono confortati dal fatto che dal 2007 si è aggiunta alla nave stagionale della Costa Crociere, una ulteriore nave della Compagnia SNC.

Ma se il settore croceristico tira, non di meno, meritano considerazione i passeggeri delle navi traghetto delle rotte tra le due sponde adriatico-joniche che nel 2005 sono stati ben 1.496.794, facendo segnare, comunque, al porto di Ancona il record assoluto degli ultimi dieci anni.

In conclusione, nel settore passeggeri, lo scalo marchigiano continua a segnare record di grande importanza quale primo porto per il traffico internazionale, escludendo ovviamente il traffico interno per i collegamenti con le isole (come ad es.: CivitavecchiaOlbia, Genova/Cagliari, Piombino e Livorno, Napoli e Messina/Milazzo), in generale anche assistiti da contributo statale.

La stessa considerazione vale anche per il trasporto merci che avviene mediante i Tir e i semirimorchi. Questi ultimi viaggiano all'interno dei medesimi vettori marittimi (traghetti).

Il loro numero si è attestato a ben 197.254 veicoli commerciali, concentrati prevalentemente nei traghetti greci. Anche sotto questo profilo, il rilievo internazionale del porto di Ancona si ricava dal fatto che nello scalo dorico transita con quei veicoli il 50% dell'import/esport dell'intera nazione greca.

La fotografia del porto di Ancona, conferma pertanto gli ottimi livelli raggiunti, soprattutto grazie alla sua posizione centrale in Adriatico, che si rivela strategica per i collegamenti veloci con Grecia e Croazia. Non è un caso che i grandi traghetti veloci continuino a scalare Ancona. Le accresciute dimensioni e velocità delle navi di ultima generazione hanno infatti "avvicinato" e reso ancor più favorevole la posizione geografica di Ancona rispetto ai paesi della costa orientale adriatica e mediterranea.

TRAFFICI PORTO di ANCONA
Tabella riassuntiva dei traffici Gennaio – Dicembre 2005:

TOTALE MERCI MOVIMENTATE
di cui

▪ Rinfuse liquide	**5.045.968**
▪ Rinfuse solide	**1.511.438**
▪ Merci TIR e Trailer	**2.197.227**
▪ Merci container	**455.010**
Totale	**9.209.643**

TRAFFICO CONTENITOR unita T.E.U. **85.441**
full container (tonn.)* **455.010**
Traffico TIR e trailer su navi Ferry/Ro-Ro197.254
ro.ro/ferry (tonn)* **2.197.227**

Passeggeri transitati: crocieristi e traghetti 1.536.432
* comprese tare

Dati autorità portuale

In aggiunta, merita ricordare che il porto di Ancona è collegato, banchina per banchina, dai binari ferroviari e che nell'arco di 12 chilometri si trovano l'aeroporto, il casello autostradale e il nuovo interporto che quanto prima dovrebbe essere pienamente operativo.

Sono tutte queste condizioni ottimali per realizzare l'intermodalità del trasporto, con possibilità di sfruttare al meglio le diverse modalità, ridurre i tempi, le rotture di carico, organizzando un'efficiente catena logistica integrata, obiettivo fondamentale del vigente Piano nazionale dei trasporti e della logistica, e presupposti indefettibili per ogni positiva politica del trasporto interessante un determinato territorio.

Ciò non di meno, come i dati riportati inequivocabilmente evidenziano, il traffico mercantile negli ultimi anni ha subito e sta subendo più che una battuta d'arresto.

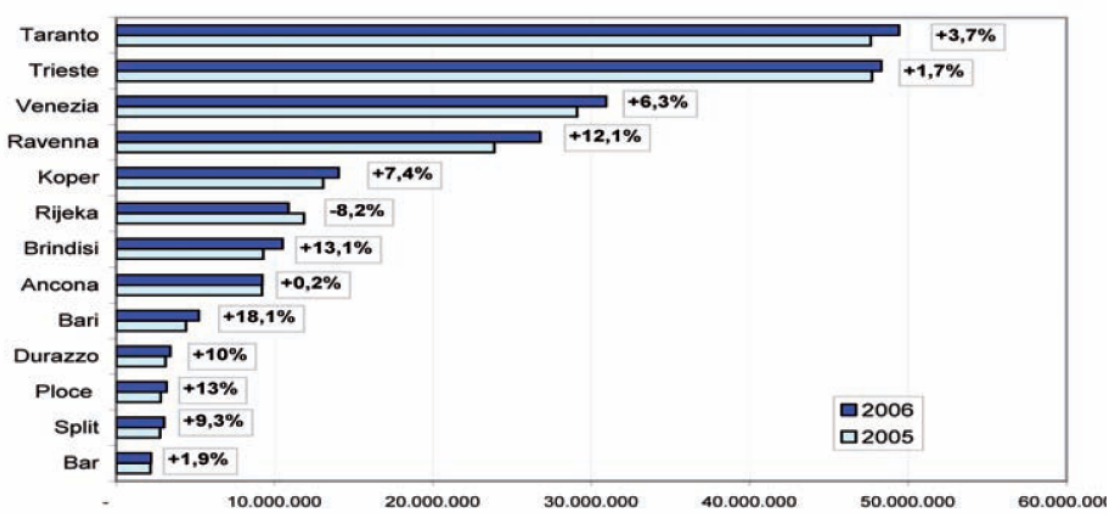
Di recente, anche altri porti adriatici hanno attraversato fasi congiunturali di calo, certamente in conseguenza degli incerti segnali provenienti dall'economia mondiale; ma a tali non positivi momenti sono seguiti ben presto segnali di ripresa, anche se non sempre stabilizzata.

La tabella che segue indica invece che il trend del traffico mercantile su Ancona si stabilizzi sul negativo, senza possibilità di intravedere, almeno nell'immediato, segnali di un'inversione di tendenza.

CONFRONTO IMBARCHI E SBARCHI 2005 - 2006 - 2007

	2005			2006			2007			
	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2005	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2006	Imbarchi	Sbarchi	TOT 2007	%
Merci (in tn)										
LIQUIDE										
Petrolio greggio	1.169.527	3.868.685	5.038.212	0	3.335.633	3.335.633	0	3.274.748	3.274.748	-1,8%
Derivati del petrolio	7.756	0	7.756	907.251	508.318	1.415.569	859.408	387.703	1.247.111	-11,9%
TOTALE MERCI LIQUIDE (petrolio e derivati)	1.177.283	3.868.685	**5.045.968**	907.251	3.843.951	**4.751.202**	859.408	3.662.451	**4.521.859**	**-4,8%**
SOLIDE										
Carbone	0	393.890	393.890	4.689	479.525	484.214	0	506.048	506.048	4,5%
Oleaginosi	15.570	365.143	380.713	41.150	361.685	402.835	39.958	413.371	453.329	12,5%
Cereali	10.030	209.335	219.365	23.645	265.948	289.593	2.702	217.361	220.063	-24,0%
Foraggio	38.361	17.728	56.089	3.637	0	3.637	1.350	0	1.350	-62,9%
Derrate alimentari	15.391	1.050	16.441	16.255	0	16.255	13.224	2.090	15.314	-5,8%
Caolino e cemento	4.400	286.887	291.287	3	264.106	264.109	5.809	134.370	140.179	-46,9%
Prodotti metallurgici	36.002	33.345	69.347	45.263	25.133	70.396	24.484	98.024	122.508	74,0%
Minerali e cascami di ferro e acciaio	0	23.240	23.240	0	11.083	11.083	0	21.761	21.761	96,3%
Articoli metallici	34	23	57	0	70	70			0	-100,0%
Minerali grezzi e manufatti (inerti)	0	56.481	56.481	0	48.158	48.158	0	95.497	95.497	98,3%
Minerali e metalli non ferrosi	0	0	0	5.852	6.629	12.481			0	-100,0%
Articoli diversi	954	3.574	4.528	2.884	3.984	6.868	6.099	1.642	7.741	12,7%
TOTALE MERCI SOLIDE	120.742	1.390.696	**1.511.438**	143.378	1.466.321	**1.609.699**	93.626	1.490.164	**1.583.790**	**-1,6%**
					2.844.848					
MERCI NEI TIR E TRAILER	1.138.075	1.059.152	**2.197.227**	1.174.946	1.111.546	**2.286.492**	1.247.772	1.061.754	**2.309.526**	**1,0%**
MERCI NEI CONTENITORI	256.051	198.959	**455.010**	317.168	266.981	**584.149**	354.895	387.358	**742.253**	**27,1%**
TOTALE MERCI	**2.692.151**	**6.517.492**	**9.209.643**	**2.542.743**	**6.688.799**	**9.231.542**	**2.555.701**	**6.601.727**	**9.157.428**	**-0,8%**
NUMERO CONTENITORI										
Vuoti	2.043	7.536	9.579	3.231	8.135	11.366	4.017	4.054	8.071	-29,0%
Pieni	17.990	13.988	31.978	21.795	17.247	39.042	23.630	25.507	49.137	25,9%
TOT. CONTENITORI NUMERO	20.033	21.524	**41.557**	25.026	25.382	**50.408**	27.647	29.561	**57.208**	13,5%
CONTENITORI: TEU	31.454	32.755	**64.209**	38.008	38.488	**76.496**	42.557	44.636	**87.193**	14,0%
CONTENITORI VIA FS TEU	10.426	10.806	**21.232**	10.186	10.353	**20.539**	9.536	9.875	**19.411**	-5,5%
TOTALE TEU	**41.880**	**43.561**	**85.441**		**48.841**	**97.035**	**52.093**	**54.511**	**106.604**	**9,9%**
VEICOLI (AUTO)	173.024	139.409	**312.433**	177.801	137.395	**315.196**	181.491	140.708	**322.199**	**2,2%**
TIR GRECIA	86.090	77.984	164.074	84.991	79.202	164.193	88.496	83.572	172.068	4,8%
TIR CROAZIA	9.163	7.683	16.846	9.121	7.918	17.039	7.244	6.541	13.785	-19,1%
TIR ALBANIA	1.254	1.384	2.638	1.348	1.108	2.456	1.733	1.443	3.176	29,3%
TIR SERBIA MONTENEGRO	44	13	57	76	62	138	65	42	107	-22,5%
TIR TURCHIA	270	40	310	217	7	224	104	30	134	-40,2%
TOTALE TIR	96.821	87.104	**183.925**	95.753	88.297	**184.050**	97.642	91.628	**189.270**	2,8%
TRAILER GRECIA	6.516	5.648	12.164	5.580	5.244	10.824	5.812	5.379	11.191	3,4%
TRAILER CROAZIA	82	102	184	0	2	2	0	1	1	-50,0%
TRAILER ALBANIA	587	394	981	696	662	1.358	1.090	1.107	2.197	61,8%
TOTALE TRAILER	7.185	6.144	**13.329**	6.276	5.908	**12.184**	6.902	6.487	**13.389**	9,9%
TOTALE TIR + TRAILER	**104.006**	**93.248**	**197.254**	**102.029**	**94.205**	**196.234**	**104.544**	**98.115**	**202.659**	**3,3%**
Passeggeri GRECIA	537.377	493.776	1.031.153	593.884	522.515	1.116.399	546.181	508.131	1.054.312	-5,6%
Passeggeri CROAZIA	191.183	195.262	386.445	178.968	180.538	359.506	162.007	170.819	332.826	-7,4%
Passeggeri ALBANIA	25.850	26.396	52.246	19.742	27.518	47.260	22.999	34.435	57.434	21,5%
Passeggeri MONTENEGRO	3.548	3.822	7.370	7.555	8.248	15.803	7.423	7.151	14.574	-7,8%
Passeggeri TURCHIA	9.857	9.723	19.580	7.973	8.193	16.166	8.034	8.359	16.393	1,4%
TOT PASSEGGERI	767.815	728.979	**1.496.794**	808.122	747.012	**1.555.134**	746.644	728.895	**1.475.539**	-5,1%
CROCIERISTI	7.713	4.212	**11.925**	3.848	4.195	**8.043**	4.989	4.197	**9.186**	14,2%
CROCIERISTI *(transito)*			**27.713**			**10.873**			**39.466**	263,0%
TOTALE PASSEGGERI			**1.536.432**			**1.574.050**			**1.524.191**	**-3,2%**

Porti A.I. - Movimento complessivo delle merci 2006 (tonn.) e var. % 2005/2006



Fonte: elab. Istao OTM su dati AP

Le carenze infrastrutturali dello scalo, limite allo sviluppo

Per spiegare l'andamento non positivo delle attività mercantili, più attente ed approfondite analisi evidenziano fattori di criticità, soprattutto di carattere infrastrutturale, che stanno penalizzando il porto di Ancona. In particolare:

a) una forte insufficienza delle banchine (per numero, dimensioni, forme) che rende difficile la gestione degli accosti delle navi che tradizionalmente scalano Ancona, nonché problematico l'arrivo di nuove navi;

b) il permanere di una forte carenza di spazi operativi retro banchina (per la manovra, il deposito e lo stoccaggio), laddove invece oggi la funzionalità e competitività di un porto viene valutata soprattutto in relazione all'ampiezza di dette aree ;

c) l'assenza di idonei collegamenti multimodali (stradali e ferroviari) del porto con le reti infrastrutturali esterne allo scalo.

d) la non perfetta dotazione di attrezzature di banchina con aumento di costi e tempi;

e) la mancanza anche per i traghetti degli spazi minimi operativi.

La disponibilità di sufficienti spazi fisici è determinante ai fini dell'acquisizione di nuovi traffici, poiché è di tutta evidenza che non si possono aggiungere nuovi volumi di merci laddove è già difficile movimentare gli attuali. Anzi la ristrettezza degli ambiti portuali sta rendendo sempre più problematico

perfino il mantenimento gli odierni livelli di traffico. Difatti, talvolta, si è costretti a ricorrere a depositi esterni all'area portuale e, quindi, al carico ed al ricarico delle stesse merci per più volte, con aggravio sui costi delle imprese e quindi sulle tariffe applicate e, in ultima analisi, sulla competitività del porto di Ancona rispetto ad altri scali concorrenti.

Si aggiunga, inoltre, che a questi problemi primari si riconnettono carenze funzionali, quali la scarsa efficienza delle attrezzature di banchina che rende problematica la gestione di operazioni di movimentazione portuale.

Nel segmento del traffico containers, poi, in un confronto fra le dotazioni presenti nei principali porti italiani, il porto di Ancona viene indicato come quello meno dotato per piazzali, lunghezze di banchine, numero e standard di gru dedicate.

Tali carenze infrastrutturali determinano una bassa offerta per il trasporto merci del Porto di Ancona sul lato mare con la conseguenza di una minor frequenza e regolarità delle linee di navigazione.

Dalla situazione richiamata si evince come la sola posizione del porto di Ancona, scalo principale di una delle regioni produttivamente più vivaci d'Italia, non sia di per sé sufficiente ad assicurare lo sviluppo dei traffici marittimi, né tanto meno a stimolarne lo sviluppo.

In particolare, per quanto riguarda le merci alla rinfusa, sono le carenze infrastrutturali e di spazi (banchine, depositi, ecc.) a penalizzare il porto di Ancona a favore di altri scali più lontani: in primo luogo Ravenna, che detiene il 72% del mercato delle rinfuse solide, ma anche Livorno e Civitavecchia, che movimentano gli stessi quantitativi di Ancona, ma sono in tendenziale crescita.

La mancanza, poi, di un collegamento diretto con la grande viabilità nazionale, seppure per una tratta di poco più di dieci chilometri, crea commistioni tra il traffico commerciale afferente il porto e quello urbano, con conseguenti, ingorghi e congestioni stradali e, quindi, ancora una volta, con negativi riflessi sulla competitività del porto, ma anche sulla qualità della vita dell'intera comunità locale, causa non ultima di un difficile rapporto porto-città.

Merita ricordare al riguardo che, ogni anno, quasi 200.000 veicoli pesanti e 300.000 autovetture vengono generate dal traffico dei traghetti, mentre ulteriori 100.000 TIR operano per il trasporto merci dai depositi portuali alle aziende dell'interland (cereali, carbone, caolino, ecc.), traffico destinato inevitabilmente a riversarsi su tratti di viabilità urbana e in zone densamente popolate.

Per quanto concerne le infrastrutture ferroviarie, inoltre, si deve segnalare:

- la assoluta inadeguatezza della rete all'interno del porto dove i binari attraversano infatti aree di intensa attività causa di continue interruzioni del servizio (esempio l'area Fiera);
- il notevole ritardo del raddoppio della linea nazionale Ancona-Orte che impedisce al porto di Ancona di disporre di un efficace collegamento col Tirreno;
- il sussistere delle strozzature come la galleria del Castellano e la galleria di Cattolica nella linea Adriatica che non consentono ancora il pieno avvio del trasporto combinato dallo scalo anconetano.

AGGIORNAMENTO P.R.P. (piano di sviluppo del porto)
Obiettivi e contenuti

Nel 1994 era entrata in vigore la legge n. 84/94, il cui art. 5, per quanto concerne la materia della pianificazione portuale, prevede che il piano regolatore sia adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati, e che, dopo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, venga sottoposto alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed all'approvazione della Regione.

Nel 1995, ai sensi delle stessa legge n.84/94, era stata istituita l'Autorità portuale di Ancona, al cui Comitato portuale, come appena riportato, sono riservati i compiti di dare attuazione al menzionato art.5 della legge n.84/94 per l'adozione del Piano Regolatore del Porto (P.R.P.) e relative varianti.

L' Autorità portuale di Ancona si è trovata, così, a dover immediatamente decidere di:

- confermare le previsioni del vigente P.R.P. per quanto attiene le opere di ampliamento previste;
- individuare una formula tecnico-giuridica che consentisse all'Autorità Portuale di procedere alla redazione di un nuovo strumento programmatorio del futuro assetto del porto che tenesse conto delle nuove realtà e prospettive emergenti, naturalmente d'intesa con l'Amministrazione comunale, così come espressamente richiesto dalla stessa legge 84/94.

Per facilitare il raggiungimento delle prescritte intese, il Comitato Portuale e l'Amministrazione Comunale di Ancona concordarono, nel 1998, di affidare congiuntamente ad un medesimo gruppo di progettisti l'incarico di procedere alla redazione della variante al piano regolatore del porto (di competenza dell'Autorità

portuale) e di quello del nuovo assetto urbanistico dell'area comunale (di competenza del Comune), sempre con la espressa previsione di far salva, in ogni caso, la realizzazione delle opere di ampliamento in corso di realizzazione.

Il nuovo strumento denominato "Piano di Sviluppo del Porto", pertanto, una volta ottenute le prescritte approvazioni, avrà la duplice valenza:

- di variante al Piano regolatore del porto di Ancona, ai sensi art. 5 della legge n.84/94;
- di piano particolareggiato esecutivo comunale e di variante al P.R.G. per l'aree comunali interconnese al porto.

Il Piano di Sviluppo delinea, un quadro progettuale che permetterà (secondo gli autori guidati dal prof. Lacava):

- il soddisfacimento della domanda potenziale di trasporto via TIR attraverso la realizzazione di strutture finalizzate alla movimentazione nei piazzali e di banchine portuali in grado di accogliere la tipologia di navi adibite a tale trasporto (in ragione dei progressi tecnologici per navi di maggiore dimensione e maggiore velocità);
- la riorganizzazione dei traffici terrestri tra città e porto, assicurando il rapido deflusso dei mezzi, merci e passeggeri da e verso i traghetti, minimizzando gli impatti sull'ambiente e sul traffico cittadino;
- il recupero di efficienza nella movimentazione container adeguando le strutture di banchina e gli spazi a terra;
- il reinserimento del Porto nell'ambito urbano.

La proposta di Piano di Sviluppo, pertanto, ribadisce l'esigenza prioritaria di dar conclusione ai lavori di ampliamento in corso, in attuazione del vigente piano regolatore del porto.

Il Piano al tempo stesso prende altresì atto dell'esigenza, espressa particolarmente dall'Amministrazione Comunale, di riqualificare e di riguadagnare parte del "porto storico", nonché la zona limitrofa alla Mole Vanvitelliana, al fine di consentirne la fruibilità alla cittadinanza, in ragione dei vincoli storici e culturali e per le straordinarie vestigia storico-monumentali presenti nell'area; detta esigenza, peraltro, è strettamente connessa a quella di adottare tutte le soluzioni che possano determinare una nuova relazione città-porto, ancora fortemente deteriorata dall'accrescersi di traffico veicolare correlato all'attività traghettistica, che è andata ad assommarsi alla movimentazione merci, e solo parzialmente

trasferita, e forse non trasferibile del tutto, nel nuovo porto commerciale in corso di realizzazione.

Il Piano dà atto, infine, che vi sono spazi operativi già esistenti, ma angusti e congestionati, spazi operativi di progetto, ancora ampiamente da completare, mentre si rafforza l'esigenza di ricavare, fra gli scarsi ambiti esistenti, quelli necessari a consentire di riallacciare una relazione territoriale fra il porto e la città.

Nella fase della progettazione gli incaricati, sostanzialmente, hanno tracciato le linee per una riorganizzazione della strutture e delle funzioni esistenti all'interno dello scalo: raggruppamento del naviglio ancillare, rilascio degli ambiti occupati nel porto storico da Fincantieri (banchina di allestimento ed edificio mensa), recupero delle mura e degli archi storici, avanzamento a mare, ove possibile, delle banchine esistenti, sottopasso viario di collegamento veloce fra il porto storico e la zona di allaccio alla viabilità nazionale. E' individuata, inoltre, nella demolizione dei silos cerealicoli un elemento fondamentale per la riqualificazione del waterfront cittadino; è ipotizzata una ripartizione dei moli per tipologia di traffico passeggeri (Shenghen, extraShenghen, crociere); è indicata l'esigenza di realizzare un ampliamento dello scalo per il diporto nautico in adiacenza dell'approdo turistico esistente e proseguendo, nella stessa direzione, è prevista la realizzazione del nuovo porto peschereccio capace di sgombrare l'attuale, liberando tutta la zona Mandracchio e la Mole Vanvitelliana; è ipotizzato un percorso urbano interno al porto storico.

Le indicazioni – e la conseguente attuazione - del Piano di sviluppo costituiscono indiscutibile obiettivo del Comune e della sua cittadinanza, per un migliore rapporto porto- città ed il recupero ad una più diretta fruizione urbana di quelle parti del porto storico caratterizzate dalla presenza di monumenti di straordinario valore storico-artistico di particolare interesse per la comunità locale; parimenti rappresenta irrinunciabile obiettivo per la portualità e per la comunità degli operatori economici che ad essa fa capo, di vedersi comunque assicurata la possibilità di un efficiente esercizio dell'attività marittima, e soprattutto di un suo ulteriore sviluppo, in linea con l'evoluzione delle tendenze e delle tecniche del commercio marittimo internazionale, al fine di assicurare al porto una adeguata valenza nel tessuto economico della Regione e della sua rete del trasporto e della logistica.

PREVISIONI DELLA VARIANTE AL P.R.P. (Piano di Sviluppo)

La pianificazione portuale in un porto "Storico" come quello di Ancona risulta di notevole complessità, in quanto alle normali esigenze di carattere trasportistico

si sovrappongono quelle connesse con le attività cittadine, spesso incompatibili con le precedenti

Il compito della pianificazione, in generale, è quello di cercare di contemperare le due esigenze, senza imporre “forzosamente” soluzioni in contrasto con situazioni radicate e prospettive già sedimentate.

La proposta di variante al P.R.P., adottata dal Comitato Portuale, prevede la riorganizzazione dei traffici portuali attraverso la definizione delle destinazioni d’uso degli accosti e dei relativi terrapieni in relazione delle tipologie di imbarcazioni che attraccano con la definizione dei seguenti sub-ambiti funzionali:

- Porto commerciale storico;
- Nuovo porto commerciale;
- Ampliamento del nuovo porto commerciale;
- I cantieri navali;
- Lato orientale molo nord;
- Approdo turistico;
- Approdo pescherecci.

La disponibilità di maggiori superfici a terra e quindi il raggiungimento di rapporti ottimali fra area di terrapieno e lunghezza di banchina sarà possibile solo liberando numerose aree da una serie di edifici ed attività che mal si conciliano con un corretto esercizio portuale.

In questa prospettiva l’azione congiunta di Autorità Portuale e Comune è essenziale, in quanto la possibilità di spostare attività talora importanti è legata alla disponibilità di soluzioni alternative, che solo la predetta collaborazione è in grado di individuare e proporre ai soggetti interessati.

LINEE GENERALI DEL PIANO

I principi fondamentali sui quali è stato redatto il Piano sono:

- P.R.P. Vigente per le opere di grande infrastrutturazione;
- regolarizzazione del perimetro bagnato per migliorare la funzionalità degli usi delle banchine;
- assicurazione di adeguati spazi di evoluzione in acqua e a terra per la sicurezza delle manovre di navi e automezzi;
- separazione razionale dei differenti traffici con conseguente allontanamento di quelli industriali più impattanti dalla partestorica più prossima alla città, spostamento dei silos verso ponente, localizzazione del traffico passeggeri lungo il fronte orientale del porto storico;

- specializzazione (non promiscuità) d'uso degli accosti e delle relative aree retrostanti; flessibilità del rapporto numero/lunghezza navi favorita dalla estensione rettilinea delle banchine;
- aumento degli spazi a terra contigui (retrobanchina) per incrementare la produttività legata alla movimentazione terrestre del traffico;

I VINCOLI ESISTENTI

Lo sviluppo delle infrastrutture portuali (soprattutto delle banchine) è condizionato principalmente dall'assetto fisico delle opere esistenti, legato alla morfologia della rada, e dall'opportunità di limitare gli investimenti economici per finanziare i nuovi interventi.

I vincoli batimetrici e geomorfologici sono poco rilevanti, in quanto le profondità d'acqua sono generalmente elevate (è uno dei vantaggi di Ancona rispetto ad altri scali adriatici) ed i fondali caratterizzati da sedimenti incoerenti con buone caratteristiche di portanza per fondazione di nuove opere e di non difficile escavazione, laddove sia necessario un dragaggio di approfondimento.

Non si hanno inoltre gravi problemi di trasporto solido con conseguenti apprezzabili rischi di interrimento.

Le condizioni meteomarine (vento, onde, maree) sono anch'esse moderatamente favorevoli al confronto con altri porti esterni italiani.

Problemi di instabilità geotecnica si hanno lungo la costa nord-occidentale per la presenza della nota frana che limita l'estensione del porto in quella direzione.

dall'altro lato il porto è limitato dalle infrastrutture della Fincantieri e dal promontorio roccioso con i suoi alti fondali e la maggior esposizione meteomarina.

Il piano quindi prevede sostanzialmente un riassetto ed una ridistribuzione delle banchine esistenti e dei relativi spazi a terra tenendo conto dei nuovi importanti interventi già previsti dal piano regolatore e parzialmente già avviati (nuove dighe foranee, dragaggi e colmate).

In aggiunta è previsto un significativo ampliamento verso nordovest per creare una nuova darsena turistica ed il nuovo porto peschereccio.

DIMENSIONE DEGLI SPECCHI ACQUEI

Il piano tiene in debito conto le primarie esigenze di sicurezza della navigazione nelle delicate manovre di ingresso ed uscita dal porto. Gli spazi di manovra richiesti sono definiti in base: alle caratteristiche dimensionali delle navi ed alle loro capacità di muoversi in aree limitate con e senza l'ausilio dei

rimorchiatori e/o con eliche di prua (bow thruster); alle condizioni meteomarine locali; alla lunga esperienza di manovra nel porto esistente.

Occorre evidenziare che le larghezze di imboccatura ed i cerchi di evoluzione risultano in genere uguali o maggiori di quelli esistenti allo stato attuale. Peraltro si noti che dopo la costruzione della nuova diga foranea e del molo nord di sopraflutto, le condizioni di protezione degli specchi acquei portuali dalle onde e dalle correnti marine risulteranno molto migliori, assicurando ulteriori margini di sicurezza.

Come criterio generale si è assunto:

1. per la larghezza dell'imboccatura al porto storico (min.250 m) un valore non inferiore a quello della massima lunghezza di nave entrante;
2. per le larghezze tra sporgenti/pontili consecutivi un valore pari ad almeno 4 volte la larghezza B delle navi che si ormeggiano alle relative banchine (B=25-30m). Si può notare che attualmente la larghezza d'imboccatura del bacino quadrangolare compreso tra i moli Wojtila e S.Maria è di soli 90 m.
3. per i cerchi di evoluzione un diametro pari a 2 volte la lunghezza della massima nave prevista: nel porto storico il diametro di 450 m consente quindi manovre sicure a navi lunghe fino a 225 m.

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLE NUOVE BANCHINE

Le variazioni planimetriche del fronte mare ed in particolare la lunghezza delle banchine di accosto del piano prevedono, in particolare, per i traghetti che accosteranno nel porto storico rampe rettilinee ortogonali al filo banchina di larghezza 30 m, essendo le navi dotate di portellone posteriore per le operazioni di imbarco e sbarco di autoveicoli e passeggeri.

Per quanto riguarda le quote verticali positive e negative (profondità fondali) si può osservare che i dislivelli totali di marea ad Ancona sono modesti (inferiori al metro) e che le quote di banchina (positive) variano poco con il tipo di nave (dell'ordine di +2.0/+2.5 m sul medio mare). Per le imbarcazioni da diporto ed i pescherecci tale quota si riduce invece a +1.3/+1.5 m s.m.

Le profondità d'acqua richieste variano invece con il tipo e la dimensione delle navi e quindi con la loro immersione.

A titolo indicativo si nota che una nave general cargo da 20.000 dwt ha una lunghezza di 150 m., larghezza di 23 m. ed immersione a pieno carico di 10 m.

Una portacontenitori di ugual stazza è lunga 200 m. e larga 28 m. con la stessa immersione.

Con una capacità di 50.000 dwt la lunghezza della nave sale a 250 m. (200 m. per una rinfusiera), la larghezza a 35 m. (30 m.) ed il pescaggio a 12 m.

I traghetti e le navi da crociera hanno normalmente immersioni ben inferiori.

Considerando il fondale non duro (F=0,3 m.) e le modeste altezze d'onda all'interno del futuro porto protetto dalla diga foranea (HS<1,0 m.), seppur con le amplificazioni indotte dalle riflessioni ondose sui muri di banchina, si trova che il "franco totale" da aggiungere all'immersione delle navi è dell'ordine di 1,0/1,5 m.

Il piano regolatore vigente prevede nel porto vecchio un fondale di -11,00 m. nella zona orientale e -12,5 m. in quella occidentale.

Tali profondità sono ampiamente sufficienti per le navi Ro-Ro e Ro-Pax previste ed anche per navi general cargo anche grandi.

Qualche limitazione può invece sussistere nella "nuova darsena" scavata a -11,00 m. e quindi atta a ricevere navi con immersione non superiore a 10 m. (es. max rinfusiere con L<200 m. e capacità 30.000 dwt o navi più grandi non a pieno carico).

All'esterno del terrapieno è previsto il dragaggio a -14,00 m. ampiamente sufficiente per navi anche fino a 300 m. di lunghezza e 12,5 m. di immersione.

Nella zona più occidentale del nuovo porto il fondale è più basso ed il dragaggio può limitarsi a -12,5 m.

Nei futuri approdi turistici e peschereccio, già ben protetti all'imboccatura dalla futura diga foranea, sarà largamente sufficiente un fondale di -5,0 m., così come nello specchio acqueo prospiciente alla zona Fincantieri e riservato ai mezzi di servizio.

E' da tenere presente che nella maggior parte dei porti turistici esistenti la profondità è dell'ordine di 3,50 m., riservando alle poche barche con immersione maggiore zone particolari caratterizzate da più elevata profondità.

Il braccio di mare intorno alla Mole dovrebbe invece avere, in alcune zone, fondali sufficienti per ospitare mega-Yachts e naviglio storico; per il resto ci si può limitare a mantenere la profondità attuale, che si è sempre rilevata sufficiente per accogliere anche i più grandi pescherecci.

LA PROPOSTA DI PIANO

Il porto di Ancona presenta spiccare caratteristiche di polifunzionalità con alcune specificità peculiari quali il notevole traffico traghetti con carico misto veicoli

e passeggeri “Ro-Pax” (alquanto in contrasto con le moderne tendenze che prevedono una completa separazione fra traffico di merci e passeggeri).

Il piano prevede in sostanza una netta suddivisione fisica tra il più rapido traffico passeggeri (navi da crociera, aliscafi, catamarani, traghetti, pur con carico misto tipo Ro-Pax) tutto distribuito lungo le banchine del fronte orientale del porto storico ed il terminale merci “multi-porpose” (merci varie, contenitori, Ro-Ro, rinfuse) che occupa tutto il nuovo esteso terrapieno occidentale.

Il terminale polifunzionale è tipico dei porti moderni consentendo una grande flessibilità d’uso con lunghe banchine rettilinee ed ampi spazi a terra.

Solo sul fronte affacciato all’antico porto sono previste riseghe con rampe per consentire l’accosto di navi Ro-Ro con sbarco posteriore.

Peraltro l’assetto planimetrico dei tre accosti contigui con allineamenti sfalsati, ottenuto apportando minime modifiche del fronte rettilineo dell’attuale Molo Sud, favorisce le manovre delle navi in acqua e dei TIR a terra e contribuisce a dare all’intero perimetro bagnato del bacino storico una forma più armoniosa.

Si nota che, mentre il traffico Ro-Ro necessita di tempi di sosta del carico a terra di poche ore e quindi di aree limitate (preferibilmente, anche se non obbligatoriamente, vicine alla nave), il traffico contenitori richiede tempi di stoccaggio di alcuni giorni e quindi ampi piazzali prossimi al filo banchina per più efficienti operazioni di sbarco.

Anche il terminale per le rinfuse secche (prevalentemente prodotti cerealicoli e carbone), essendo soprattutto d’importazione (sbarco), richiede ampi spazi prossimi alle banchine per lo stoccaggio dei prodotti e l’uso di gru di banchina o a bordo con trasferimento per mezzo di nastri trasportatori o di pompe.

In generale sono stati rispettati i seguenti principi informatori:

a) aumento degli spazi a terra contigui alle banchine (retrobanchine) per incrementare la produttività legata alla movimentazione terrestre del traffico;
b) separazione razionale dei vari traffici con allontanamento di quelli “industriali” più impattanti dalla zona storica più prossima alla città.
c) Spostamento dei silos verso ponente.
d) Traffico passeggeri tutto localizzato lungo il fronte orientale del porto storico;
e) specializzazione (non promiscuità) d’uso degli accosti ed aree relative, ma anche massima flessibilità sulla destinazione delle aree retrostanti alla banchina e sul numero/lunghezza navi, favorita dalla estensione rettilinea delle banchine.

L'ITER DI APPROVAZIONE DEL PIANO DI SVILUPPO DEL PORTO.

Le procedure di approvazione della proposta di Piano di sviluppo del porto risalgono:

- al 29 marzo del 2004 con l'adozione del Piano da parte del Consiglio Comunale di Ancona;
- al 25 febbraio 2005 data in cui il Comitato portuale, ai sensi dell'art. 5 della legge n. 84 del 1994, ha deliberato l'adozione della corrispondente variante al Piano Regolatore Portuale.

Tale ultima delibera del Comitato approvava la richiesta del Comune di Ancona di delocalizzare verso la nuova darsena il traffico commerciale del porto storico per finalizzare aree e luoghi di pregio storico in esso presenti ad una più diretta fruibilità da parte della cittadinanza, ma subordinava tale delocalizzazione alla realizzazione delle nuove infrastrutture previste dal Piano e se necessario integrandole.

Il Consiglio Comunale, nella seduta del 2 marzo 2005, deliberava l'adozione definitiva del Piano, non accogliendo, però, con espressa statuizione, la richiesta da ultimo formulata dal Comitato portuale.

Le diverse posizioni – sopra illustrate – espresse dai due organi sembravano aver impedito il raggiungimento della formale "intesa" di cui all'art. 5 della legge n. 84/94, più volte menzionato; ma una nota del Sindaco ha poi autorevolmente chiarito che : "…..*la norma transitoria* (cioè, l'art.2 "Porto Storico" della N.T.A. del P.P.E. del Porto e della Variante al P.R.G. dell'ambito portuale), *adottata definitivamente dal Consiglio Comunale, intende garantire la massima flessibilità operativa in attesa dell'entrata a regime delle previsioni del Piano e ciò per perseguire gli obiettivi di sviluppo definiti nelle intese intercorse con Codesta Autorità".*

"Per queste premesse, si ritiene che allo stato attuale l'obiettivo prioritario sia l'approvazione del P.P.E. del Porto, per avviare quanto prima la realizzazione delle infrastrutture previste ed il raggiungimento degli obiettivi attesi."

"Naturalmente siamo disponibili a verificare prospettive di sviluppo del Porto con le modifiche e con le eventuali previsioni di nuovi interventi infrastrutturali da concertare insieme tra l'Amministrazione Comunale e l'Autorità Portuale".

Il Comitato portuale preso atto dei chiarimenti e delle assicurazioni ricevute, con propria delibera n. 12 in data 5 luglio 2005, ha ritenuto raggiunta l'intesa con il Comune di Ancona sullo schema di variante al Piano Regolatore del Porto di cui all'art. 5 della legge n. 84 del 1994, e ha deciso di dare, conseguentemente, mandato al Presidente per avviare le successive fasi procedimentali, di cui alla

legge stessa (invio al Consiglio Superiore per il prescritto parere, attivazione della procedura di valutazione di impatto ambientale, approvazione da parte della Regione) per la definitiva approvazione ed entrata in vigore della variante stessa. Sulla base dell'esperienza di altri porti è assolutamente impossibile fare previsioni sui tempi che dette procedure richiederanno per giungere a conclusione. Il solo formale impegno che è possibile assumere è quello di non lesinare sforzi perché vengano evitati tempi morti, tenendo al riguardo costantemente informato il Comitato portuale.

Al tempo stesso il Comitato, ha raccolto la disponibilità rappresentata nell'ultimo periodo della riportata lettera, che gli consentiranno di svolgere approfondimenti, analisi e previsioni di propria competenza sulle necessità del porto, per una possibile formulazione di proposte che prevedano anche eventuali nuovi interventi infrastrutturali, in un costruttivo, positivo confronto con l'Amministrazione Comunale e con le altre Istituzioni presenti sul territorio regionale.

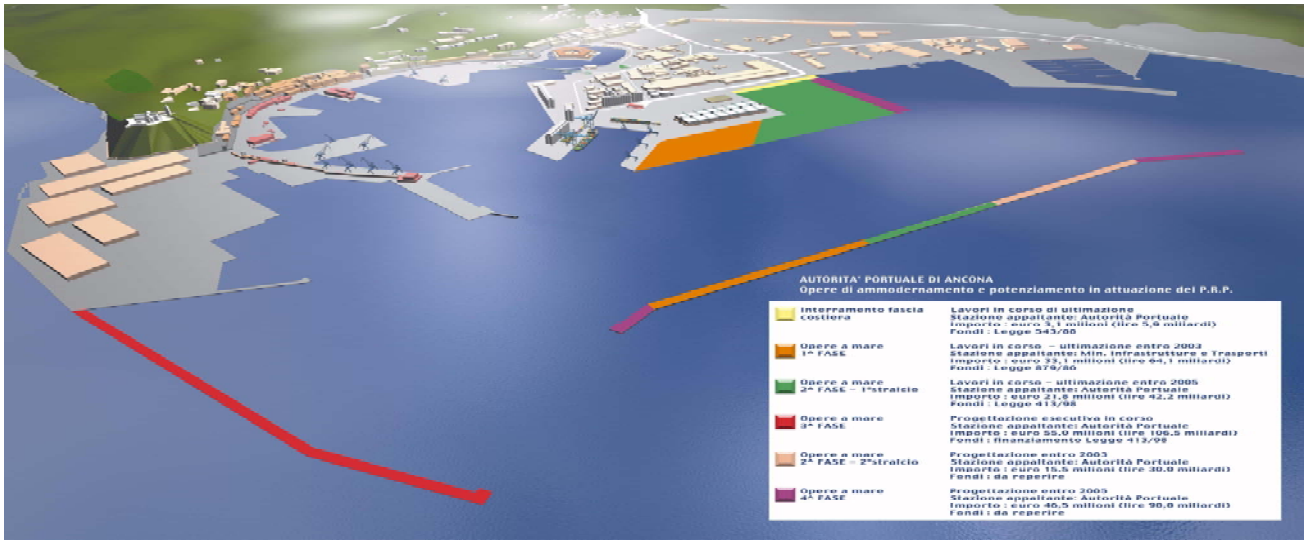
La proposta di variante al P.R.P. di cui trattasi è stata esaminata favorevolmente dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 1/08, reso nell'adunanza del 30.05.2008.

Ai sensi dell'art. 5, comma 4, della L. 84/94 la proposta di piano dovrà essere sottoposta alla procedura per la valutazione di impatto ambientale e, quindi, all'approvazione della Regione.

FASI DI ATTUAZIONE DELLE OPERE PORTUALI

Per quanto riguarda le fasi di attuazione delle opere marittime, esse risultano sostanzialmente le stesse già previste dal vigente P.R.P. del 1988, con l'aggiunta dello spostamento del porto peschereccio e della conferma dell'ampliamento dell'approdo turistico, in linea con la previsione della variante del P.R.P. di cui al D.M. n. 3127 del 03.01.1987.

OPERE DI AMMODERNAMENTO E POTENZIAMENTO DEL PORTO DI ANCONA



Nell'allegata scheda sono riportate le principali opere di grande infrastrutturazione, suddivisi fra quelle in corso di esecuzione e/o appaltati e quelli da progettare.

Scheda opere in corso di esecuzione e/o appalti

n.	Descrizione	Costo intervento (milioni di euro)	Finanziamenti disponibili (milioni di Euro)
1	-Opere a mare- 1ª Fase – realizzazione di un primo tratto di ml 600 della diga di sottoflutto e di 330 m. della banchina rettilinea (n.26)- Lavori in fase di ultimazione- Ente appaltatrice: Min. II.TT.	33,0	(Legge 879/86)
2	- Prolungamento della diga di sottoflutto per ulteriori 350 m., completamento della banchina rettilinea per circa 560 m. e relativi piazzali.Stazione appaltante: Autorità Portuale. (realizzato solo il tratto di diga mentre per la banchina si è proceduto alla risoluzione del contratto d'appalto)	25,5	(Legge 413/98)
3	Adeguamento banchine nn.10 e 11	2,5	1,25 (Ministero Infr.)
4	Progetto ANKS MARINA	6,7	2,7 (Comune,Prov.,ISA) 4,0 (Min. Infrastrutture)
5	Collegamento stradale Nuova Darsena	2,8	2,8 (Autorita' Portuale)
6	Collegamento ferroviario Nuova Darsena	9,5	9,5 (Legge 166/02 – Delibera CIPE n.17/03 e Autorita' Portuale)
7	Adeguamento banchine nn. 13 e 14	4,45	4,45 (Legge 166/02)
8	Banchina allestimento Fincantieri	7,5	7,5 (Min. Infrastrutture)
9	Riempimento scalo di alaggio Fincantieri	1,0	1,0 (Autorità Portuale)
10	Opere a mare 3ª Fase realizzazione molo di sopraflutto (1° stralcio tratto sperimentale in fase di esecuzione)	61,0	61,0 (Legge 388/2000 e Legge 166/02)
11	Opere a mare 2ª Fase (2° stralcio) (1° lotto per la parte finanziaria)	25,8	13,4 (Autorità Portuale)
12	Collegamento viario del porto con l'A14 (uscita Ovest)		ANAS (project financing)

Scheda opere da progettare

Opere a mare - 4ª Fase – Completamento della diga di sottoflutto, realizzazione della banchina laterale, completamento dei piazzali ed escavo dei fondali a – 14,00 m.	30 (da reperire)
Ampliamento approdo turistico	20 concessione demaniale (D.P.R.509/97)
Spostamento porto peschereccio e relative strutture a terra	20 (finanziamento pubblico e/o privato)
Riqualificazione fronte mare, servizi portuali e per il sistema urbano	30 (finanziamento pubblico e/o privato)

La variante al P.R.P. adottata dal Comitato portuale ed esaminata dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con il voto n. 1/08 prevede la realizzazione di un tunnel sottomarino per il collegamento viario del porto storico con l'area della zona sud-ovest.

Tale opera si ritiene di difficile attuazione, in quanto la notevole profondità da raggiungere per sottopassare lo specchio acqueo prospiciente la Mole Vanvitelliana comporta la costruzione di lunghe rampe di raccordo, che , molto probabilmente, nella parte del porto storico potranno interferire con l'esistenza di reperti archeologici.

Inoltre i costi e la gestione del sottopasso in sicurezza non risultano facilmente sostenibili.

E' da notare che il vigente P.R.P. approvato per la parte delle opere a terra con D.M. n: 826 del 04.05.1985 prevedeva un lungo tratto di viabilità interna al porto storico in galleria, che però, di fatto, non si è ritenuto di attuare.

PROSPETTIVE DI SVILUPPO

I possibili sviluppi del Porto di Ancona sono legati alle politiche delle infrastrutture e dei trasporti in gioco a livello internazionale, che riguardano l'intera area dell'Adriatico e dello Ionio (attuazione dei Corridoi comunitari V e VIII, individuazione dei progetti prioritari dei principali assi di collegamento con i paesi confinanti con l'UE, Programma Autostrade del mare, ecc.).

L'intera area del medio Adriatico è stata tuttavia definita dall'Osservatorio ISTAO sul traffico marittimo in Adriatico-Ionio, area a rischio di declino, nell'ambito

di uno scenario complessivo in forte evoluzione, soprattutto per l'assenza di una strategia forte sul fronte delle politiche infrastrutturali e dei trasporti e per la mancata partecipazione delle Marche ad accordi per avviare in forma coordinata il programma Austradale del mare, unico progetto prioritario a cui la regione potrebbe avere accesso, dopo la scomparsa del Corridoio Adriatico.

L'effetto positivo più diretto potrebbe essere legato al Corridoio BarBelgrado, collegamento tra i mercati del centro Italia e i paesi dell'Europa centro-orientale fino al Mar Nero, ancora alla fase di studio di fattibilità, secondo il quale il Porto di Ancona è stato individuato come punto di accesso privilegiato verso l'oriente (studio promosso dall'Italian Distribution Council e finanziato dall'Istituto per il Commercio Estero).

IL TESSUTO URBANO

Il Piano di sviluppo del Porto costituisce l'occasione per riproporre l'integrazione città-porto, visto che l'ambito portuale è una delle zone della città di più antica urbanizzazione.

Il rapporto fra città e porto è stato storicamente molto stretto, in quanto l'una e l'altro si sono sviluppati con un'intima, forzata connessione, ma anche conflittuale, poiché le esigenze di funzionamento del porto hanno spesso sacrificato quelle della città e hanno filtrato e talvolta ostacolato, il suo collegamento con il mare.

I passaggi attraverso cui il Piano si articola per recuperare l'integrazione città-porto, sono: la viabilità locale (veicolare e pedonale), la riqualificazione e la rifunzionalizzazione degli edifici di bordo, il recupero e la contestualizzazione dei monumenti. Nelle previsioni del Piano l'accessibilità da parte dei cittadini alle funzioni e ai beni culturali presenti lungo l'arco del porto storico dovrebbe essere migliorata mediante: una nuova viabilità per l'accesso all'area dei cantieri navali esternamente allo spazio delle banchine, un sistema di parcheggi a servizio delle funzioni portuali e della fruizione della fascia urbana limitrofa (che prevede anche la creazione di un parcheggio polmone), la rivitalizzazione della parte della città a ridosso del porto (tramite un collegamento con il sistema pedonale del centro storico) e una serie di percorsi pedonali che consenta la fruizione del fronte mare e la visita dei principali monumenti.

Nell'area portuale è infatti presente un sistema di beni culturali che comprende opere di particolare pregio (arco Traiano e Clementino, porta Pia, il Lazzaretto, le mura, ecc.) che il Piano di sviluppo del Porto punta a recuperare e valorizzare, aumentandone la fruibilità estetica e funzionale.

COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI

Gli ambiziosi e praticabili obiettivi fissati nel vigente Piano Regolatore Portuale potranno essere raggiunti solo se con rapidità saranno stati affrontati e risolti i noti problemi dei collegamenti stradali e ferroviari.

La sostenuta movimentazione di merci via TIR, il continuo rafforzamento del traffico traghettistico, le caratteristiche stesse dei flussi di traffico, più connessi con l'offerta produttiva esterna che non dell'hinterland del centro Italia, evidenziano l'urgenza del problema dei collegamenti del porto con la grande viabilità.

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, il Piano del porto considera diverse soluzioni sia per il servizio viaggiatori, che per l'organizzazione ferroviaria dello scalo merci.

Nel primo caso si tratta di assicurare il collegamento fra le aree di imbarco e la stazione Ancona Centrale, con il problema dell'interferenza fra la viabilità sottomare e la ferrovia. Diverse soluzioni prendono in considerazione il mantenimento della attuale stazione marittima con introduzione di una nuova fermata in corrispondenza della galleria San Martino, ovvero l'arretramento della stazione marittima all'altezza della galleria San Martino o alla punta scambio dello scalo Marotti, con introduzione di un servizio ferroviario a spola. In questi ultimi casi sarebbe superato il problema dell'interferenza fra viabilità stradale e ferroviaria.

Il trasporto ferroviario di merci che interessa il Porto di Ancona si limita a poche categorie merceologiche (sebbene movimentate in ingenti quantità): carbone destinato alla centrale ENEL di Bastardo, coils provenienti dall'acciaieria di Terni, ghisa destinata all'acciaieria di Terni. Le altre tipologie merceologiche lavorate nel porto di Ancona (cereali, semi, caolino, cemento, legname, ecc.) non sono movimentate con il vettore ferroviario.

Il Piano del porto, in aderenza con il progetto FS, prevede il mantenimento degli impianti ferroviari esistenti nella nuova darsena (a servizio del terminale ENEL, delle banchine 20 e 22, dei silos e le necessarie aste di manovra) e rinuncia ai binari nelle banchine destinate alle navi porta-container (n° 25 e n° 26), liberando gli spazi retrostanti le nuove banchine, per lasciare loro la massima funzionalità.

Il fascio di presa e consegna viene confermato a ridosso del confine dell'area doganale, lato ZIPA, in una posizione già a suo tempo individuata dal vigente P.R.P. e dal progetto FS. Questa soluzione ha il vantaggio di non aggiungere ulteriori ostacoli a quelli già presenti (che limitano la lunghezza dei binari di presa e consegna) e ridurre la soggezioni alla movimentazione stradale del porto.

Sono infine previste tre piattaforme intermodali esterne all'area doganale, ma direttamente connesse sia alla viabilità principale che a quella sottomare e al parcheggio polmone, rispettivamente per il sistema "autostrada viaggiante" (trasporto dei veicoli stradali su pianali ferroviari), il carico delle casse mobili sui carri ferroviari e il servizio auto a seguito.

Il completamento, in tempi rapidi, di tutte le opere a mare di difesa esterne e di banchinamenti, di cui alle quattro fasi previste dal vigente P.R.P., con la contemporanea realizzazione dei collegamenti stradali e ferroviari con le grandi linee di comunicazione, consentirebbe di superare gli attuali limiti e carenze strutturali che non consentono di sfruttare a pieno le potenzialità dello scalo dorico.

E' da notare che la nuova imboccatura con fondali di metri -15,00 e la nuova banchina rettilinea della lunghezza di metri 920 e con fondali di metri -14,00, consentiranno al porto di Ancona di acquisire un importante elemento di forza nei confronti di altri porti dell'Adriatico.

4.2.5 PORTO DI NUMANA

ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE

Cenni storici

Numana si estende sulla parte meridionale del Parco del Conero, il suo territorio è conformato in una parte alta, sul pendio della collina, e una bassa, lungo il porticciolo e la spiaggia.

A nord del porto si erge una costa a falesia, con spiagge inserite tra insenature; a sud, invece, si estende la costa bassa con spiaggia ghiaiosa.

Numana ha origini in epoche remote: le prime tracce risalgono a circa 3000 anni fa.

Fin dal VII sec. a.C. si trovano notizie sul Porto di Numana: svolgeva importantissime funzioni di emporio e di centro di smistamento delle merci greche destinate all'interno del centro Italia ed all'alto Adriatico.

Nel terzo secolo a.C. i Romani conquistarono il Piceno e Numana divenne colonia romana ma, all'epoca, rivestiva ancora un ruolo importante per i commerci marittimi.

Nel 558 d.C., una buona parte del costone di marne poco stabili su cui poggiava l'antica città e che formava il porto, precipitò in mare a causa di un terremoto.

Fu provincia bizantina facendo parte della Pentapoli con Ravenna, fu occupata dai Longobardi, dai Franchi ed in seguito consegnata alla Chiesa.

Già dai primi secoli fu sede vescovile e fino al 1000 d.C. viene continuamente menzionata a proposito di importanti trattati, talvolta col nome di Humana e più tardi di Umana. L'antico nome di Numana le viene restituito soltanto con l'unità d'Italia.

Nel 1000 aveva incominciato irrimediabilmente a decadere, ma, ciò nonostante nel XIII secolo partecipò a guerre tra castelli vicini. Nel 1298 si verificò un altro rovinoso terremoto e, nel giro di poche decine di anni, nel sec XIV subì tre saccheggi. Questi tragici eventi accelerarono il suo progressivo declino.

Le carte geografiche del 1400-1500 indicano Numana con: "Humana ruinata"; effettivamente è rimasto solo un borgo di pescatori tra diffuse rovine.

Alla metà del XVIII sec. si comincia a riscontrare, insieme ad un miglioramento dell'economia, una inversione dell'andamento demografico. Il "Gotto", nome dato al porto di allora, molto inferiore al porto antico, viene utilizzato per la pesca e per modesti commerci.

Nel 1778 viene edificato il palazzo vescovile, oggi sede del Municipio.

Nel 1815, durante la restaurazione pontificia, fu unita a Sirolo, ma questa situazione durò solo per due anni. Dopo circa cento anni, nel 1928, si ripetè il tentativo di unificazione ma anche questo fallì dopo circa venti anni.

Anche Numana, come il resto d'Italia nel XIX secolo, visse per quasi un cinquantennio una forte emigrazione che si arrestò nei primi del Novecento con la nascita di opifici, soprattutto fabbriche di fisarmoniche, e con l'avvio di attività turistiche sulla spinta di ricche famiglie romane che la scelsero come luogo di villeggiatura.

Il Porto – aspetti marittimi e portuali

L'attuale porto è stato realizzato negli anni 70 del secolo passato ed è costituito da una diga foranea esterna parallela alla linea di costa, con due ingressi nel bacino portuale; uno a sud e l'altro a nord.

Le opere di difesa esterna risultano non sufficienti per garantire la sicurezza degli ormeggi in occasione di mareggiate.

Tale situazione non consente di utilizzare in modo completo e funzionale il bacino portuale.

Stato di fatto urbanistico – viabilità, caratteristiche tipologiche e funzionali

L'area portuale presenta diversi problemi dal punto di vista dell'accessibilità viaria, infatti, incastonata fra il centro storico e la zona di "Numana Bassa" (dove sono situati numerosi esercizi commerciali, in particolar modo legati alla nautica), si presenta come terminale di diversi percorsi sia pedonali che viari e costituisce un elemento di separazione, ma contemporaneamente di collegamento, fra la spiaggia del litorale sud (Numana Bassa) e la spiaggia sottostante il centro storico (Numana alta).

La zona portuale è raggiungibile anche attraverso la caratteristica scalinata detta “costarella”, unico collegamento pedonale diretto con il Centro Storico: gli utenti del porto possono quindi facilmente usufruire di tutti i servizi commerciali, turistici e residenziali offerti dal centro della città. Dal punto di vista viario, la zona del porto funge da “cerniera” fra la viabilità nord-sud che serve la città e quella sud-nord che serve la zona balneare.

Numana è infatti raggiungibile da nord attraverso la provinciale del Conero e la provinciale Senigallia-Sirolo (che raccoglie anche il traffico proveniente dal casello di Ancona-sud e dalla SS 16) e da sud percorrendo la provinciale Lauretana attraverso gli Svarchi e il Taunus (raccogliendo il traffico proveniente dal casello autostradale di Loreto e dal tratto della SS 16 a sud di Ancona).

Il lungomare Marcelli - centro costituisce il punto cruciale della viabilità comunale: esso appare infatti come elemento di collegamento e, al contempo, di servizio alle spiagge e ai locali ivi presenti, nonchè come unico accesso possibile per i mezzi pesanti con carichi eccezionali diretti al porto.

Area portuale

Nello specchio d’acqua sono collocati sei pontili galleggianti con accesso dalla banchina di riva.

Il porto è classificato nella 2a categoria, 4a classe (turistico), di competenza regionale, ed è gestito dal Comune ai sensi della L.R. n. 10/99. All’interno dell’area portuale svolgono la propria attività sei operatori:

Soc. Cooperativa Numanese: la Cooperativa gestisce tre pontili galleggianti, alcuni degli ormeggi della banchina principale e della banchina sud e tutti gli ormeggi alla boa, per un totale di circa 500 posti barca. Oltre all’attività di gestione degli ormeggi, la Cooperativa offre servizi di riparazione e manutenzione motoristica, alaggio con travel-lift mobile (l’alaggio avviene direttamente dalla banchina e non in apposito bacino) e rimessaggio in area esterna all’ambito portuale. Gli uffici della Cooperativa hanno sede nella palazzina servizi del porto.

Circolo Nautico Numana: il Circolo gestisce uno dei pontili galleggianti (lato nord), alcuni ormeggi della banchina antistante il piazzale e la banchina del molo nord per un totale di circa 70 posti barca. Il Circolo Nautico offre ai soci servizio di

manutenzione meccanica e servizio di alaggio tramite gru fissa e scivolo posto in testa al molo nord. L'area in concessione a terra è utilizzata per lo stazionamento di piccoli natanti durante la stagione estiva (circa 100 imbarcazioni) e per il rimessaggio all'aperto durante la stagione invernale. Il Circolo possiede, all'interno dell'area in concessione, una piccola sede in struttura precaria, mentre la sede sociale è all'esterno dell'area portuale.

Lega navale: nello specchio d'acqua antistante il molo sud, in concessione alla Lega, sono collocati due pontili galleggianti che ospitano circa 90 posti barca. Lo spazio a terra ospita la sede dell'associazione. Le attività della Lega Navale sono eminentemente di carattere sportivo.

Associazione traghettatori: la Cooperativa gestisce un servizio di trasporto e organizzazione di gite turistiche lungo la costa del Conero. Attualmente la Cooperativa possiede quattro imbarcazioni ormeggiate alla banchina del molo sud; l'ufficio e la biglietteria si trovano in ambito preportuale in prossimità del parcheggio.

Cooperativa pescatori: le 22 imbarcazioni della Cooperativa sono ormeggiate lungo parte della banchina antistante il piazzale e lungo un tratto del molo sud, in prossimità dell'accesso al porto, nella zona riservata ai pescatori e al traffico.

Distributore di carburante: il distributore di carburante è posto in testa al molo sud; il deposito del carburante (tre serbatoi da 3.000 litri ciascuno), sono collocati nella zona preportuale, al di sotto dello scivolo pubblico.

Zona preportuale

In quest'ambito trovano posto attività legate sia alla zona portuale che a quella urbana e balneare.

- *Parcheggio pubblico:* mq 3.000 è utilizzato sia dagli utenti del porto che da quelli della spiaggia.
- *Bar:* mq 323 è costituito da tre blocchi prefabbricati posti a "C" e da una tettoia con spazio per tavolini.
- *Cantiere Iurini:* mq 370 svolge attività di produzione e riparazione di imbarcazioni.
- *Pescheria:* mq 85 rivendita gestita dalla Cooperativa Pescatori "Portonovo".
- *Sede scuola sub*
- *Box pescatori:* mq 400 otto box di mq 25 l'uno utilizzati come magazzini e depositi per le attrezzature da pesca.

- *Scivolo pubblico:* mq 850 scivolo per imbarcazioni e relativo percorso di accesso posto in prossimità del molo sud.
- *Spiaggia libera*
- Un *area strettamente legata all'attività portuale* è costituita dal tratto di spiaggia libera a ridosso del molo sud, di fatto utilizzata dai pescatori per lo stazionamento a terra delle piccole imbarcazioni.

Inquadramento urbanistico – competenze in materia di pianificazione portuale

Il porto di Numana attualmente non è dotato di Piano Regolatore Portuale.

Il Consiglio Comunale di Numana con atto n. 73 del 18.11.2002 aveva adottato una proposta di "Piano regolatore Portuale", con una procedura non coerente con quanto previsto dall'art. 5 della Legge 84/1994.

L'iter approvativo di tale proposta di Piano non ha avuto seguito.

Successivamente è stata avviata la procedura prevista dal D.P.R. 509/1997 per la concessione demaniale per l'adeguamento e l'ampliamento del porto di Numana.

I tre progetti preliminari presentati sono stati respinti in base dell'esito della Conferenza dei Servizi in data 06.12.2007.

Obiettivi

A seguito di intesa con l'Amministrazione Comunale la Struttura regionale competente in materia di porti ha avviato, recentemente, la redazione del Piano Regolatore Portuale di Numana, sulla base delle seguenti linee guida:

1. Il Piano individuerà come interventi prioritari quelli finalizzati alla messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale ed il miglioramento dell'imboccatura esistente per assicurare la tranquillità degli ormeggi anche in occasione di mareggiate di rilevante intensità e per ridurre l'interrimento dei fondali, che comporta alti costi di manutenzione e grosse difficoltà operative, anche per

le note problematiche di collocazione dei sedimenti. Per l'imboccatura portuale verranno proposte, in via preliminare, più soluzioni con l'obiettivo di individuare quella ottimale che si integri con il sistema di difesa della costa, in rapporto al contesto di elevato pregio ambientale e paesaggistico.

2. La messa in sicurezza del bacino portuale consentirà una migliore utilizzazione dello specchio acqueo con la possibilità di un aumento dei posti barca.
3. Per la parte delle opere marittime (ristrutturazione opere di difesa esterna, imboccatura e banchinamenti), verranno presentate delle proposte preliminari da esaminare e discutere con gli Enti e gli Operatori interessati. Le proposte ritenute più funzionali saranno verificate mediante studi su modello matematico per individuare la conformazione ottimale delle opere.
4. La progettazione delle aree a terra sarà orientata dalla ricerca di soluzioni che consentano la piena integrazione del porto con la città mediante la previsione dei servizi necessari, la riqualificazione ambientale (delocalizzazione impianti fognari, impianti di trattamento acque di prima pioggia, integrazione verde pubblico, ecc..) e la creazione di percorsi pedonali e ciclabili, anche panoramici lungo le opere foranee esterne.

L'approvazione del P.R.P. consentirà di poter programmare e finanziare gli interventi necessari per rendere funzionale e rilanciare la struttura portuale di Numana.

4.2.6 PORTO DI CIVITANOVA MARCHE

ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE

Cenni storici

Civitanova Marche è una città strettamente legata al mare, sul quale si affaccia.

Il litorale (lungo circa 7 Km.) è diviso dal porto in due parti dalle caratteristiche molto differenti.

Il litorale nord ha un ampio arenile di sabbia, con fondali poco profondi protetti da opere di difesa, il litorale sud, invece, presenta un arenile misto di sabbia e ghiaia con fondali più profondi.

Cluana, l'odierna Civitanova Marche, era ubicata sul lato nord della foce del fiume Cluentum (Chienti).

Sin dall'epoca romana la popolazione aveva creato delle strutture portuali, all'inizio probabilmente fluviali, (data la caratteristica costa bassa e sabbiosa) ma solo nel sec. XVII si creò un insediamento stabile di pescatori.

L'attività marinara, inizialmente legata alla sussistenza per le famiglie degli stessi pescatori diviene, con il passare degli anni, fattore fondamentale dell'economia locale.

La vocazione marinara si realizza completamente con la costruzione del vero e proprio porto solo dopo la seconda guerra mondiale.

Da allora il porto ha vissuto un costante sviluppo diventando centro nevralgico di molte attività.

Attualmente la città è uno dei centri italiani più attivi per il mercato del pesce sia al minuto, nei locali della Pescheria, sia del mercato all'ingrosso, nei locali del Mercato Ittico.

Da diversi anni si è sviluppato anche l’approdo turistico, nei mesi estivi è attivo anche il collegamento via catamarano con la costa slava.

Stato di fatto urbanistico – viabilità, caratteristiche tipologiche e funzionali

Gli strumenti urbanistici che interessano, totalmente o marginalmente, "l'area portuale" sono i seguenti:

- Piano Regolatore del Porto, approvato con DGR n. 1711 del 28/12/2005,
- Piano Regolatore Generale, detto “Piano Secchi”,

i due strumenti urbanistici sono perfettamente in coerenza.

Il porto di Civitanova Marche è situato in adiacenza alla parte “storica” della città.

Nelle aree esterne al Porto, costituite da tessuto urbano consolidato, non si prevedono modifiche dei tracciati viari o realizzazioni di consistenti volumetrie aggiuntive.

Nuova edificazione è prevista solo per attrezzature ed impianti di carattere generale nell’”area fiera” e per residenze nel tratto compreso fra la chiesa del “Cristo Re” e il fosso Castellano.

Nelle previsioni relative alla zona portuale, il P.R.G., indica ampie dotazione di aree per attrezzature collettive e spazi verdi, queste appaiono superiori alle necessità dell’area portuale e quindi anche fruibili dall’intorno urbano.

All’interno dell’“*area portuale*” vengono individuate e distinte alcune zone:

- l’area, destinata ad ospitare attrezzature balneari, compresa fra il confine Nord dell’ “area portuale”, via Giacomo Matteotti, fosso Castellano e l’attuale battigia;
- l’area a parcheggio, importante per localizzazione ed ampiezza;
- una zona tipologicamente estranea al Borgo marinaro che mantiene il tracciato delle strade e delle corti private esistenti, disegna una diversa sistemazione di spazi importanti, parcheggi o piazze e servizi tecnici e amministrativi.

<u>Viabilità di accesso al porto e di raccordo</u>

Il centro urbano di Porto Civitanova Marche ha iniziato il proprio sviluppo stretto fra la linea di costa e la linea ferroviaria adriatica.

Saturata la fascia costiera lo sviluppo urbano è proseguito superando la Strada Statale n. 16 Adriatica e prendendo come direttrice di riferimento la ex Strada Statale n. 485 (asse Est – Ovest).

L’accesso al porto di Civitanova Marche è garantito da via G. Matteotti (lungomare Nord) e dal lungomare sud.

Il punto di ingresso principale è costituito dallo snodo viario situato in prossimità dell’edificio dell’Ufficio Circondariale M.mo.

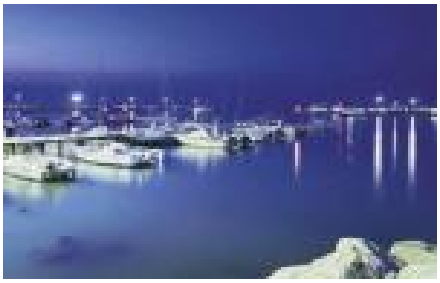
Questo snodo permette ai veicoli in uscita dall'area portuale di raggiungere, procedendo verso sud, la statale n. 16 Adriatica e, attraverso questa, la superstrada n. 77 e l'autostrada A14.

La realizzazione del prolungamento della 77 costituirà il nuovo collegamento con l'autostrada con conseguente riduzione del traffico sulla statale.

La viabilità interna all'area portuale è strutturata su una strada di distribuzione che permette l'accesso ai parcheggi ubicati lungo il perimetro del porto.

E' prevista la realizzazione di un percorso pedonale che congiunge lo scalo ferroviario con l'*"area portuale"* con lo scopo di favorire l'accesso al porto di chi arriva in treno.

La quantità di traffico e il conseguente fabbisogno di parcheggi indotti dalla *"macchina porto"* (intesa come cantieristica, attività di pesca e attività commerciali strettamente correlate) non subirà variazioni significative fino alla realizzazione della darsena turistica con le nuove previsioni edificatorie, previste vicino la foce del fosso Castellaro.



Il Porto – aspetti marittimi e portuali

Il primo intervento a mare per la costruzione del porto di Civitanova Marche fu iniziato intorno al 1932 con la costruzione di una scogliera longitudinale emersa parallela alla linea di costa ed avente lo scopo di fornire riparo alle barche da pesca da alare sulla spiaggia.

La scelta di una struttura di tale genere fu dettata dalla necessità di evitare l'interruzione del flusso di materiale solido che nella zona era ed è diretto da sud verso nord.

Nel 1933 la costruzione di un pennello ortogonale alla linea di costa ed in direzione perpendicolare all'asse della scogliera provocò un forte accumulo di materiale solido che ne causò in un breve periodo l'insabbiamento.

Tale pennello fu distrutto durante la seconda guerra mondiale e fu ripristinato subito dopo la sua fine realizzando il collegamento definitivo tra la battigia e la scogliera longitudinale (molo nord).

In seguito il porto di Civitanova Marche con D.M. 1213 del 24.3.1960 fu iscritto nella prima categoria come Porto Rifugio ed il Piano Regolatore Portuale, approvato con D.M. 1764 del 30.3.1965, prevedeva la realizzazione delle seguenti opere oltre al predetto molo nord:

- m 300 di Molo Foraneo, radicato alla testata del molo est con direzione nord;
- pennello parasabbia di m 60 parallelo al molo foraneo est e radicato sul molo nord.

Di queste due opere, in fasi successive nel corso degli anni, sono stati realizzati solo circa 190 m del molo foraneo est.

A causa del mancato completamento delle opere di protezione dell'imboccatura portuale, il Porto in argomento non assolve pienamente alla sua specifica funzione di Porto Rifugio.

Nel corso di violente mareggiate, infatti, i natanti che vi cercano riparo si trovano in gravissime difficoltà, mettendo a repentaglio sia la sicurezza dell'imbarcazione che l'incolumità del personale navigante.

Inoltre a causa dell'imboccatura portuale troppo esposta ed incompleta, lo specchio acqueo interno al porto risente sensibilmente del moto ondoso esterno.

Stante la necessità di aggiornare il vecchio piano regolatore portuale del 1965, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 546 del 21/11/1990 approvò la perizia relativa all'effettuazione dei seguenti studi necessari ad individuare le caratteristiche ottimali dell'assetto planimetrico del porto sia sotto l'aspetto della sicurezza e agibilità e dell'agitazione interna, che sotto l'aspetto della interazione con il litorale e dei problemi di insabbiamento:

A) *Rilievo dello stato del litorale, indagine batimetria e sedimentologica;*
B) *Valutazione del clima ondoso di largo e sottocosta;*
C) *Indagine sulla evoluzione storica del litorale in relazione alla costruzione del porto e delle opere di protezione del litorale ed interpretazione;*
D) *Valutazione delle possibili cause di insabbiamento del porto;*
E) *Modello fisico dell'imboccatura portuale, con onde irregolari entro un adeguato spettro, evidenziante le correnti in prossimità della bocca, i flussi di sedimenti penetranti nel bacino portuale ed i processi di sedimentazione in prossimità della bocca, nonchè l'agitazione all'interno del porto;*
F) *Modello matematico di evoluzione della linea di costa.*

I risultati dei predetti studi, *effettuati dalla Soc. Estramed nel 1992 per conto del Ministero dei LL.PP.,* hanno consentito di individuare la conformazione ottimale per la sistemazione definitiva del porto, con la elaborazione della proposta di nuovo Piano regolatore Portuale.

Le opere previste in tale proposta di piano consistono:

- prolungamento del molo guardiano di levante di 100 m. lungo l'attuale direzione e quindi, di 80 m. ruotando verso Nord di 30° (verso antiorario), su fondale medio di -7,00 m;
- realizzazione di una darsena per imbarcazioni da diporto alle spalle del molo di sopraflutto preesistente con fondale di 3,50 m;
- darsena prevista protetta da una scogliera del tipo a gettata in massi naturali, con mantellata esterna in massi naturali di 2^ e 3^ categoria e masso di sovraccarico in calcestruzzo;
- banchinamento previsto in massi pilonati e celle di espansione, con sovrastruttura di completamento in cemento armato, a quota + 1,30 m. dal l.m.m.;
- realizzazione all'estremità del nuovo molo di sottoflutto di una testata inclinata di 30° rispetto allo stesso e delimitante l'ingresso all'avamporto;
- rifiorimento del molo sud ed ampliamento della strada di accesso;
- sistemazione interna dell'attuale porto, con realizzazione delle seguenti opere:
    - n. 2 pontili pescherecci, con struttura a giorno;
    - banchina di riva, con struttura a giorno;
    - prolungamento di circa 5 m. dello scalo di alaggio,
    - completamento pontile a giorno molo sud;
    - realizzazione molo martello;
    - banchinamento a giorno molo nord.

In particolare gli interventi vengono caratterizzati in una prima e seconda fase.

<u>Opere di 1ª fase:</u>

- prolungamento del molo di levante, al fine di garantire l'accesso al porto in condizioni di sicurezza, e ridurre l'agitazione interna dello specchio acqueo;
- realizzazione di pontili a giorno, al fine di rendere produttivo e funzionale il bacino portuale esistente.

<u>Opere di 2ª fase:</u>

La seconda fase prevede la realizzazione della darsena per imbarcazioni da diporto, con la sistemazione definitiva dell'imboccatura.

La costruzione della predetta darsena consentirà di dare un ormeggio sicuro e funzionale alle numerose imbarcazioni da diporto esistenti e, nel contempo, assicurerà un rilancio del turismo della zona.

La conformazione delle nuove opere foranee in progetto consente di ricavare un avamporto sufficientemente protetto dai mari provenienti da tutte le direzioni, in modo da consentire un più comodo e sicuro accesso sia al porto interno che alla nuova darsena.

Inoltre, la presenza dell'avamporto eliminerà, all'interno dell'attuale bacino portuale, il fenomeno della notevole risacca, che da sempre si verifica, in occasione di normali mareggiate provenienti da Nord e Nord-Ovest.

Dagli studi effettuati è risultato che la nuova configurazione delle opere foranee adottata nella proposta di P.R.P. consentirà di ridurre notevolmente l'apporto di sedimenti nell'area dell'imboccatura portuale senza modificare ulteriormente rispetto alla situazione attuale gli equilibri del tratto di costa a nord del porto.

Di conseguenza si verificherà la riduzione degli interventi di manutenzione per dragaggi e, nel contempo, una migliore navigabilità dell'imboccatura.

Il nuovo Piano regolatore del Porto di Civitanova Marche è stato adottato dall'Autorità Marittima nel 1999 e ai sensi dell'art. 5 della Legge n. 84/94, dopo l'intesa raggiunta con gli Enti interessati.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con nota 14.06.2000, n. 209 esaminò il progetto ed espresse il parere che gli elaborati dovevano essere integrati sulla base dei "considerato" del voto stesso.

Al fine di completare l'iter per l'approvazione del nuovo P.R.P. il Comune di Civitanova, nel novembre 2005, ha provveduto a trasmettere la documentazione integrativa di propria competenza.

Sulla base dell'esito della conferenza dei servizi, in data 07.12.05, la variante al Piano Regolatore del Porto di Civitanova Marche è stata approvata dalla Regione Marche con D.G.R. del 28.12.2005 n. 1711, con le prescrizioni e le raccomandazioni contenute nelle autorizzazioni e pareri rilasciati, che dovranno essere recepiti in fase di redazione dei progetti esecutivi.

L'approvazione ha riguardato la parte delle opere marittime del Piano adottato nel maggio 1999, mentre per le aree a terra sono state formulate una serie di osservazioni con la prescrizione di elaborare un piano particolareggiato con l'individuazione delle caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Specchi acquei

Allo stato attuate gli specchi acquei occupati dal porto, ammontano ad un totale di circa mq 146'000 di questi circa mq 50'000 sono dedicati alla pesca

mentre mq 50’000 all’approdo turistico, di entrambe una parte è occupata dalle attività cantieristiche.

La nuova darsena di progetto occuperà uno specchio d’acqua di circa 58’000 mq.

Bacino di utenza, flussi di traffico, attività produttive

Il naviglio da pesca è costituito da pescherecci appartenenti a proprietari e armatori locali e cosi suddivisi:

- pescherecci che espletano la" pesca a strascico": 62;
- unità dedite alla "piccola pesca": 55;
- motovongolare per la cattura dei molluschi bivalvi: 44;
- imbarcazioni da traffico: 13.

La capacità ricettiva attuale della struttura portuale risulta sicuramente non adeguata alle necessità dell'attività peschereccia e non idonea all'approdo di navi commerciali.

Traffico Passeggeri

Negli anni 2003 -2004 il porto di Civitanova Marche è stato interessato dal regolare scalo, nei mesi estivi, di una unità da trasporto passeggeri con un servizio di collegamento di linea con la costa slava.

Il movimento totale annuo relativo ai passeggeri sbarcati ed imbarcati si è aggirato in media intorno alle duemila unità.

Le caratteristiche della struttura portuale non consentono, però, l'approdo di navi trasporto merci.

Attività Cantieristica

A terra sono ubicati numerosi capannoni dedicati a questa attività.

Il numero dei vari e degli alaggi di imbarcazioni, effettuati qui negli ultimi anni, si aggira intorno alle 350 unità.

Nei cantieri a cielo aperto, in aree adiacenti il porto, fino a circa 40 anni fa, venivano realizzate da maestri d’ascia anche scafi di grandi dimensioni, oggi questa antica arte si sta perdendo.

Prodotto Commercializzato

I dati relativi al prodotto venduto presso il mercato ittico civitanovese sono in decremento, dalle 1390 tonnellate registrate nel 2001, si è passati alle 1119 tonnellate del 2004.

Obiettivi

Negli ultimi anni sono stati avviati i seguenti importanti interventi di miglioramento ed ammodernamento delle strutture esistenti:

- allargamento del piano viabile del molo sud;
- ristrutturazione ed ampliamento della banchina del molo sud;
- costruzione tratto della banchina di riva di collegamento tra il molo sud e lo scalo di alaggio;
- realizzazione di un pontile a giorno per pescherecci sul molo est.

I suddetti interventi, in parte già realizzati, consentono di ottenere i seguenti vantaggi:

- miglioramento della mobilità portuale a vantaggio dell'attività della pesca quale risorsa primaria nell'economia del territorio;
- aumento della prevenzione per la sicurezza degli operatori e degli ormeggi,
- aumento dell'operatività del porto dal punto di vista logistico (rimessaggio dei natanti);
- aumento e razionalizzazione degli ormeggi delle unità da pesca, separando due aree sul molo est per le diverse tipologie di imbarcazioni.

Le nuove opere marittime previste nel P.R.P. approvato nel 2005 consentiranno di migliorare la funzionalità del porto sia per quanto riguarda la protezione degli specchi acquei interni dalle agitazioni provenienti dalla traversia, sia per quanto attiene all'interrimento degli stessi e dell'avamporto.

La banchina di riva, prospiciente l'imboccatura, potrà essere realizzata, in rapporto alle esigenze operative, successivamente all'ampliamento degli specchi acquei con la costruzione della nuova darsena turistica e garantendo, nel contempo, il permanere degli ormeggi attuali per la nautica da diporto.

Le nuove banchine dovranno essere dimensionate per poter ormeggiare imbarcazioni da diporto anche di grosse dimensioni e, per incrementare la produttività degli attuali cantieri, si rileva l'opportunità che siano integrate con un adeguato "bacino di carenaggio".

Tra gli obiettivi meriterebbe attenzione un progetto di recupero dell'arte antica del maestro d'ascia.

Per anni i maestri d'ascia locali hanno costruito e riparato bellissime imbarcazioni, oggi, nonostante il diffondersi di materiali da costruzione diversi dal legno, rimane fondamentale l'opera di queste maestranze.

Anche se le commesse di nuove imbarcazioni in legno dovessero essere limitate, sono molti i lavori di manutenzione che necessitano, sia alle barche da diporto, che ai vecchi pescherecci.

Sviluppare interventi di promozione di questa arte oltre che una meritoria opera di promozione culturale potrebbe rivelarsi una vantaggiosa operazione di rilancio della cantieristica locale.

L'ampliamento previsto con la realizzazione della nuova darsena consentirà di aumentare la ricettività della nautica da diporto per complessivi n. 600 posti barca.

La messa in sicurezza del bacino interno con la realizzazione dei nuovi banchinamenti previsti nel Piano permetterà una migliore utilizzazione degli spazi per le attività: della pesca, della cantieristica e del turismo.

Complessivamente la parte turistica potrà ospitare in sicurezza fino a 1000 posti barca (comprensivi dei 600 della futura darsena nord).

Il banchinamento del molo nord e del molo martello potrà essere utilizzato per i transiti e/o per i collegamenti minori con altri porti della regione e dell'altra sponda Adriatica.

Si rende necessario e urgente definire il progetto relativo alla destinazione funzionale delle aree a terra, con l'individuazione dei servizi portuali, in modo organico e rapportato alle linee di sviluppo previste nell'assetto degli specchi acquei e delle banchine di cui al P.R.P.

A queste trasformazioni occorrerà affiancare una operazione importante di ristrutturazione e rifunzionalizzazione delle parti di città disordinatamente cresciute tra il "borgo" ed il confine portuale, sono spazi particolari che debbono essere pensati come trait d'union tra acqua e terraferma.

Questa peculiarità va esaltata con la composizione volumetrica degli edifici, la funzionalità dei percorsi e con l'uso attento dei materiali, per far si che la "macchina porto" si inserisca fluidamente nel contesto della città costruita e, al tempo stesso, proponga una immagine qualificata ed armoniosa del waterfront.

4.2.7 PORTO DI PORTO SAN GIORGIO

ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE

Cenni storici

La storia di Porto San Giorgio è legata allo sviluppo del porto di Fermo, per secoli ha costituito il suo naturale sbocco sul mare.

Le testimonianze della sua esistenza si ritrovano fin dal I sec. a.C., compare in documenti del III sec. d.C. col nome di "Castellum Firmanorum".

In età medievale, l'importanza di "Castel San Giorgio", possedimento dei Canonici del Duomo di Fermo, ne determinò lo sviluppo mercantile, grazie anche all'alleanza tra le città di Venezia ed il comune Fermo, al quale fu ceduto nel 1260.

Lorenzo Tiepolo, podestà di Fermo e futuro doge di Venezia, ridiede impulso e trasformò il porto in uno scalo attrezzato e munito militarmente costruendo la Rocca.

Nel XVII secolo l'arretramento del mare rese disponibili nuove terre, che favorirono lo sviluppo dell'insediamento urbano.

Nello stesso periodo, anche l’attività della pesca, che fin ad allora serviva per soddisfare il solo consumo locale, subì un importante sviluppo.

Nel XVIII sec. l’inurbamento si sviluppò fuori dal perimetro delle mura il Borgo Marinaro.

Lo sviluppo della moderna cittadina si avviò nella fascia compresa tra la linea di costa e la via Lauretana.

Ebbe ulteriore incremento anche l’attività peschereccia, grazie soprattutto all’utilizzo della “paranza”, agile imbarcazione diffusa lungo la costa picena.

Durante il periodo napoleonico la città raggiunge la sua completa autonomia da Fermo e, dopo l'Unità d'Italia, definì il suo territorio comunale.

In questo periodo inizia l'opera di bonifica del territorio, grazie soprattutto alla famiglia Salvadori.

Dopo l'inaugurazione della ferrovia (1863) che portò grande sviluppo alla cittadina l'abitato si è esteso verso est oltre la linea ferroviaria, sviluppando il quartiere Marina, con giardini, villini e alberghi dalle linee liberty.

Stazione di cura e soggiorno dal 1927, dalla fine del 1980 Porto San Giorgio è dotata anche di un porto per le barche da diporto.

Iter amministrativo

Il 2 ottobre 1979 viene approvata la Variante Parziale al P.R.G. contenente la localizzazione di massima degli impianti portuali e delle strutture complementari.

In adeguamento al Decreto di approvazione del Presidente della Giunta R.M. viene approvato, nel 1981 dal Consiglio Superiore LL.PP e successivamente nel 1983 dal Consiglio Comunale, il progetto presentato dalla Società "L'Approdo".

Il progetto prevedeva la completa realizzazione delle opere portuali da parte del privato.

Nell'area prettamente interessata dal porto vengono individuate quattro zone funzionali e disciplinate da norme tecniche specifiche:

C – attrezzature turistiche,
D – attrezzature cantieristiche,
E – mercato del pesce,
P – parcheggi.

Sulla base di questo progetto la società "L'Approdo" ottiene l'autorizzazione in via provvisoria (in attesa della concessione definitiva) alla realizzazione delle strutture portuali.

Il relativo atto di sottomissione stipulato con la Capitaneria di Porto il 10/02/82 concede 26.000 mq di area demaniale e 204.000 mq di specchi d'acqua per realizzare e gestire il Porto turistico - peschereccio.

Successivamente, nel 1985, l'area di competenza della società "L'Approdo" viene ridotta di 9100 mq, corrispondenti alla superficie del Porto peschereccio, che viene affidata in concessione al Comune.

Nel 1986 viene approvato il progetto, della società concessionaria, per la realizzazione delle strutture edilizie di completamento dell'area portuale, in attuazione della variante specifica approvata il 27/02/86.

L'atto di sottomissione relativo (il n. 6 del 13/6/87) prevede precise modalità di attuazione relative ai tempi di esecuzione delle opere.

Il fallimento della società concessionaria ne impedisce la realizzazione: a tutt'oggi sono presenti edifici a carattere provvisorio per la gestione dei servizi di base (direzione, ristorante, club nautico).

Un ulteriore progetto dell'area è stata messa in opera con la Variante Generale al P.R.G. del 1996 che inserisce l'area portuale all'interno di una più ampia Zona di Progettazione Unitaria che va ad interessare la parte urbana limitrofa nell'intento di connettere l'intervento sul porto al processo di trasformazione della zona sud della città.

Il progetto di una nuova pianificazione rimane, però, tale poiché la Provincia di Ascoli Piceno non ha inserito, per difetto di competenza, la zona portuale nell'ambito dell'approvazione definitiva del P.R.G. (ai sensi della LR 34/92), rinviando tale approvazione alle procedure indicate dalla Legge 84/94.

Dal 2002 si sono succedute altre proposte di revisione del PRP, la prima, commissionata dalla Amministrazione Comunale dopo aver iniziato l'iter di approvazione non ha apportato le modifiche richieste dalla Conferenza dei Servizi, la seconda, di iniziativa privata, non ha superato la fase di confronto propedeutica all'adozione, nel 2007 sono iniziati gli incontri di lavoro sulla nuova proposta scaturita da valutazioni ed indicazioni dell'architetto Cervellati.

Il tessuto urbano – viabilità, caratteristiche tipologiche e funzionali

Il Porto di Porto San Giorgio si situa presso il confine sud del territorio che separa il Comune di Porto San Giorgio da quello di Fermo, tracciato sul percorso del torrente Ete Vivo.

L'area costituisce l'estremità sud della città di Porto San Giorgio ed è delimitata a nord da Piazza XXV Aprile, a sud dall'Ete Vivo, ad est dall'area portuale e ad ovest dalla linea ferroviaria Ancona-Pescara.

Pur essendo al margine del tessuto urbano del comune, è direttamente collegato con la rete infrastrutturale principale della viabilità poiché è prossimo all'uscita del casello autostradale dell'A14, alla statale 16 e alla strada di collegamento Est-Ovest con Fermo e i comuni dell'entroterra.

Il livello attuale del traffico sulla rete urbana è sostenuto, si riscontrano dei punti critici di frequente congestione.

Una strada urbana di sezione non ampia costituisce il collegamento con il territorio extraurbano, rappresentando l'accesso preferenziale dall'autostrada e dalla SS.16. Nel nodo costituito dall'incrocio tra la via urbana e la SS 16 e nella canalizzazione del traffico verso l'autostrada e verso l'entroterra fermano.

La funzionalità dei collegamenti è scarsa, nella situazione attuale presenta problemi di sovraffollamento, l'ampiezza della sede viaria non è idonea a sopportare il traffico destinato all'area portuale, in modo particolare quello pesante destinato all'area dei cantieri e del porto peschereccio, ed è inoltre limitata dalla linea ferroviaria, il cui superamento avviene tramite un sottopassaggio di altezza 3,50 m, anche questo inadatto al transito di automezzi pesanti.

In zona è collocato un unico parcheggio, la sosta delle auto avviene generalmente lungo le sedi stradali.

Il tessuto urbano, nell'area prospiciente il porto, è, per una gran parte, densamente edificato.

E' indubbiamente identificabile un "comparto porto" che comprende l'area portuale vera e propria ed un insieme di aree parzialmente edificate (vedi mercato del pesce), di piazze e di strade adiacenti.

Questo comparto è oggetto di ristrutturazione e di rifunzionalizzazione.

Nell'area demaniale del porto vengono individuate aree edificabili per: residenze turistico ricettive, cantieristica ed attività commerciale terziaria.

Le aree della città contermini al porto sono, per la maggior parte, dedicate al verde e ai percorsi ciclopedonali con funzione di ricucitura organica e riqualificazione dell'intero comparto.

Per rendere il traffico veicolare più scorrevole si propone di organizzare in sensi unici la maggior parte dei percorsi, di ampliare la carreggiata di via Solferino e di via XX Settembre ed ampliare la luce del sottopasso ferroviario; attraverso questi interventi si potrebbe rispondere sufficientemente alle esigenze di mobilità del "nuovo" Porto evitando la realizzazione di nuove strade.

Il Porto – aspetti marittimi e portuali.

Il porto è diviso in aree funzionalmente ben distinte: nell'avamporto sono concentrate le attività cantieristiche, nella I° darsena le attività della pesca, nella II darsena le attività della nautica da diporto.

L’area portuale nella sua configurazione attuale è costituita da complessivi 242.000 mq di cui 121.555 mq. di specchi d’acqua e 120.445 mq. di parte demaniale a terra.

Il porto ha 620 m di banchine con 12 pontili, una banchina peschereccia e circa 860 posti barca, di cui 86 per il transito, la lunghezza massima consentita alle imbarcazioni in entrata è di 30 metri.

I servizi presenti sono: uno scalo di alaggio, 14 pontili, 2 officine meccaniche, un travel lift per il sollevamento delle imbarcazioni, distributori di benzina e di gasolio; l’approvvigionamento idrico avviene per mezzo di 4 colonnine erogatrici, cosi come quello elettrico.

Il porto ospita inoltre 150 barche da pesca.

Opere esterne: imboccatura, avamporto.

Nel corso degli anni si è potuta verificare la corretta disposizione planimetrica dei moli.

A conferma del corretto funzionamento si riscontra che l’avamporto mitiga con efficacia l’effetto del moto ondoso e permette le eventuali correzioni di rotta prima dell’ingresso.

L’imboccatura portuale nel corso degli anni ha subito un importante fenomeno di insabbiamento tanto da ridurre l’accessibilità al porto stesso.

Sono stati già realizzati tre dragaggi di ripristino, si rileva la necessità di un’ulteriore operazione di dragaggio più consistente delle precedenti.

I moli di sopra/sotto flutto realizzati hanno dimostrato un corretto funzionamento quindi non si prevedono per questi opere di modifica.

Le opere esterne, realizzate con scogliera di pietrame naturale e calcestruzzo, appaiono in buone condizioni.

La struttura portuale ha subito una verifica. Lo studio si è concluso con la necessità della realizzazione di armature dalla foce a destra del fiume Ete con lo scopo di bloccare il trasporto solido e quindi con l’eliminazione del fenomeno di occlusione. Analoga verifica è stata condotta verso la foce del fiume Tenna.

Sono stati inquadrati i fenomeni di trasporto solido ed è stato riconosciuto un importante flusso nella direzione NE/SE con addossamento della sabbia all’imboccatura portuale.

Il tratto di spiaggia a ridosso della struttura portuale ha subito una modifica arretramento/accrescimento e un significativo fenomeno di insabbiamento dell’imboccatura.

E’ stata prevista, dallo studio effettuato, la realizzazione di un pennello radicato a terra con la funzione di “sostegno” dalla linea di costa, l’interruzione del flusso verso l’imboccatura ed il conseguente dragaggio.

Obiettivi

Gli obiettivi principali dei progetti e degli interventi nel porto di Porto San Giorgio:

- realizzazione di una struttura in grado di rispondere alle esigenze di spazi e servizi espressi dalla nautica da diporto;
- potenziamento delle attività economiche che si sviluppano nell'area portuale (pesca, cantieristica, nautica da diporto), sia attraverso la specializzazione delle darsene, sia con il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture (nuovo mercato ittico per la pesca, nuovi spazi per la cantieristica, qualificazione degli ormeggi e dei servizi a terra per il diporto, ecc.).
- recupero del rapporto città - porto, sia funzionalmente, con l’utilizzazione di aree limitrofe per collocare attrezzature e servizi sia aprendo l’ambito portuale alla città, con l’eliminazione di recinzioni e barriere che con la creazione di spazi percorribili pedonalmente prospicienti gli specchi acquei ;
- la realizzazione di una più efficiente rete viaria di collegamento, anche attraverso la ristrutturazione e/o il potenziamento di tratti della viabilità esistente;

ed infine in relazione agli interventi strutturali-operativi:

- dovrebbero essere rilevate, con cadenza regolare, le variazioni batimetriche e della linea di battigia delle spiagge limitrofe, in modo che, se siano riscontrate delle variazioni significative, si possa provvedere a porre in essere interventi rivolti alla ricerca di un equilibrio idrodinamico e sedimentologico accettabile.
- la possibilità di utilizzo e quindi il successo di tutta la struttura portuale è strettamente connesso all’accessibilità nautica. Poiché l'imboccatura portuale è affetta da seri fenomeni di insabbiamento, si dovrà disporre, rispettando le specificazioni delle autorizzazioni, perché il materiale possa essere utilizzato, per l'eventuale riempimento delle banchine ed il ripascimento delle spiagge.

Per raggiungere gli obiettivi sopra indicati si rende necessario e urgente completare l’iter approvativi del P.R.P. per avere un adeguato strumento di

pianificazione, indispensabile per poter realizzare gli interventi necessari e rendere funzionale e rilanciare l’importante struttura portuale nel contesto locale.

4.2.8 PORTO DI SAN BENEDETTO

ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE

Cenni storici

Fin dai tempi più remoti la popolazione di San Benedetto del Tronto si è dedicata all'esercizio della pesca, riuscendo a trarre dal mare una ricchezza di grande rilevanza per l'economia provinciale e nazionale.

Prima ancora che esistesse il porto, l'attività peschereccia di San Benedetto aveva raggiunto livelli di tutto rilievo, tanto che già nel 1886, venne costruito il primo mercato all'ingrosso di prodotti ittici.

Fin da allora, infatti affluiva a San Benedetto del Tronto il pesce dei centri vicini, perché, l'operosità e l'iniziativa degli esportatori sanbenedettesi offrivano la migliore garanzia per la vendita e lo smistamento, in tutti i più importanti centri italiani, di notevoli quantitativi di pesce fresco, appositamente confezionato per resistere a lunghi viaggi.

Tale attività si esplicava senza porto con: "lancette", "paranze" e "sciabiche".

Facevano capo a San Benedetto del Tronto le barche delle vicine marinerie di Grottammare, Cupramarittima, Porto San Giorgio, Giulianova, Martinsicuro.

Il primo piano regolatore risale al 1907, e prevedeva la costruzione di un porticciolo che, dovendo dare riparo esclusivamente a natanti a vela contro i venti del primo quadrante, era costituito da un molo della complessiva lunghezza di m 500, con tre bracci opportunamente orientati.

L'ubicazione fu prevista nella zona a nord dell'abitato.

I lavori relativi al 1° tratto di m 300 vennero iniziati nel 1908 e portati a termine nel 1918.

Nel 1926 venne realizzato un ulteriore moletto posto più a nord di quello esistente.

Successivamente fra il 1926 ed il 1933 si provvide alla costruzione di ulteriori due bracci a prolungamento del predetto molo (nord) raggiungendo la batimetria -5,00 e assumendo la conformazione planimetrica attuale.

L’opera non arrestò la formazione degli interrimenti, per cui negli anni 1933 – 1936 venne realizzata la costruzione di un secondo molo (sud) in scogliera della lunghezza di m 760 (radicato in prossimità della foce del torrente Albula); con tale configurazione l’imboccatura del porto risultava di m 120 di larghezza.

Nell’anno 1938 venne costruito un primo tratto di banchina di riva, mentre, nel periodo 1944 – 1958 furono effettuati interventi per la riparazione dei danni bellici.

Successivamente, fra il 1949 ed il 1952, si provvedeva all’ampliamento della banchina del molo nord che fu portata da m 5 a m 10 ed al prolungamento del molo sud mediante due ulteriori bracci.

I risultati raggiunti con la costruzione di tale prolungamento si identificarono con l’inizio della stabilizzazione dei fondali e di una maggiore tranquillità all’interno del bacino già costituito.

Nel 1958 venne approvata una variante al piano regolatore che consentì la realizzazione delle seguenti opere:

- la costruzione del prolungamento della banchina di riva antistante il mercato ittico;
- la realizzazione dello scalo di alaggio.

L’incremento della flotta peschereccia, del movimento commerciale (prodotti petroliferi e derivati connessi alla presenza di depositi costieri), lo sviluppo del polo industriale della vallata del Tronto, e delle infrastrutture viarie (super-strada a rapido scorrimento Ascoli - Mare) hanno costituito fortissimi elementi di pressione, negli anni sessanta e settanta, per la realizzazione di un ampliamento e una ristrutturazione del porto e delle aree cittadine contermini.

Verso la fine degli anni settanta ha cominciato ad essere sempre più praticato il turismo nautico, emerge, di conseguenza, la nuova domanda di posti barca per approdi turistici.

Aspetti marittimi e portuali

Attualmente il porto di San Benedetto del Tronto risulta iscritto nella prima categoria ai fini del rifugio della navigazione, mentre nei riguardi commerciali è

stato classificato nella 1^ classe della 2^ categoria con decreto interministeriale 21/8/1975, numero 1775.

Il vigente piano regolatore portuale, esaminato favorevolmente dal consiglio superiore dei lavori pubblici nel 1968 ed approvato con D.M. n. 2722 del 02/11/1985 prevedeva le seguenti opere portuali:

- il prolungamento del molo foraneo sud per ml. 460, sullo stesso allineamento dell'ultimo tratto esistente;
- la realizzazione di una nuova darsena, da ricavare all'esterno dell'attuale molo nord;
- l'utilizzazione della zona sud del bacino portuale per le attività della nautica da diporto;
- il prolungamento della banchina di riva a sud dello scalo di alaggio;
- l'allargamento della banchina del molo nord ed opere di miglioramento interne al bacino.

Con D.M. 03.06.1988 n. 1391 venne approvata la variante del Piano Regolatore del porto per l'utilizzazione della zona sud del bacino a darsena turistica, quale risulta dal voto 23/09/1987 n. 488 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Delle opere previste nel P.R.P. e nella predetta variante risultano realizzate:

- l'ampliamento della calata della banchina del molo nord con relativa escavazione dei fondali (1977 ÷ 79);
- completamento dell'ultimo tratto della banchina di riva ed escavazione dei fondali antistanti (1980 ÷ 85);
- costruzione di un pontile all'estremità sud della banchina di riva, posto a delimitazione della zona commerciale da quella per il turismo nautico (opera finanziata dalla Regione Marche e realizzata nel 1986);
- prolungamento del molo di sopraflutto (Sud) per un tratto di mm165. Tale nuovo tratto è stato realizzato agli inizi degli anni '90 ed ha consentito il conseguimento di indubbi vantaggi in ordine ai problemi di agitazione interna al bacino e di insabbiamento. La maggiore protezione del bacino portuale dai mari provenienti dal settore di traversia principale, ottenuta con l'ulteriore prolungamento del molo di sopraflutto, ha consentito di realizzare la nuova darsena turistica nella zona sud dello scalo marittimo.
- costruzione della darsena turistica. La Regione Marche, sulla base del progetto generale esaminato favorevolmente dal Consilglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 490 del 23.09.1987 e dell'apposita variante al Piano Regolatore Portuale approvata con D.M. n. 1391 del 03/06/1988, ha

finanziato e realizzato la darsena turistica all'interno del Porto di San Benedetto del Tronto .

Per la realizzazione di tale opera, recentemente completata, sono stati finanziati a partire dal 1988, più stralci per un ammontare complessivo di circa nove miliardi di lire.

La nuova darsena turistica ha una capacità ricettiva di circa 800 posti barca.

Le dimensioni caratteristiche del porto attuale sono:

- superficie totale specchi acquei Ha 31,40;
- sviluppo lineare di tutte le banchine e calate portuali m 2'448.

I servizi e le attrezzature sono: uno scalo d'alaggio, 2 pontili, 5 magazzini per le forniture ai pescherecci, 4 travel lift per il sollevamento delle imbarcazioni, 8 officine meccaniche, frigorifero per la conservazione del pesce, distributori di benzina e di gasolio e colonnine erogatrici per l'approvvigionamento idrico.

San Benedetto ha un mercato ittico all'ingrosso di importanza nazionale, numerosi sono anche i cantieri navali che costruiscono pescherecci di legno e d'acciaio fino a 200 tonnellate stazza lorda e molte le industrie connesse alla pesca.

Negli anni si sono sviluppati anche altri settori direttamente collegati alle attività sul mare, come la cantieristica, la costruzione di cavi e di reti, le officine della motoristica navale, la strumentistica di bordo, la commercializzazione del pescato, le catene del freddo per il trasporto del pesce.

Gli obiettivi

Il traffico peschereccio che, per diversi decenni ha rivestito grandissima importanza nelle dinamiche funzionali del porto e ne ha condizionato l'assetto attuale, oggi deve convivere con le nuove realtà produttive e di svago come il diporto, con i servizi ad esso connessi e le innovazioni nel settore cantieristico.

La necessità di governare le trasformazioni del territorio e di indirizzarne lo sviluppo impone la scelta di interventi di riqualificazione funzionale necessari per la riorganizzazione e la riqualificazione dell'area Portuale, delle aree di sovrapposizione città/porto e di quelle infrastrutturali adiacenti.

Il porto ha un grande potenziale strategico capace di valorizzare le vocazioni della città e di innescare nuove opportunità produttive.

L'obiettivo progettuale per l'area portuale e gli ambiti di intervento contermini, a medio e lungo termine è la realizzazione di un modello integrato di rifunzionalizzazione di attività differenti e fortemente interrelate:

- le aree turistico-commerciali;
- la ricettività;
- l'approdo turistico;
- il porto peschereccio;
- la cantieristica;
- i servizi tecnici portuali;
- la futura darsena nord.

Le aree turistico-commerciali

L'area localizzata tra il torrente Albula e la darsena turistica, può costituire il prolungamento ideale della zona pedonale e commerciale della città con funzioni per il turismo ed il tempo libero quali:

- aree verdi e aree sportive attrezzate;
- ristoranti caratteristici e locali attrattivi per il turismo costituito dai giovani;
- percorsi pedonali che possano svilupparsi fino al braccio sud del porto, lungo il quale potrebbero essere realizzate strutture leggere;
- strutture commerciali.

L'approdo turistico

La nuova darsena turistica, allo stato attuale, è adeguata a soddisfare le esigenze locali e risulta strategica per lo sviluppo turistico della città.

La volontà di sviluppare il turismo nautico, in considerazione della posizione della città di San Benedetto, al centro dell'Adriatico e praticamente di fronte ad uno dei tratti più belli della costa croata, porta a prevedere, per gli anni futuri, l'esigenza di potenziamento quantitativo e qualitativo della parte turistica e da diporto.

Il settore peschereccio

Oggi il settore della pesca procede sempre più nella direzione di una attività di vicinato, con barche di piccole dimensioni che, al più, rimangono in mare 3 o 4 giorni.

Il Mercato Ittico di San Benedetto svolge ancora un ruolo primario, è attualmente uno dei più quotati a livello nazionale.

Il mercato ittico all'ingrosso di San Benedetto, considerato tra i più importanti d'Italia, è un mercato alla produzione, gestito dal Comune di San Benedetto del Tronto.

L'edificio è stato costruito nel 1936 e ristrutturato nel 1997.

Ha ottenuto il riconoscimento dell'Unione Europea definitivo per la sala d'asta nel 1996.

Il mercato si estende su una superficie di 9'200 mq scoperti e 1'500 mq coperti.

Il mercato di San Benedetto è legato agli altri mercati marchigiani attraverso la rete telematica Fishtel 13 che permette la vendita on-line del pescato.

Il progetto consiste nella vendita di prodotti ittici attraverso differenti sistemi di contrattazione, e non si limita alla sola messa in rete telematica delle vendite, ma riguarda l'organizzazione di un sistema di servizi connessi come la certificazione di qualità, la logistica e i finanziamenti.

Va, quindi, avviato un processo di riqualificazione della zona produttiva e peschereccia, con interventi atti a rendere attraente, anche per i turisti, questo settore storico per la città adriatica.

La darsena nord

Il Ministero dei Lavori Pubblici nel periodo 1992÷ 94 ha fatto eseguire degli studi specifici mediante modello fisico a fondo mobile finalizzati alla verifica e all'aggiornamento del P.R.P. di San Benedetto del Tronto.

Dagli studi effettuati e dalle configurazioni esaminate è risultato che:

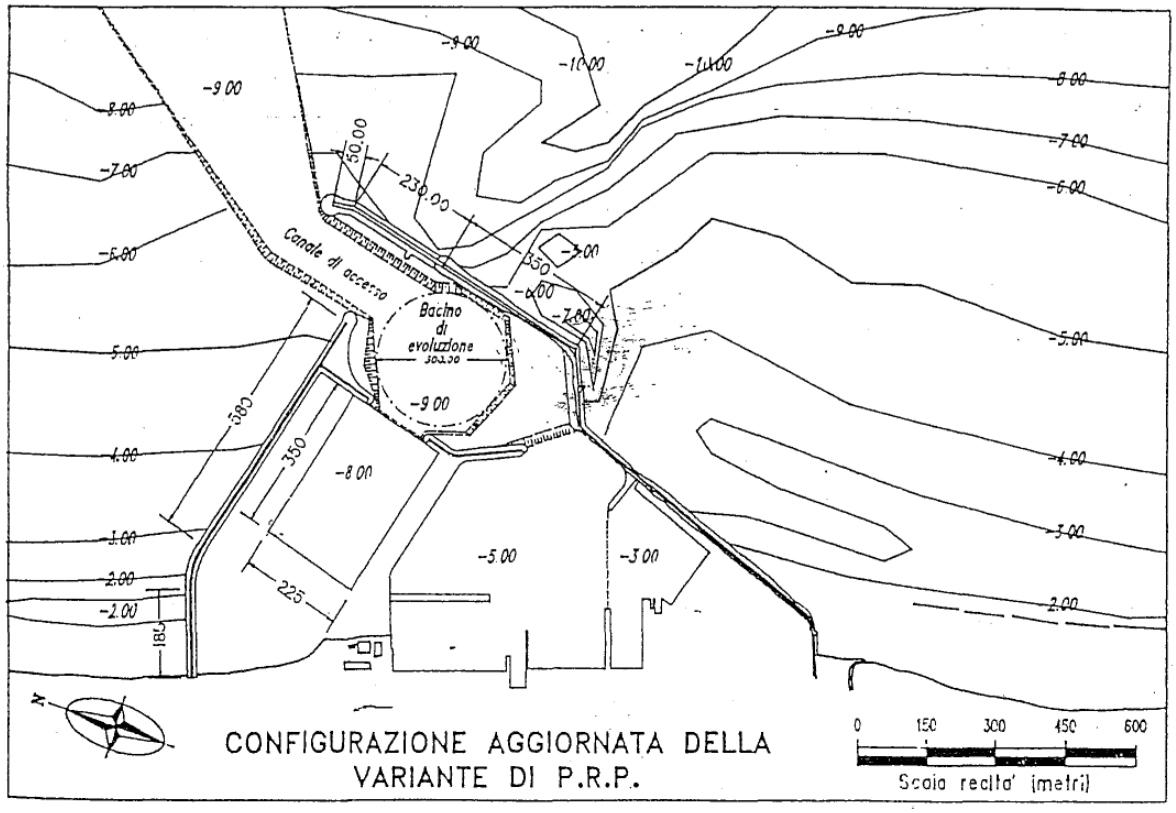
- nella configurazione attuale, l'avamporto è soggetto ad un insabbiamento che, in assenza di interventi di dragaggio, da circa 20'000 m³/anno si riduce negli anni successivi a circa 13'000 m³/anno;
- il trasporto solido litoraneo è diretto da Sud verso Nord ma nella zona dell'avamporto concorrono all'accumulo di materiale sia il materiale proveniente da Sud che aggira la testata del molo sopraflutto sia quello proveniente da Nord che procede dalla battigia lungo il molo sottoflutto spinto dai moti ondosi del I quadrante e dalle correnti ridossate al molo;
- la linea di costa adiacente al porto non è ad oggi, in presenza degli interventi di protezione realizzati sia a Nord che a Sud del Porto di San Benedetto del Tronto, soggetta ad evidenti fenomeni di avanzamento o arretramento;
- le configurazioni previste per le successive fasi di realizzazione del porto fino al raggiungimento della configurazione finale di P.R.P. garantiscono un progressivo miglioramento delle condizioni di agitazione ondosa nel bacino portuale senza determinare fenomeni indesiderati legati al trasporto solido;
- con la configurazione aggiornata del P.R.P. gli effetti del trasporto solido nel canale di accesso e nel bacino di evoluzione risultano estremamente contenuti. Un dragaggio periodico di mantenimento dei fondali dovrà comunque essere previsto ma la entità di questo sarà estremamente ridotta rispetto all'attuale e l'area di intervento limitata al gomito del canale di accesso;

- la configurazione aggiornata del P.R.P. con la darsena turistica, modificata secondo la soluzione 4 sperimentata, determina nell'attuale bacino portuale e nella darsena turistica un notevole miglioramento delle condizioni di agitazione ondosa rispetto a quelle attuali.

In base alle analisi condotte sulle soluzioni esaminate sullo studio ed alla luce delle nuove esigenze operative del porto è stata individuata la configurazione ottimale del P.R.P. vigente (grafico seguente) e che prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- prolungamento diritto del molo di sopraflutto per m 230 e di ulteriori m 50 leggermente piegato in direzione Nord (anziché il prolungamento diritto di m. 310 secondo la previsione originaria del P.R.P.);
- creazione di una scogliera assorbente nel lato del bacino di evoluzione del secondo braccio del molo di sopraflutto;
- costruzione di una nuova darsena nord alle spalle dell'esistente molo di sopraflutto, aventi caratteristiche geometriche leggermente diverse da quella indicata dalla planimetria originaria del P.R.P., che consente di utilizzare in modo più appropriato lo specchio d'acqua ridossato dal prolungamento del molo di sopraflutto, in relazione alle attuali esigenze tecnico-funzionali dello scalo marittimo.

La nuova darsena è prevista con un fondale di – 8 m., mentre il canale di accesso raggiunge la batimetria di – 9 m.



Con tali caratteristiche fisiche strutturali della nuova darsena nord l'ampliamento dello scalo marittimo potrà permettere un rilancio polifunzionale della struttura con particolare riguardo al cabotaggio ed ai collegamenti con l'altra sponda dell'Adriatico.

L'attività di cabotaggio e di servizio per collegamenti con i porti dell'adriatico è in coerenza con gli indirizzi generali per i trasporti nel Mediterraneo (ad es. "Autostrade del Mare").

In questa ottica, San Benedetto del Tronto, per la sua posizione geografica può diventare una base importante, tra Pesaro e Taranto, per il trasporto merci con piccole navi, con la finalità di attuare un sistema integrato dei trasporti regionali ed interregionali.

Allo stesso tempo, il potenziale terzo braccio del porto consente di ipotizzare iniziative turistiche sinergiche con la Croazia stessa, come la realizzazione di collegamenti mediante traghetti veloci ed aliscafi e per piccola crocieristica, divenendo così un attrattore a livello sovralocale coerente con uno sviluppo turistico della città e con le caratteristiche morfologiche delle aree interessate.

L'utilizzo commerciale va verificato in stretta connessione alle eventuali soluzioni per la viabilità.

Oggi, quella esistente, anche alla luce dei possibili miglioramenti risulta appena sufficiente per un utilizzo turistico del terzo braccio.

Le nuove opere di difesa esterna e l'ampliamento, con la realizzazione della nuova darsena nord, consentiranno inoltre, di individuare una migliore distribuzione e utilizzazione degli ormeggi all'interno dell'ampio bacino del porto storico, con la possibilità di far fronte, oltre all'attività della pesca, anche alle nuove esigenze per il naviglio minore e da diporto.

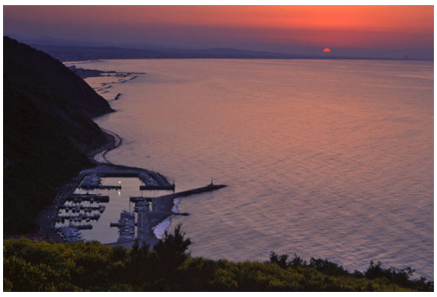
Il P.R.P., che risulta ancora valido per la parte relativa alle opere marittime, dovrà essere integrato e completato con una pianificazione organica che individui le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/1994.

4.2.9 STRUTTURE MINORI PER LA NAUTICA DA DIPORTO

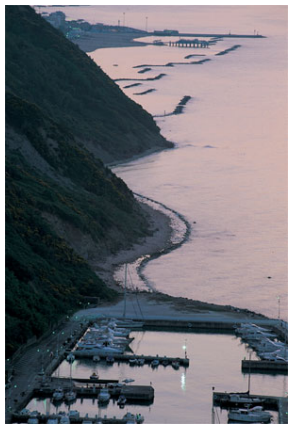
GABICCE MARE - VALLUGOLA

Cenni storici

Reperti del V secolo a.C. testimoniano l'antica esistenza sulle coste del San Bartolo di un porticciolo in cui approdavano navi greche che risalivano l'Adriatico. Il porto, agli inizi veniva indicato col nome "di Focara", si spostò in epoca romana nell'insenatura di Vallugola, e restò vitale per tutto il medioevo fino all'epoca moderna. La linea di costa era molto diversa dall'attuale ed il porto era una specie di fiordo entro cui il mare penetrava assicurando un approdo sicuro per le navi.



Si presume che fosse costituito da moli realizzati su palafitte e fosse dotato di magazzini per le numerose e abbondanti merci che vi circolavano. Il nomignolo Vallugola potrebbe derivare da Valle lucula (valle scura) o Valle dell'ugola, a causa dell'eco che qui si può ascoltare. L'origine più accreditata è che venga da Vallisi uvula, diminutivo di uva, e proprio il vino, insieme a farina, grano, fave e fichi, era uno dei prodotti più trafficati.



Lo scalo rappresentava anche un'importante integrazione al porto di Pesaro, che essendo costruito alla foce del fiume Foglia era spesso soggetto a piene e insabbiamenti. Vallugola inoltre, era più facilmente raggiungibile dalle colline essendo vicino alla via consolare Flaminia.

Sul promontorio di Gabicce Monte già nel 909 è documentata l'esistenza di un abitato. La sommità del colle era già probabilmente fortificata, ma è in una bolla pontificia dell' anno 998 che appare per la prima volta l'espressione "Castellum Ligabitii". Dell'antico castello rimangono scarse tracce. Il paese segue le alterne vicende storiche di Pesaro sino al 1539 quando il castello e il territorio annesso vengono prima concessi in feudo ed in seguito incamerati dalla Santa Sede alla quale rimangono fino al 1860. Nei primi decenni del secolo passato, nella pianura sottostante, di fronte all'arenile, viene costruito un nucleo abitato che

si svilupperà nel tempo tanto da diventare luogo residenziale preferito rispetto al paese alto. Si consolida la scelta degli abitanti di privilegiare la zona pianeggiante: nel 1942 il Municipio viene trasferito a Gabicce Mare.

Inquadramento territoriale

L'ultima parte della costa marchigiana, a nord di Pesaro, è rocciosa e si presenta alquanto ripida con alcuni costoni e creste e termina, al livello del mare, in una spiaggia continua.

Il colle di Gabicce Mare è il primo tratto di costa alta che si incontra partendo da Trieste e offre una visione panoramica della costa a perdita d'occhio: sul mare le falesie a ridosso dell'acqua cristallina.

In un'area pianeggiante, subito a nord del monte S.Bartolo (197 m), si colloca Gabicce Mare. E' separata da Cattolica (Emilia Romagna) dal fiume Tavollo.

DARSENA GABICCE MARE

Gabicce mare è dotata di una piccola darsena, ricavata sulla sponda destra del fiume Tavollo (all'interno della Città e sul demanio idrico), che ha una capacità ricettiva di circa 100 piccole imbarcazioni.

La struttura ha caratteristiche molto limitate a causa sia dei fondali ridotti e soggetti a continui interrimento per l'apporto solido del corso d'acqua, che per la distanza dalla foce che comporta la navigazione di un tratto di fiume con profondità ridotta e variabile.

PORTICCIOLO DI VALLUGOLA

Da Gabicce Monte partono diversi sentieri che attraversano il Parco naturale San Bartolo proseguono poi lungo la panoramica verso Vallugola.

Il porticciolo di riferimento per Gabicce rimane quello di Baia Vallugola che è una struttura realizzata in regime di concessione demaniale marittima e con una capacità ricettività di circa 150 posti barca.

Il piccolo bacino portuale è protetto da due moli : di sopraflutto e di sottoflutto; con una imboccatura della larghezza di circa 20 m. rivolta a N-OVEST.

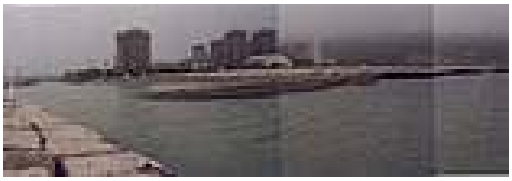
Il fondale del bacino è piuttosto ridotto (circa -2,00 m).

Il Piano indica come interventi prioritari quelli finalizzati alla messa in sicurezza degli attuali bacini portuali ed il miglioramento della imboccatura esistente per assicurare la tranquillità degli ormeggi anche in occasione di mareggiate e per ridurre l'interramento dei fondali.

La messa in sicurezza dei bacini portuali esistenti consentirà, nel contempo, una migliore utilizzazione degli specchi acquei con la possibilità di aumento dei posti barca.

Tale previsione di massima potrà essere attuata solo mediante l'approvazione (con procedura di cui al d.p.r. 509/1997) di uno specifico ed equilibrato progetto di messa in sicurezza e riqualificazione dell'attuale bacino portuale.

FOCE DEL FIUME FOGLIA



Nell'asta terminale del fiume Foglia esistono dei punti di ormeggio per le imbarcazioni minori locali, in regime di concessione (sul demanio idrico).

I predetti ormeggi sono da considerare integrativi a quelli dell'area portuale e potranno essere valorizzati mediante una sistemazione organica ed una gestione unitaria che possa curare anche gli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione nell'asta fluviale ed alla foce, dove il formarsi della barra limita l'agibilità, in mancanza di interventi sistematici che si ritiene opportuno siano posti in essere da parte delle Autorità competenti.

DARSENA INTERNA – PORTO POTENZA PICENA

Sul litorale di Porto Potenza Picena risulta operativa una piccola darsena ricavata nello specchio acqueo interno (a monte della linea ferroviaria) di un ex cava di prestito.

La darsena è collegata al mare mediante un canale di accesso di ridotte dimensioni ed altezza, che sottopassa la linea ferroviaria e protetto da due moletti.

I limiti fisici del canale condizionano l'uso della struttura solo per imbarcazioni a motore di piccole dimensioni.

5. CRITERI PER LA PIANIFICAZIONE DELLE AREE PORTUALI NELLE MARCHE

5.1 INDIRIZZI GENERALI E STANDARD PER LA PIANIFICAZIONE DEI PORTI TURISTICI

Il presente capitolo non affronta esplicitamente la complessa questione relativa alla scelta localizzativa delle infrastrutture per la nautica da diporto.

Detta scelta, peraltro, deve essere operata tenendo a mente la necessità di pervenire ad un accettabile punto di equilibrio tra esigenze tecniche, economiche e di tutela paesaggistica e ambientale.

Ciò con particolare riferimento ai potenziali impatti del porto sul regime dei litorali latistanti.

Un processo progettuale che implementi al suo interno la comparazione tra soluzioni tipologiche alternative e la successiva ottimizzazione della tipologia prescelta (in ragione dei risultati dei necessari studi, rilievi e indagini) costituisce condizione necessaria per il raggiungimento di detto punto di equilibrio tra i compositi interessi.

A tal proposito, si rammenta:

- la necessità di condurre "studi di prima approssimazione" a livello di progetto preliminare, i cui risultati devono essere riportati nella relazione tecnica e nello studio di inserimento ambientale e paesaggistico (punti 3 e 4 - allegato I del D.I. del 14.4.1998);
- la necessità di sviluppare poi studi di dettaglio (incluso il S.I.A., se necessario) di cui ai punti 3, 4 e 5 dell'allegato II del sopra citato decreto interministeriale.

Le caratteristiche geometriche e i parametri funzionali indicati nelle "Raccomandazioni" costituiscono dei valori consigliati. Il progettista può adottare e giustificare valori diversi, anche in relazione alle specifiche condizioni meteomarine e geomorfologiche del paraggio e alla tipologia del porto.

Tra l'altro, il progettista deve tener conto dell'obbligo di adempiere alle vigenti previsioni normative di cui al DPR del 24.07.1996 n. 503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici" al fine di assicurare, in detti luoghi, accessibilità (o accessibilità condizionata) ai disabili.

Ciò con particolare riferimento:

- all'accessibilità del complesso portuale e degli edifici pubblici in esso compresi;
- alle pendenze, alle larghezze, alle protezioni laterali (qualora necessarie) dei percorsi pedonali all'interno del porto turistico, rampe e pontili inclusi;
- ai locali adibiti a servizi igienici pubblici;
- ai parcheggi;
- agli impianti telefonici pubblici.

Per quanto riguarda le opere strutturali in c.a., si raccomanda, ai fini di garantirne la durabilità in un ambiente così tipicamente aggressivo, di seguire le indicazioni tecniche contenute nelle "Linee guida sul calcestruzzo strutturale" emanate dal Servizio Tecnico Centrale presso la Presidenza del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in armonia con quanto previsto al punto 8 - allegato II del D.I. del 14.4.1998.

La presente sezione, inoltre, non affronta la variegata tematica degli standard urbanistici, architettonici ed edilizi degli edifici presenti nel porto turistico (direzione, torre meteo, centro commerciale, yacht club, edifici per servizi portuali.). Per quanto sopra, si rimanda alle norme impartite dai locali vigenti strumenti di pianificazione.

Definizioni:

Le definizioni sotto riportate sono relative alle principali espressioni contenute in questo capitolo, senza la pretesa di costituire, nell'insieme, un esaustivo glossario tecnico di settore.

Sono state omesse, per evidenti motivi, le definizioni relative a espressioni d'uso corrente nel settore (per esempio: altezza d'onda, porto.).

banchina: opera interna del porto destinata, insieme con i pontili, all'attracco delle imbarcazioni. La banchina normalmente delimita il perimetro interno del bacino portuale e sostiene il retrostante terrapieno per la formazione dei piazzali.

briccola: struttura vincolata al fondale usata per segnale o per ormeggiarvi imbarcazioni. Costituita di solito da pali o gruppi di pali infissi nel fondale.

canale d'accesso al porto: canale esterno al porto, eventualmente escavato, con fondali congruenti con il pescaggio massimo delle imbarcazioni ospiti del porto

canali di manovra: canali interni al porto che consentono il movimento delle imbarcazioni e il loro accesso ai rispettivi posti barca

cat-way o finger: vedi finger

cerchio d'evoluzione: spazio interno al bacino portuale destinato alle manovre d'inversione di marcia o variazione di rotta delle imbarcazioni

finger o cat-way: piccolo pontile di ormeggio posto trasversalmente al pontile, e quindi parallelamente all'imbarcazione ormeggiata, il cui scopo è quello di facilitarne l'ormeggio e l'accessibilità.

imboccatura del porto: sezione di ingresso allo specchio acqueo protetto.

minifinger o asta d'ormeggio: finger di dimensioni ridotte, normalmente non percorribile a piedi, avente il solo scopo di assicurare l'ormeggio laterale dell'imbarcazione.

pendino o trappa: vedi trappa

l.m.m.: livello medio marino locale

pontile: struttura interna al porto, fissa o galleggiante, destinata, insieme con le banchine, all'accosto o all'ormeggio delle imbarcazioni

posto barca: porzione dello specchio acqueo, adiacente ad una banchina o ad un pontile, destinata all'ormeggio di una imbarcazione

specchio acqueo: superficie di bacino protetto, comprendente posti barca, canali e spazi di manovra, cerchi di evoluzione, zone particolari riservate al rifornimento di combustibili, all'ormeggio di mezzi di soccorso e di sorveglianza, alle imbarcazioni dedicate alla pesca, ecc.

trappa o pendino: sistema di ormeggio delle imbarcazioni costituito da una catena posta sul fondale, davanti alla prua delle imbarcazioni e fissata a corpi morti, alla quale vengono assicurati i cavi (non galleggianti) per l'ormeggio di punta delle singole imbarcazioni.

5.1.1 DIRETTIVE PER LA PROGETTAZIONE DI OPERE MARITTIME ESTERNE E INTERNE AL PORTO

SPECCHIO ACQUEO

Area complessiva raccomandata del bacino protetto: somma dei quadrati delle lunghezze dei posti barca. Per una "flotta di progetto" caratterizzata da imbarcazioni medio-grandi, detto criterio può condurre a sovradimensionamenti.

Area raccomandata per posto barca: 100-200 m^2 (inclusiva degli spazi di manovra).

CANALE D'ACCESSO AL PORTO

La esecuzione di un canale di accesso in fondali sabbiosi o limosi presenta problemi di mantenimento nel tempo se realizzato all'interno della "fascia attiva",

sensibile ai fenomeni di modellazione morfologica per effetto del trasporto solido, con gli inevitabili riflessi sulla sicurezza della navigazione.

In Adriatico, generalmente, la profondità di chiusura della "fascia attiva" ricade tra i 5-7 m rispetto al l.m.m.

In ogni caso, si suggerisce di condurre un attento studio rivolto a quantificare la frequenza dei dragaggi necessari al mantenimento del canale ed i conseguenti oneri economici.

Caratteristiche geometriche raccomandate (relative alla più grande imbarcazione che si prevede possa essere ospite del porto, tenuto conto della eventuale funzione del porto medesimo quale rifugio per imbarcazioni da diporto in difficoltà, in mancanza di un vicino porto più grande):

- larghezza (calcolata alla quota di fondo): indicativamente non inferiore a 5 volte la larghezza della più grande imbarcazione (per doppio senso di circolazione);
- profondità (rispetto al l.m.m.): immersione dell'imbarcazione più grande, aumentata della somma di metà dell'altezza dell'onda massima che si può presentare in corrispondenza dell'imboccatura, del valore medio delle basse maree sizigiali, degli effetti barici, di un franco sotto-chiglia (pari al 15% della immersione della imbarcazione più grande, e comunque non meno di 0,3 m per fondali sabbiosi o limosi e non meno di 0,6 m per fondali rocciosi). Indicativamente, la profondità del canale d'accesso non può essere inferiore a -3,0 m dal l.m.m.;
- pendenza delle scarpate: la verifica geotecnica di stabilità globale delle scarpate deve garantire un coefficiente di sicurezza non inferiore a 1.5.

IMBOCCATURA DEL PORTO

Come per il canale di accesso, si suggerisce di condurre un attento studio rivolto a quantificare la frequenza dei dragaggi necessari al mantenimento dell'imboccatura ed i conseguenti oneri economici.

Si raccomandano le seguenti caratteristiche geometriche relative alla più grande imbarcazione che si prevede possa essere ospite del porto, tenuto conto della eventuale funzione del porto medesimo quale rifugio per imbarcazioni da diporto in difficoltà, in mancanza di un vicino porto più grande:

- larghezza (calcolata alla quota di fondo del canale di accesso): indicativamente non inferiore a 5 volte la larghezza dell'imbarcazione più grande (per doppio senso di circolazione); comunque non inferiore a 1 volta la lunghezza dell'imbarcazione più grande e mai meno di 30 m. Ad ogni

modo, larghezze comprese tra 30 e 50 m devono essere attentamente valutate, in fase progettuale, ai fini della sicurezza della navigazione. La larghezza dell'imboccatura, inoltre, dev'essere determinata anche in relazione alle condizioni anemologiche e meteomarine locali, alla conformazione ed esposizione delle opere esterne (risultando più piccola nel caso di porto a moli convergenti rispetto al caso di porto a bacino) e alla necessità di assicurare valori ammissibili di agitazione interna;

- profondità (rispetto al l.m.m.): immersione della imbarcazione più grande aumentata del valore medio delle basse maree sizigiali, degli effetti barici, del franco sotto chiglia (pari al 15% dell'immersione della imbarcazione più grande, e comunque non meno di 0,3 m per fondali sabbiosi o limosi e non meno di 0,6 m per fondali rocciosi) e di un valore che tiene conto del moto ondoso massimo accettabile per la navigabilità in sicurezza dell'imboccatura portuale (valore consigliato del franco non inferiore ad 1,0 m).

Indicativamente, la profondità dell'imboccatura non può essere inferiore a -3,0 m dal l.m.m.

Si rammenta l'importanza, ai fini progettuali, della stima (in giorni/anno o in ore/anno) del tempo di inoperatività dell'imboccatura portuale ("down-time") che, per le imbarcazioni che frequentano i porti turistici, dipende dalla persistenza temporale del frangimento delle onde (su base statistica media annua).

Inversamente, per un prefissato "down-time" si può risalire alla profondità minima di progetto da assegnare all'imboccatura. A puro titolo di esempio, un criterio utilizzato negli USA consiste nell'individuare una profondità di progetto caratterizzata da H1% frangenti (dove H1% = 1,5 Hs) per un massimo di 20 ö 50 ore/anno.

Per la determinazione di detta profondità, infine, si raccomanda di tener conto che attualmente è in corso una significativa attività di studio e ricerca nel campo della ingegneria e architettura navale per imbarcazioni a vela.

Più in particolare, si stanno studiando modificati assetti velici che potrebbero comportare la necessità di maggiori profondità in relazione alla presumibile maggiorazione della immersione delle imbarcazioni a vela di "nuova generazione".

OPERE ESTERNE DI DIFESA

Le opere esterne di difesa possono ricondursi a diverse tipologie strutturali, tra le quali le più diffuse sono:

- opere a gettata di massi costituite da elementi naturali o artificiali, con eventuale sovrastruttura di calcestruzzo. Il Rapporto Tecnico AIPCN-PIANC del WG 12 - PTC II affronta in dettaglio gli aspetti tecnici sottesi dalla progettazione di questa tipologia di opere;
- opere a paramento verticale. Il Rapporto Tecnico AIPCN-PIANC del WG 28-MarCom affronta in dettaglio i relativi aspetti progettuali;
- opere non tradizionali quali, ad esempio:
  - i frangiflutti a berma. Il Rapporto Tecnico AIPCN-PIANC del WG 40 - MarCom affronta in dettaglio i relativi aspetti progettuali;
  - i frangiflutti galleggianti.

I frangiflutti galleggianti costituiscono possibile scelta progettuale in alcuni casi (in dipendenza, tra l'altro, delle locali condizione meteomarine e della natura e morfologia dei fondali). Sono comunque raccomandate prove specifiche sulle prestazioni, sulla resistenza strutturale dei componenti e sui sistemi di ancoraggio.

Si suggerisce altresì la consultazione del Rapporto Tecnico AIPCN - PIANC del WG 13 - PTC II "Floating Breakwaters. A practical guide for design and construction" (supplemento al Bollettino AIPCN - PIANC n. 85).

Il progetto delle opere esterne di difesa dal moto ondoso deve essere preceduto da accurati studi di base:

- sulla batimetria;
- sul moto ondoso (al largo e sotto costa) e sulle variazioni del livello marino;
- sulle caratteristiche anemologiche del paraggio;
- sulla sicurezza della navigazione;
- sull'agitazione interna;
- sull'impatto ambientale e paesaggistico;
- sulle caratteristiche geotecniche dei fondali interessati dalle opere;
- sulla indagine storica relativa all'evoluzione del litorale;
- sull'insabbiamento dell'imboccatura e del canale di accesso;
- sull'influenza delle nuove strutture sul regime dei litorali adiacenti (tenuto conto delle caratteristiche sedimentologiche dei fondali interessati).

Oltre alla stabilità strutturale e geotecnica dell'opera deve essere verificata anche la sua funzionalità idraulica (prestazioni in termini di riflessione, diffrazione, trasmissione e tracimazione del moto ondoso).

In relazione a quest'ultimo aspetto, si raccomanda di valutarlo congiuntamente all'uso che si intende attribuire all'eventuale banchinamento interno dell'opera di difesa, al fine di pervenire a scelte tecnicamente ammissibili,

anche sotto il profilo della sicurezza di persone e cose sotto eventi meteomarini estremi.

Si raccomanda l'adozione di soluzioni progettuali che possano contenere la quota sommitale dell'opera di difesa, al fine di mitigarne l'impatto paesaggistico, compatibilmente con gli aspetti economici e prestazionali (contenimento della tracimazione del moto ondoso).

In ogni caso, si raccomanda il rispetto delle "Istruzioni tecniche per la progettazione delle dighe frangiflutti" emanate nel 1994 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

AGITAZIONE INTERNA

Valori raccomandati della altezza d'onda significativa ammissibile all'interno del porto (con periodi di picco spettrali compresi tra 2 e 8 s):

- condizione di "comfort" (particolarmente importante nel caso di porti in cui si prevede la presenza prolungata di persone a bordo delle imbarcazioni): Hs = 0,15 m per eventi con frequenza massima complessiva indicativamente non superiore a 5 giorni/anno;
- condizione di "sicurezza": H_s= 0,30 m per eventi con periodo di ritorno indicativamente non inferiore a 5 anni;
- condizione "limite": H_s= 0,50 m per eventi con periodo di ritorno indicativamente non inferiore a 50 anni.

Si ricorda che la sicurezza dell'ormeggio è anche funzione della direzione di propagazione del moto ondoso all'interno del porto e del sistema di ormeggio. Essa risulta più favorevole per direzione di propagazione parallela all'asse longitudinale dell'imbarcazione e/o per ormeggio con finger laterale. In questi casi, i valori suddetti possono essere aumentati a discrezione del progettista (comunque mai oltre il 50%).

Una particolare attenzione deve essere rivolta alla previsione di fenomeni di risonanza del moto ondoso (sesse) causa principale della cosiddetta "risacca", anche attraverso l'ausilio di appositi modelli matematici.

CANALI DI MANOVRA

Larghezza raccomandata:

- minimo 1,3 volte la lunghezza del posto barca più grande a cui si accede dal canale con dispositivi d'ormeggio anche laterali (briccole, finger o cat-way, minifinger.);

- minimo 1,7 volte la lunghezza del posto barca più grande a cui si accede dal canale, con dispositivi d'ormeggio solo longitudinali (corpi morti con trappe o pendini o simili).

Nel dimensionamento della larghezza, comunque, si deve tener conto della maggiore manovrabilità delle piccole imbarcazioni da diporto rispetto a quelle più grandi.

CERCHIO DI EVOLUZIONE

Diametro raccomandato: almeno 1,5 volte la lunghezza della più grande imbarcazione ospite del porto (minimo 50 m).

PONTILI E BANCHINE

I pontili, fissi e galleggianti, e le banchine devono sopportare in condizioni di sicurezza, oltre al peso proprio e agli altri carichi permanenti, le azioni trasmesse dal moto ondoso residuo, dalle correnti, dai tiri d'ormeggio, dai venti, da eventuali sollecitazioni sismiche, dai sovraccarichi variabili verticali e dalle azioni orizzontali da determinarsi, di volta in volta, in relazione alle destinazioni d'uso, alle condizioni meteorologiche locali, all'agitazione interna, alle variazioni del livello marino, alle caratteristiche delle imbarcazioni, al sistema di ormeggio adottato e alle caratteristiche geotecniche dei terreni.

La scelta tra pontili fissi o galleggianti è legata non solo agli aspetti tecnici ma anche a quelli economici ed ambientali, oltre ai problemi di uso, di gestione e di manutenzione programmata nel tempo di vita utile delle opere.

Si rammenta, laddove si mostra necessario per il contenimento dell'agitazione interna, il conferimento del requisito di parziale antiriflettenza alle banchine.

Dimensioni e orientamento dei pontili fissi e galleggianti

Larghezza raccomandata:

- minimo 2 m per pontili di lunghezza inferiore a 100 m e/o per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza inferiore a 10 m;
- minimo 2,5 m per pontili di lunghezza contenuta tra 100 e 150 m e/o per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza compresa tra 10 m e 20 m;
- minimo 3 m per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza superiore a 20 m.

Sono sconsigliati pontili di lunghezza superiore a 150 m. Ove possibile, si suggerisce di disporre l'asse longitudinale dei pontili in direzione normale a quella del vento dominante.

Caratteristiche dei pontili fissi

Sovraccarico variabile verticale: non inferiore a 4 kN/m^2 (400 kg/m^2) a meno che non si debbano prevedere sovraccarichi maggiori in relazione all'utilizzo ed all'ubicazione del pontile (occorre distinguere tra i pontili solo pedonabili e quelli carrabili).

La larghezza e i sovraccarichi variabili verticali dei pontili fissi carrabili vanno anche stabiliti in base alle esigenze connesse all'eventuale transito in sicurezza dei mezzi di soccorso.

Quota del pontile (distanza tra il l.m.m. e il piano di calpestio): è da valutare in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni da ormeggiare e alle variazioni del livello del mare. Tuttavia si raccomanda un valore minimo di 1 m sul livello medio mare e, indicativamente, non inferiore a 0,50 m in condizioni di massimo livello del mare.

Caratteristiche dei pontili galleggianti

Sovraccarichi variabili verticali (fino al completo affondamento dei galleggianti posti sotto il piano di calpestio): non inferiore a 2 kN/m^2 (200 kg/m^2) a meno che non si debbano prevedere sovraccarichi maggiori (ad esempio "folla compatta"), in relazione all'utilizzazione ed all'ubicazione del pontile .

Bordo libero del pontile galleggiante in assenza di sovraccarichi variabili verticali (distanza tra il livello del mare e il piano di calpestio): è da valutare in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni da ormeggiare. Si raccomanda comunque un valore minimo di almeno 0,50 m.

Azioni orizzontali sul pontile galleggiante: devono essere calcolate in relazione alle condizioni d'uso e, indicativamente, non possono essere inferiori a 1 kN/m (100 kg/m).

Stabilità del pontile galleggiante: la stabilità trasversale minima del singolo elemento galleggiante, non collegato agli altri, deve essere tale da sopportare un carico di 1,5 kN/m^2 (150 kg/m^2) distribuito su metà larghezza del piano di calpestio mantenendo, altresì, un bordo libero residuo di almeno 0,05 m.

I pontili galleggianti, compresi i relativi dispositivi di ormeggio, devono possedere caratteristiche di alta resistenza nei confronti delle aggressioni dell'ambiente marino e devono avere sistemi di galleggiamento inaffondabili e di idonea resistenza alla combustione (classe di reazione al fuoco 1).

Il piano di calpestio dei pontili galleggianti deve essere dimensionato per sopportare il sovraccarico accidentale verticale sopra indicato e deve essere realizzato con materiale antiscivolo di provata durabilità in ambiente marino e di uso sicuro anche a piedi nudi .

Per quanto non in contrasto con le presenti "Raccomandazioni", si suggerisce la consultazione del Rapporto Tecnico Speciale AIPCN - PIANC della Commissione SPN "Review of Selected standards for floating dock designs" (supplemento al Bollettino AIPCN - PIANC n. 93).

PASSERELLE DI ACCESSO AI PONTILI GALLEGGIANTI

Le passerelle mobili, colleganti le banchine o i pontili fissi con i pontili galleggianti, dovranno avere le seguenti caratteristiche geometriche:

- larghezza non inferiore a 1,20 m;
- pendenza non superiore al 33% nelle più sfavorevoli condizioni di livello del mare nel bacino portuale.

Il piano di calpestio deve essere realizzato con materiale antiscivolo di provata durabilità in ambiente marino e di uso sicuro anche a piedi nudi.

DIMENSIONI DEI POSTI BARCA

Dimensioni raccomandate dei posti barca in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni (larghezza x lunghezza espresse in metri):

Dimensioni dei posti barca	Dimensioni massime delle imbarcazioni
2,5 x 7,0	2,3 x 6,5
3,0 x 8,5	2,8 x 8,0
3,5 x 10,0	3,2 x 9,5
4,0 x 11,5	3,7 x 11,0
4,5 x 13,0	4,1 x 12,0
5,5 x 18,0	5,0 x 16,5
6,0 x 21,0	5,5 x 19,5
6,5 x 24,0	5,9 x 22,0
7,0 x 28,0	6,4 x 26,0
7,5 x 32,0	6,8 x 29,0
8,0 x 36,0	7,2 x 33,0

Le dimensioni sopra riportate sono puramente indicative (dipendendo anche dal dispositivo di ormeggio) e vengono suggerite nel caso in cui non fossero

disponibili, in fase progettuale, puntuali informazioni sulle imbarcazioni che si prevede di ospitare nel porto.

Inoltre, per maggiori ingombri delle imbarcazioni rispetto a quelle sopra indicate (ad esempio, nel caso dei catamarani) si dovranno ovviamente prevedere posti barca con dimensioni adeguate, comprendenti i necessari margini operativi e di sicurezza.

DISPOSITIVI PER L'ORMEGGIO DELLE IMBARCAZIONI

Briccole (o pali d'ormeggio)

Devono essere dimensionate strutturalmente per resistere in condizioni di sicurezza ad una azione orizzontale, applicata in corrispondenza dei punti di attacco delle cime d'ormeggio, di almeno 5 kN (500 kg), ovvero ad azioni maggiori da determinare in relazione alle dimensioni effettive delle imbarcazioni previste ed alle condizioni anemologiche più severe.

Minifinger (o aste d'ormeggio)

Caratteristiche raccomandate (per imbarcazioni fino a L = 10 m):

- lunghezza minima: 2/3 della lunghezza della imbarcazione da ormeggiare
- larghezza minima: 0,15 m
- quota minima sul livello medio del mare: 0,50 m
- sovraccarico variabile verticale concentrato minimo, in corrispondenza dell'estremità: 1 kN (100 kg)
- azione orizzontale minima: 1 kN/m (100 kg/m)

Finger (o cat-way)

Caratteristiche raccomandate:

- lunghezza minima: 2/3 della lunghezza della imbarcazione da ormeggiare
- lunghezza massima pari alla lunghezza della imbarcazione da ormeggiare
- larghezza minima: 0,60 m
- quota minima del bordo libero sul livello del mare (in assenza di sovraccarico variabile verticale) 0,50 m
- sovraccarico variabile verticale minimo 2 kN/m2 (200 kg/m2)
- azione orizzontale minima 1 kN/m (100 kg/m)

Bitte, gallocce, anelli, golfari

Detti dispositivi di ormeggio devono essere dimensionati in relazione alla grandezza e tipologia delle imbarcazioni da ormeggiare e realizzati con materiali di provata resistenza alla corrosione.

In ogni caso, devono resistere in condizioni di sicurezza ad almeno 5 kN (500 kg) di tiro orizzontale in ogni direzione.

5.1.2 STANDARD NAUTICI, AMBIENTALI E PER SERVIZI E ATTREZZATURE DI BASE A TERRA, SULLE BANCHINE E PONTILI

PARCHEGGI PER AUTOMOBILI E CARRELLI PER IL TRASPORTO DI IMBARCAZIONI

I parcheggi devono essere localizzati in aree direttamente servite dalla viabilità esterna e dotati di spazi di idonee dimensioni per il deposito dei carrelli di servizio e per il transito dei mezzi di soccorso.

Quantità raccomandate:

- dimensione massima dei lotti di parcheggio: 200 posti.
- parcheggi assegnati "in esclusiva": 0,5 parcheggi per ogni posto barca
- parcheggi non assegnati, "a rotazione": < 0,5 parcheggi per ogni posto barca (sono parcheggi che possono essere utilizzati anche per attività diverse, ad esempio commerciali e/o turistiche)
- parcheggi per attività commerciali: secondo gli standard urbanistici usuali o locali
- parcheggi per servizi: secondo gli standard urbanistici usuali o locali
- parcheggi per carrelli: da valutarsi in relazione alla tipologia del porto
- parcheggi per cicli e motocicli: da valutarsi in relazione alla tipologia del porto

SERVIZI IGIENICI

Quantità e localizzazioni raccomandate:

- un gruppo di servizi completo ogni 50 posti barca;
- distanza massima dall'ormeggio più lontano: 250 m.

Ogni gruppo di servizi è costituito da almeno 2 WC, 2 orinatoi, 2 lavamano e 1 doccia per uomini e da almeno 2 WC, 2 lavamano e 1 doccia per donne (oltre ai servizi di legge per disabili).

IMPIANTI ELETTRICI

Generalità

In Italia la normativa tecnica generale vigente per tutti gli impianti elettrici utilizzatori, e quindi anche per quelli dei porti turistici, è la Norma CEI 64-8.

Risulta attualmente ancora in fase di studio la sezione specifica "porti turistici ed imbarcazioni da diporto" della Norma citata.

A livello di normativa internazionale di riferimento, i requisiti richiesti all'impianto elettrico di un porto turistico (essenzialmente dell'impianto di alimentazione delle imbarcazioni all'ormeggio) sono trattati in modo specifico nella Norma IEC 364- 7-709: "Marinas and pleasures craft" (prima edizione: settembre 1994), alla quale si rimanda per opportuna consultanzione.

È possibile trarre ulteriori informazioni all'art. 555 del National Electrical Code (NEC) statunitense: "Marinas and Boatyards".

Altri utili riferimenti tecnici per il dimensionamento degli impianti elettrici possono rinvenirsi nella memoria "Distribuzione ed utilizzazione dell'energia elettrica nei porti turistici" di G. Parise (atti della 2ª edizione delle Giornate Italiane in Ingegneria Costiera AIPCN - PIANC - Ravenna 1995).

Colonnine per l'alimentazione elettrica delle imbarcazioni

Le colonnine per l'alimentazione elettrica delle imbarcazioni devono essere realizzate con materiali resistenti alla corrosione ed in conformità alla normativa tecnica vigente in materia di sicurezza.

Ciascuna colonnina deve servire da 1 a 4 posti barca, in relazione al tipo di imbarcazione ed alla disposizione degli ormeggi.

Le colonnine devono essere dotate, secondo le esigenze dell'ente gestore del porto o degli utenti, di contatori per ogni utenza.

Si suggerisce la consultazione del Rapporto Tecnico Speciale AIPCN - PIANC della RECCOM "Marine Service Connections".

Illuminazione del porto

La disposizione dei punti luce deve essere schermata verso il mare e deve soddisfare, indicativamente, le seguenti condizioni di illuminazione:

- zone destinate agli ormeggi: 5 - 7 lux
- superfici a terra (strade, parcheggi): 7 - 10 lux

Impianto idrico

La rete idrica deve assicurare almeno:

- per posti barca di lunghezza superiore a 10 m: 1 rubinetto ogni posto barca;

- per posti barca di lunghezza compresa tra 7 e 10 m: 1 rubinetto ogni 2 posti barca;
- per posti barca di lunghezza fino a 7 m: 1 rubinetto ogni 4 posti barca;
- distanza massima dei rubinetti dalle imbarcazioni: 20 m.
- pressione minima di esercizio alla radice dei pontili o delle banchine: 0,2 MPa (2 bar). La pressione deve comunque essere determinata in relazione all'effettiva distribuzione dei rubinetti ed alle caratteristiche specifiche delle imbarcazioni.

Si suggerisce la consultazione del Rapporto Tecnico Speciale AIPCN - PIANC della RECCOM "Marine Service Connections".

Nelle località con scarsa disponibilità d'acqua (come per esempio le isole), o qualora la fornitura dell'acqua non fosse garantita dall'acquedotto cittadino, è raccomandata l'adozione di un regolamento che contenga norme restrittive sul consumo d'acqua.

È raccomandata altresì la doppia rete idrica (acqua potabile ed acqua non potabile) servita da serbatoi della capacità di seguito indicata:

- serbatoio di acqua non potabile: almeno 70 m^3 ogni 500 posti barca;
- serbatoio di acqua potabile: almeno 100 m^3 ogni 500 posti barca.

IMPIANTO ANTINCENDIO

L'impianto antincendio deve essere realizzato in conformità con le norme tecniche e della sicurezza vigenti (Legge n. 46/90 - Norme UNI 10779) ed in particolare:

- gli idranti devono essere di tipo UNI, posti a distanza reciproca non superiore a 50 m, in modo comunque da assicurare, con i relativi getti, la copertura di tutte le aree a rischio di incendio;
- gli idranti devono essere corredati di cassette antincendio UNI con tubazioni flessibili avvolgibili aventi lunghezza di 20 m e lance a getto variabile;
- la rete idrica antincendio, deve avere caratteristiche idrauliche tali da garantire al bocchello della lancia, nelle più sfavorevoli condizioni di distanza ed altimetria rispetto alla stazione di pompaggio, le seguenti prestazioni:
    - UNI 45 Portata 120 l/1' Prevalenza 2 bar
    - UNI 70 Portata 350 l/1' Prevalenza 2 bar

- l'impianto deve essere proporzionato per una portata totale determinata considerando la probabilità di contemporaneo funzionamento del 50% degli idranti per ogni diramazione
- l'impianto deve essere alimentato da una stazione di pompaggio idonea a conferire in permanenza alla rete le caratteristiche idrauliche suddette e la sicura funzionalità (elettropompe su rete di alimentazione preferenziale)
- l'impianto deve essere dotato di attacco speciale UNI per il collegamento dei mezzi dei Vigili del Fuoco, da installarsi in un punto ben visibile e facilmente accessibile ai mezzi stessi.

FOGNATURE E IMPIANTI CONNESSI

Rete per la raccolta di acque piovane (rete drenante) e nere (rete fognaria) a terra

Sono esclusi dalla rete i pontili e le opere di difesa se prive, lato bacino portuale, di banchine utilizzabili per ormeggi.

Si raccomanda che le reti siano di tipo tradizionale e, pertanto, non sono necessarie raccomandazioni specifiche.

Le acque raccolte, "bianche" e "nere", devono essere convogliate - per gravità o mediante stazioni di sollevamento - verso collettori generali o impianti di trattamento.

Rete fognaria per la raccolta di acque nere prodotte dalle imbarcazioni

Le acque nere prodotte dalle imbarcazioni debbono essere distinte in due categorie:

- quelle prodotte da wc di tipo chimico con serbatoio asportabile, che necessitano di un punto di svuotamento e pulitura a terra, da ubicare in corrispondenza dei servizi igienici;
- quelle raccolte in apposito serbatoio fisso, posizionato all'interno dell'imbarcazione e dotate di collettore unificato ISO 4567 per lo svuotamento tramite un sistema a depressione.

In entrambi i casi i reflui devono essere successivamente convogliati alla rete fognaria.

Il numero di impianti a depressione dovrà essere indicativamente pari ad uno ogni quattrocento barche con un minimo di un impianto.

Per più puntuali indicazioni tecniche si suggerisce la consultazione del Rapporto Tecnico AIPCN - PIANC del WG7 - SPN "Guidance on Marine

Sanitation Pumpouts" (Supplemento al Bollettino AIPCN - PIANC n. 93) (allegato E) .

Impianto per la raccolta di acque oleose

È raccomandata l'installazione di almeno un impianto per la raccolta delle acque oleose in prossimità delle aree tecniche e cantieristiche del porto.

L'impianto di raccolta delle acque oleose deve essere corredato da un impianto disoleatore per far rientrare la concentrazione di idrocarburi nei limiti tollerati dal consorzio o ente responsabile del depuratore fognario.

IMPIANTO PER LA RACCOLTA DEGLI OLI ESAUSTI

È raccomandata:

- l'adozione di almeno un impianto portatile per la raccolta degli oli esausti direttamente dal motore dell'imbarcazione;
- l'individuazione di un punto stoccaggio di tali oli.

INSTALLAZIONI PER LA SICUREZZA A MARE

Si devono prevedere:

- scalette di risalita lungo i pontili e le banchine: 1 ogni 100 m (1 ogni pontile, comunque);
- salvagenti con cima di recupero lungo i pontili e le banchine: 1 ogni 25 m.

SEGNALAMENTI MARITTIMI

Sono costituiti da mede, boe, fari, fanali e similari dispositivi.

Devono essere installati in conformità con le disposizioni dell'Autorità Marittima o Portuale e con le norme specifiche nazionali ed internazionali (norme IALA)

LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL "PIANO DI MONITORAGGIO E MANUTENZIONE", RELATIVAMENTE ALLE OPERE CIVILI E AGLI IMPIANTI TECNOLOGICI (PUNTO 11 DELL'ALLEGATO II DEL D.I. DEL 14.4.1998)

Per un utile riferimento ai principi generali che informano l'implementazione del piano, si suggerisce la consultazione del Rapporto Tecnico AIPCN - PIANC del WG31 - PTC II "Life Cycle Management of port structures. General Principles" (Supplemento al Bollettino AIPCN - PIANC n. 99).

Il manuale di implementazione pratica di tali principi generali è oggetto del WG 42 - MarCom - AIPCN-PIANC.

IMPIANTI PER LA RACCOLTA E LO SMALTIMENTO DI RIFIUTI SOLIDI

Si devono prevedere cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti con una capacità minima di 1,5 m3 ogni 50 posti barca e ad una distanza massima dalle imbarcazioni di 200 m.

Deve essere assicurato lo smaltimento giornaliero dei rifiuti umidi ed eventualmente dei rifiuti secchi non riciclabili.

STAZIONE DI RIFORNIMENTO DI COMBUSTIBILI E DI LUBRIFICANTI

Sono raccomandate stazioni di rifornimento complete, capaci di rifornire contemporaneamente 2 imbarcazioni medio-piccole ormeggiate longitudinalmente, facilmente accessibili da ogni tipo di imbarcazione e dalle autocisterne di rifornimento, possibilmente dotate di panne antinquinamento e di sistemi per il recupero del carburante versato in acqua. Tali stazioni vanno collocate, di preferenza, in prossimità dell'imboccatura, in zone isolabili e facilmente accessibili dai mezzi di soccorso.

Si raccomanda l'ottemperanza alle disposizioni di legge in materia di sicurezza e alle vigenti circolari ministeriali disciplinanti la materia (l'ultima delle quali, attualmente in fase di rielaborazione, è la circolare n. 70 - serie II del 24.4.1964 dell'allora Ministero della Marina Mercantile - Direzione Generale Demanio e Porti avente ad oggetto "Concessioni per distributori automatici di carburanti nell'ambito dei porti").

PRONTO SOCCORSO

Raccomandazioni:

- fino a 500 posti barca: 1 cassetta di pronto soccorso e medico reperibile.
- sopra 500 posti barca (e per porti lontani dal pronto soccorso): infermeria attrezzata e medico reperibile

Deve essere inoltre previsto un mezzo a disposizione per il trasporto d'urgenza a pronto soccorso ospedaliero locale.

PIAZZALI PER BASE TECNICA E DI SERVIZIO ALLE IMBARCAZIONI

In generale nei porti turistici devono prevedersi:

- aree a disposizione per un cantiere nautico che esegue operazioni di manutenzione, carenaggio, riparazione motori e che necessita di congrui spazi di sosta a secco e a mare;
- aree attrezzate al di fuori della cinta del cantiere per la manutenzione e le riparazioni "fai da te";
- aree a disposizione per sosta a secco di imbarcazioni a richiesta dell'utenza per finalità varie (rimessaggio all'aperto o al coperto; aree di attesa di trasferimento; aree per trattative di vendita).

Per quanto riguarda l'area di cantiere, si può attribuire indicativamente una superficie pari a 10 m^2 a barca.

Si raccomanda la previsione di una viabilità interna del porto turistico che si sviluppi al di fuori dell'area di cantiere, evitando inopportune quanto pericolose interferenze.

Si rammenta l'importanza di una adeguata dotazione di impianti di alaggio e varo a servizio della cantieristica e dell'area per il rimessaggio delle imbarcazioni.

Ulteriori utili riferimenti tecnici per il dimensionamento delle relative aree possono rinvenirsi nella memoria "Opere per l'accosto e la riparazione delle imbarcazioni nei porti turistici" di A. Noli e S. Stura (atti della IIª edizione delle Giornate Italiane di Ingegneria Costiera AIPCN - PIANC - Ravenna 1995).

IMPIANTO PER IL RICAMBIO E L'OSSIGENAZIONE DELLE ACQUE INTERNE

Un ridotto ricambio delle acque interne portuali può produrre concentrazione di sostanze inquinanti e riduzione del tasso di ossigeno disciolto.

Nei mari a bassa escursione di marea è necessario favorire artificialmente la circolazione delle acque in ambito portuale, utilizzando una o più delle seguenti soluzioni:

- collegamento idraulico dello specchio acqueo interno con il mare a mezzo di tubazioni di diametro variabile, localizzate in corrispondenza dei punti più ridossati e lontani dall'imboccatura;
- installazione di diffusori a pale inseriti nelle predette tubazioni (o di altro dispositivo di pompaggio), al fine di aumentare artificialmente il flusso, contribuendo al completo ricambio delle acque in tempi ragionevolmente contenuti (12-48 ore);
- installazione di ossigenatori in zone particolarmente ridossate. Detti dispositivi pompano, dalla superficie libera sul fondale, aria in bolle di piccolo diametro, rimescolando con moti verticali ed orizzontali l'acqua circostante e producendo così un aumento della percentuale di ossigeno disciolto nell'acqua. Gli ossigenatori sono alimentati con motori elettrici subacquei, costruiti per resistere all'ambiente aggressivo marino;
- creazione di un ampio bacino lontano dall'imboccatura (piallazza) per aumentare lo scambio idrico prodotto dal gradiente di marea.

6. ANALISI E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE MARCHIGIANO

6.1 COMMERCIALE E PASSEGGERI

Il porto di Ancona per la sua rilevanza internazionale riveste un ruolo centrale e trainante per il sistema portuale marchigiano.

I porti di Pesaro e San Benedetto del Tronto, una volta potenziati con le infrastrutture previste nei rispettivi Piani Regolatori Portuali, potranno svolgere un ruolo complementare nel settore commerciale (cabotaggio) e nel servizio passeggeri (collegamenti con l'altra sponda dell'Adriatico ed interregionali).

PORTO DI ANCONA

Il porto di Ancona è attualmente il quarto scalo commerciale dell'Adriatico, dopo Trieste, Venezia e Ravenna.

L'analisi svolta nel capitolo specifico che precede consente di trarre alcune conclusioni sulle prospettive del porto dorico:

a) ci sono buoni motivi per ritenere che continuerà anche nei prossimi anni il sostanziale ristagno delle due componenti tradizionali del traffico mercantile: le merci **liquide** e le merci **secche**. L'economia italiana, infatti, sta attraversando una fase di bassissimo sviluppo che comporta quindi una domanda di materie prime altrettanto stazionaria. Si aggiunga che gli aspetti ambientali e la ristrettezza di spazi nel porto tendono ad ostacolare questo tipo di traffici.

b) continuerà, invece, con molta probabilità l'aumento del traffico TIR/Trailer, ma non ai ritmi esponenziali del decennio 1992-2002, dovuti ad eventi eccezionali di grande portata storica: la caduta dell'impero sovietico alla fine degli anni ottanta e il successivo sfaldamento della Repubblica Federale di Jugoslavia. Lo stato di belligeranza e il degrado delle infrastrutture in quell'area hanno, infatti, costretto la Grecia ad abbandonare i collegamenti via terra con il Nord dell'Europa attraverso i Balcani ed a dirottare quasi totalmente il traffico mercantile sui porti dell'Adriatico. La scelta di Ancona come nodo privilegiato per la rotta Grecia-Europa del Nord è stata poi incentivata dallo sviluppo della tecnologia: le nuove navi superveloci richiedono, infatti, percorrenze marittime che non siano troppo brevi, come quelle per Bari e Brindisi, ma neanche troppe lunghe, come quelle per Venezia e Trieste. Le

importazioni e le esportazioni greche passano ormai per un'altissima quota dal porto di Ancona. Per il futuro non ci possono quindi attendere ulteriori incrementi di grande rilievo, considerato che la stabilizzazione politica e sociale in corso nelle nuove repubbliche jugoslave e il miglioramento delle loro infrastrutture stradali favoriranno una certa ripresa dei trasporti greci via terra attraverso quell'area. Continuerà invece a svilupparsi lo short sea shipping (cabotaggio internazionale) con la Croazia e gli altri paesi della costa adriatica.

c) per quanto riguarda, infine, il traffico container, tutte le previsioni sono per un suo aumento, sia perché in generale i porti del Mediterraneo stanno sottraendo quote di mercato ai porti del northern range sia per l'impulso specifico fornito dal porto hub di Gioia Tauro ai porti feeder dell'Adriatico, fra i quali Ancona. Occorre per inciso ricordare che il traffico cointaner, pur essendo ancora quantitativamente poco significativo, è ad alto rendimento.

Le prospettive di sviluppo del porto dipendono però non soltanto dalle condizioni esterne - regionali, nazionali e internazionali – della domanda di trasporti marittimi, ma anche in larga misura dalla politica dell'offerta di servizi portuali e quindi dal grado di competitività dello scalo dorico.

Il completamento, in tempi rapidi, di tutte le opere a mare di difesa esterne e di banchinamenti, di cui alle quattro fasi previste dal vigente P.R.P., con la contemporanea realizzazione dei collegamenti stradali e ferroviari con le grandi linee di comunicazione, consentirebbe di superare gli attuali limiti e carenze strutturali che non permettono di sfruttare a pieno le potenzialità dello scalo dorico.

E' da notare che la nuova imboccatura con fondali di metri -15,00 e la nuova banchina rettilinea della lunghezza di metri 920 e con fondali di metri -14,00, consentiranno al porto di Ancona di acquisire un importante elemento di forza nei confronti di altri porti dell'Adriatico.

PORTO DI PESARO

L'assetto della nuova imboccatura, secondo le previsioni del P.R.P., consentirà di migliorare notevolmente la funzionalità e l'operatività dello scalo marittimo, in quanto sono previsti fondali con profondità maggiore (-5,50 m), con sensibile riduzione dell'interrimento, che allo stato attuale comporta grosse difficoltà operative e alti costi di manutenzione per la continua riduzione dei fondali (-3,50 m) nel canale di accesso.

Con l'attivazione della darsena di ponente si prefigurano i seguenti scenari di sviluppo:

- un notevole aumento dei traffici di merci solide, in linea con l'incremento del traffico ottenuto nel biennio 1995/97, fino a prevedere un incremento oltre il 100%;
- uno sviluppo di azioni a livello organizzativo per attrarre al Porto di Pesaro sempre maggiori flussi di traffico in merci tradizionali sciolte;
- la istituzione di regolari linee marittime on-roll off;
- non si prevede che l'opera produca incrementi del traffico energetico;
- sarà conseguita una maggiore sicurezza dal Cantiere Navale di Pesaro, sia nel lavoro di allestimento in banchina dopo il varo, in quanto lo specchio d'acqua sarà più tranquillo grazie al nuovo bacino di espansione, sia rispetto al traffico nel canale grazie all'accorciamento dello stesso di 170 m;
- sarà acquisita maggior sicurezza nei rientri in porto con maltempo alle unità da diporto;
- sarà raggiunto maggior soddisfacimento nelle indicazioni programmatiche di settore che assumono quali priorità strategiche l'ottimizzazione degli scambi ed il riequilibrio del trasporto interno attraverso il potenziamento della modalità marittima del cabotaggio rispetto a quella stradale e ferroviaria, più onerose in termini di costi economici, di impatti sociali ed ambientali;
- maggior disponibilità di spazio per le funzioni da diporto e del turismo nel vecchio porto, che consentirà di non consumare altro territorio.

PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

L'ampliamento dello scalo marittimo, con la costruzione della nuova darsena nord prevista dal vigente P.R.P. (con un fondale di -8,00 m., mentre il canale di accesso raggiunge la batimetria di -9,00 m.) potrà permettere un rilancio polifunzionale della struttura con particolare riguardo al cabotaggio ed ai collegamenti con l'altra sponda dell'Adriatico.

L'attività di cabotaggio e di servizio per collegamenti con i porti dell'adriatico è in coerenza con gli indirizzi generali per i trasporti nel Mediterraneo (ad es. "Autostrade del Mare").

In questa ottica, San Benedetto del Tronto, per la sua posizione geografica può diventare una base importante, tra Pesaro e Taranto, per il trasporto merci con piccole navi, con la finalità di attuare un sistema integrato dei trasporti regionali ed interregionali.

Allo stesso tempo, il potenziale terzo braccio del porto consente di ipotizzare iniziative turistiche sinergiche con la Croazia stessa, come la realizzazione di collegamenti mediante traghetti veloci ed aliscafi e per piccola crocieristica, divenendo così un attrattore a livello sovralocale coerente con uno sviluppo turistico della città e con le caratteristiche morfologiche delle aree interessate.

L'utilizzo commerciale va verificato in stretta connessione alle eventuali soluzioni per la viabilità.

Oggi, quella esistente, anche alla luce dei possibili miglioramenti risulta appena sufficiente per un utilizzo turistico del terzo braccio.

Le nuove opere di difesa esterna e l'ampliamento, con la realizzazione della nuova darsena nord, consentiranno inoltre, di individuare una migliore distribuzione e utilizzazione degli ormeggi all'interno dell'ampio bacino del porto storico, con la possibilità di far fronte, oltre all'attività della pesca, anche alle nuove esigenze per il naviglio minore e da diporto.

Il P.R.P., che risulta ancora valido per la parte relativa alle opere marittime, dovrà essere integrato e completato con una pianificazione organica che individui le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/1994.

6.2 LA CANTIERISTICA

Cantieristica navale e nautica da diporto rappresentano, assieme alle attività di logistica portuale ed ai trasporti marittimi, le colonne portanti dell' "economia del mare" in Italia.

Mentre il comparto della cantieristica navale esprime una delle specializzazioni storiche del nostro sistema imprenditoriale, la nautica da diporto si è affermata solo di recente, distinguendosi tuttavia per gli alti tassi di crescita e le elevate performance economiche.

Si tratta di settori ampi e articolati, che spaziano dalla costruzione di navi e imbarcazioni alle più variegate attività di servizio.

Al fianco di imprese di rilievo globale, come Fincantieri, in essi operano una moltitudine di imprese minori, ancora capaci di realizzare produzioni e lavorazioni uniche e irripetibili, con la sapienza e l'abilità tipica dei mestieri artigiani.

Seguendo il Trend degli ultimi anni il fatturato è in costante crescita come pure l'export e come diretta conseguenza, l'indotto artigiano.

Si profilano, pertanto, all'orizzonte nuove prospettive di ricaduta in termini di marketing territoriale e turismo culturale.

La cantieristica navale e da diporto sta vivendo un processo di grande evoluzione e crescita in Italia. A livello regionale, grazie a riconversioni industriali si è consentito alla cantieristica di diventare leader mondiale nella produzione di mega-yacht.

Nei saloni internazionali, la maggior parte degli espositori sono italiani e le Marche rappresentano una delle realtà nazionali più importanti.

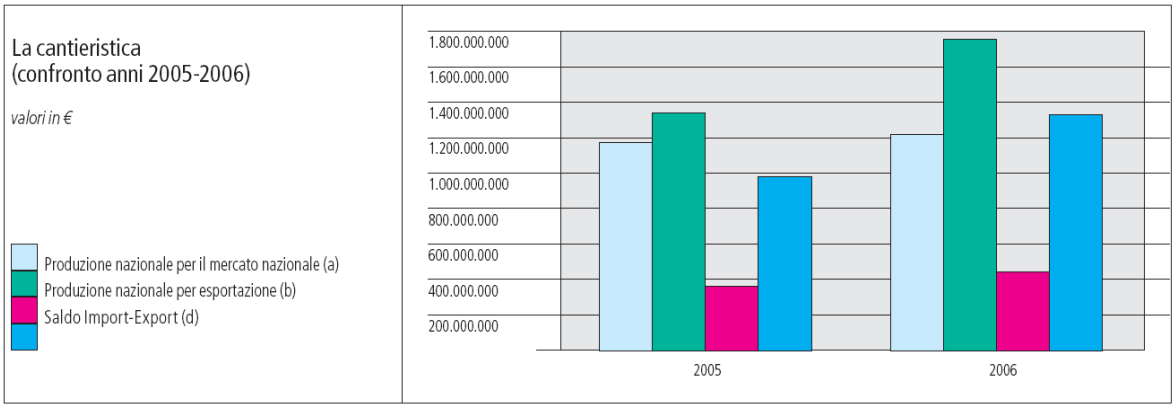
6.2.1 Il settore della nautica da diporto in Italia: cantieristica, accessori e motori[1]

Il fatturato complessivo dell'intero settore della produzione cantieristica nazionale è stimato pari a € 3.450.800.000.

Dalla tabella e dal grafico che seguono si può notare la crescita del fatturato complessivo avvenuto tra il 2005 e il 2006.

[1] Fonte dati: UCINA "La nautica in cifre" – Analisi di mercato anno 2006

La cantieristica *valori in €*		Produzione nazionale per mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
	2005	1.175.000.000	1.346.000.000	2.521.000.000	365.000.000	981.000.000	2.886.000.000
	2006	1.225.620.000	1.757.960.000	2.983.580.000	467.220.000	1.290.740.000	3.450.800.000
	Variazione % valori 2006 rispetto 2006	4,31%	30,61%	18,35%	28,01%	31,57%	19,57%



Il fatturato complessivo risulta composto all'86,04% dal settore delle unità a motore entrobordo, entrofuoribordo e idrogetto, seguito dal settore delle unità a vela con una quota del 5,78%, e poi dei sotto settori delle unità pneumatiche (4,54%), delle unità con motore fuori bordo (3,28%) e delle unità minori (0,35%).

La tabella seguente illustra i pesi delle diverse componenti da fatturato all'interno di ciascun sottosettore.

Composizione del fatturato di unità da diporto *valori %*	Tipologie merceologiche	Produzione nazionale per il mercatonazionale	Produzionenazionale esportata/produzione nazionale	Produzione nazionale	Importazioni	Saldo Export-Import	Fatturato globale
	Unità minori	35,82%	37,36%	57,17%	42,83%	-21,47%	100,00%
	Unità rigide con motore fb	45,54%	43,55%	80,67%	19,33%	15,80%	100,00%
	Unità a motore eb, efb e idrogetto	34,54%	60,88%	88,28%	11,72%	42,02%	100,00%
	Unità pneumatiche	62,68%	32,38%	92,70%	7,30%	22,72%	100,00%
	Unità a vela	26,42%	60,67%	67,18%	32,82%	7,93%	100,00%
	Totale	35,52%	58,92%	86,46%	13,54%	37,40%	100,00%

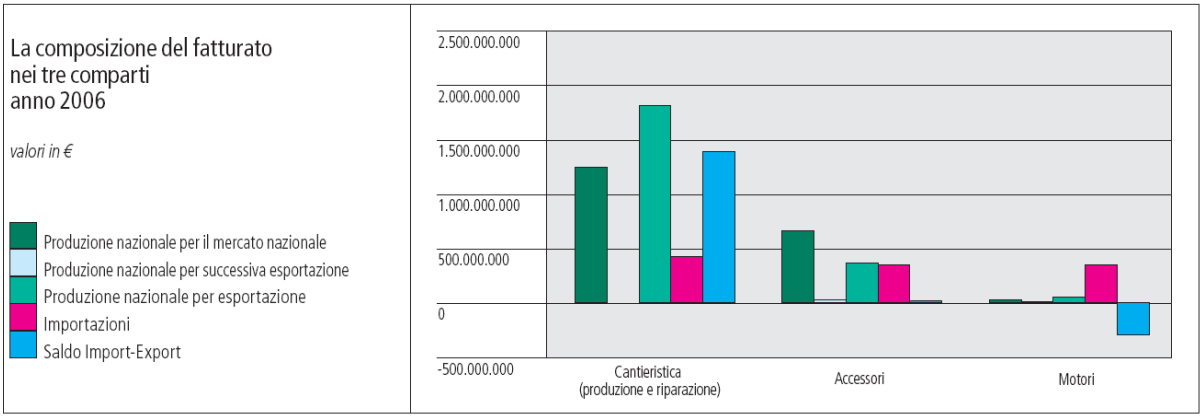
Da questa tabella si possono meglio capire le dinamiche di mercato aperto; il saldo tra export e import illustra come il settore della produzione cantieristica sia in attivo e che soltanto per il sotto settore delle unità minori il saldo sia negativo. In tutti i settori la produzione nazionale supera ampiamente il valore delle importazioni. Si può notare che complessivamente il rapporto tra produzione nazionale esportata e produzione nazionale complessiva è pari al 58,92%. Questo dato sottolinea la rilevanza e importanza del mercato della nautica italiana nel mondo e rappresenta al contempo un forte elemento di stabilità del mercato. I

settori che maggiormente esportano risultano essere quello delle unità a vela (60,67%) e quello delle unità a motore entro bordo, entrofuoribordo o idrogetto (60,88%).

Gli altri due comporti che incidono sull'intero settore nautico sono: il comparto degli accessori e quello dei motori.

Le stime effettuate per l'intero settore della nautica, composto dai tre sottosettori: cantieristica (a sua volta originato dall'attività di produzione di unità da diporto e dalle attività di produzione e riparazione delle stesse), dagli accessori e dai motori mostrano che il fatturato complessivo ammonta a € 5.262.940.000, derivante per € 4.096.260.000 da produzione nazionale (77,83%) e per € 1.166.690.000 da importazioni (22,17%) come mostrano la tabella e il grafico che seguono

La produzione totale (anno 2006) *valori in €*		produzione cantieristica (I)	accessori (II)	motori (III)	(II+III)	(II+III) valori%	(I+II+III)	(I+II+III) valori %
	Produzione nazionale	**2.983.580.000**	**1.031.280.000**	**81.400.000**	**1.112.680.000**	**61,40%**	**4.096.260.000**	**77,83%**
	sul mercato nazionale (a)	1.225.620.000	633.800.000	29.010.000	662.810.000	59,57%	1.888.430.000	46,10%
	per successiva esportazione (b)	_	28.830.000	20.000	28.850.000	2,59%	28.850.000	0,70%
	per esportazione (c)	1.757.960.000	368.650.000	52.370.000	421.020.000	37,84%	2.178.980.000	53,19%
	di cui verso paesi UE	938.060.000	239.750.000	32.000.000	271.750.000	64,55%	1.209.810.000	55,52%
	di cui verso paesi extra UE	819.900.000	128.900.000	20.370.000	149.270.000	35,45%	969.170.000	44,48%
	Importazioni	**467.220.000**	**349.730.000**	**349.740.000**	**699.470.000**	**38,60%**	**1.166.690.000**	**22,17%**
	provenienti dai paesi UE	351.310.000	209.410.000	301.430.000	510.840.000	73,03%	862.150.000	73,90%
	provenienti da paesi extra UE	115.910.000	140.320.000	48.310.000	188.630.000	26,97%	304.540.000	26,10%
	vendute in Italia (d)	413.660.000	309.600.000	344.570.000	654.170.000	93,52%	1.067.830.000	91,53%
	vendute all'estero (e)	53.560.000	40.120.000	5.170.000	45.290.000	6,47%	98.850.000	8,47%
	Fatturato globale	**3.450.800.000**	**1.381.000.000**	**431.140.000**	**1.812.140.000**	**100,00%**	**5.262.940.000**	**100,00%**
	destinazione finale all'estero (b+c+e)	1.811.520.000	437.600.000	57.560.000	495.160.000	27,32%	2.306.680.000	43,83%
	destinazione finale Italia (a+d)	1.639.280.000	943.400.000	373.570.000	1.316.970.000	72,67%	2.956.250.000	56,17%
	Saldo Esportazioni-importazioni	**1.290.740.000**	**18.920.000**	**-297.370.000**	**-278.450.000**		**1.012.290.000**	



6.2.2 Il settore della cantieristica nelle Marche

Nella nostra regione sono infatti presenti tre importanti realtà produttive, ognuna leader mondiale nel proprio campo di competenza: la Fincantieri (leader con il 46% nel mercato dei cruise–ferries), l'ISA Group Rodriguez e la Cnr Ferretti

Group leader mondiali nella produzione di mega-yacht. In termini occupazionali preponderante è la presenza del Cantiere Navale di Ancona (Gruppo Fincantieri) che rimane l'unica realtà marchigiana che opera nella costruzione di grosse navi commerciali. Negli ultimi anni si è passati dalla costruzione di grosse petroliere a quella di navi container ed ultimamente a parti di grosse navi passeggeri, successivamente assemblate nel cantiere di Trieste.

Il settore della nautica da diporto

La cosiddetta "nautica minore", quella relativa alla costruzione di scafi da diporto e megayacht costituisce la vera novità di questo comparto. Il percorso ha riguardato principalmente la riconversione di settori produttivi tradizionali, quali la nautica mercantile o da pesca a favore della cantieristica da diporto localizzata in maniera diffusa sul territorio marchigiano lungo la fascia costiera.

Questi i numeri del settore marchigiano: un fatturato complessivo di 800 milioni di euro, in aumento del 60% in cinque anni, la gran parte dei quali destinati all'export, un'ottima redditività complessiva, un numero di aziende in aumento del 90% negli ultimi sei anni e un importante indotto di piccole imprese specie artigiane.

I grafici allegati mostrano i dati.

Importazioni relative al comparto ATECO DM351-Navi e imbarcazioni *(valori in euro)*. **Marche**

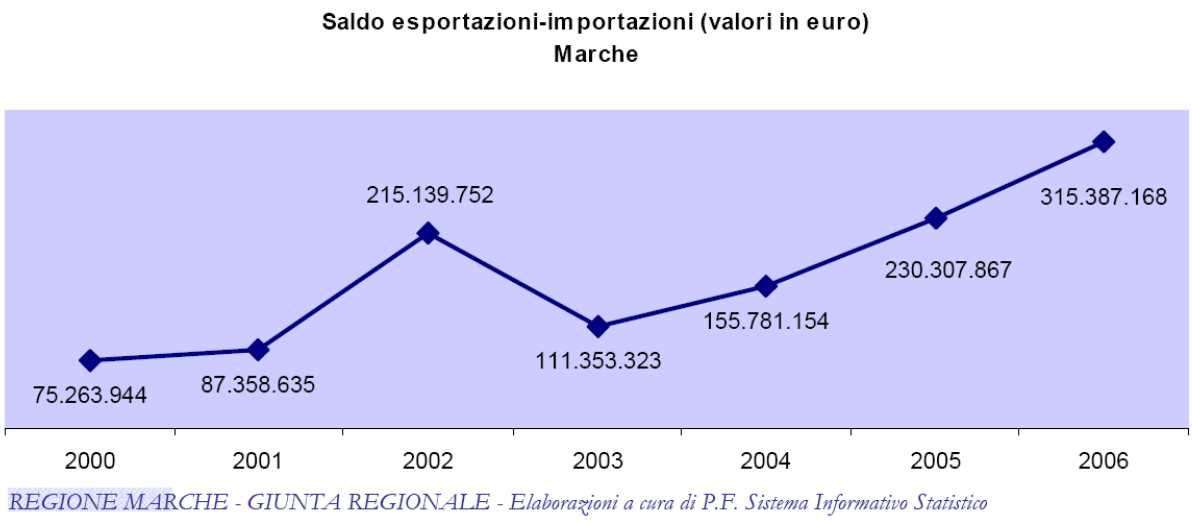
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Pesaro Urbino	1.030.009	2.292.186	3.853.581	12.925.201	8.483.701	11.284.616	24.151.578
Ancona	732.310	392.459	2.563.281	8.699.318	3.129.677	4.460.613	10.805.841
Macerata	430.901	519.927	1.245.498	871.089	365.515	1.702.029	1.807.509
Ascoli Piceno	6.664	8.603	61.982	14.822	439.070	4.298	663.620
Marche	2.199.884	3.213.175	7.724.342	22.510.430	12.417.963	17.451.556	37.428.548

Fonte: ISTAT

Esportazioni relative al comparto ATECO DM351-Navi e imbarcazioni *(valori in euro)*. **Marche**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Pesaro Urbino	51.374.909	70.882.882	78.975.980	71.578.481	77.321.693	100.762.692	120.072.005
Ancona	25.564.027	19.347.775	143.477.167	62.108.041	90.636.913	145.243.386	231.930.752
Macerata	473.147	311.193	296.312	166.903	240.511	1.753.345	312.959
Ascoli Piceno	51.745	29.960	114.635	10.328	0	0	500.000
Marche	77.463.828	90.571.810	222.864.094	133.863.753	168.199.117	247.759.423	352.815.716

Fonte: ISTAT



In particolare nel terzo trimestre del 2006 nelle Marche il valore provvisorio delle esportazioni è attestato su 352 milioni euro, cifra a cui la provincia di Ancona ha contribuito con circa 202 milioni di euro.

Il totale delle imprese attive (al 31 dicembre 2005) nel settore della nautica è di 686, di queste 12 (di cui 10 artigiane) si riferiscono al settore motori marini, in quello degli accessori (nello stesso periodo) le imprese sono invece 158 (di cui 96 artigiane).

Visto il forte sviluppo degli ultimi anni di questo settore è nata anche l'esigenza sia da parte degli operatori che degli enti pubblici di conoscere con maggior chiarezza i dati. Tra i vari "progetti" nati in Regione "Ancona Promuove"- Azienda Speciale per l'internazionalizzazione delle imprese- sta attuando un progetto che risponda alle esigenze delle imprese della cantieristica navale presenti sul territorio, promuovendole sul mercato internazionale, agevolando l'incontro tra domanda e offerta e stimolando la cooperazione tra produttori, subfornitori ed operatori del settore.

Il primo passo fatto da "Ancona Promuove" è proprio quello di comprendere i numeri.

"Ancona Promuove" ha predisposto un database organizzato per codici ATECO proveniente dal Registro imprese della Camera di Commercio di Ancona vagliato dal personale interno per una prima azione di "scrematura" delle aziende della Regione allo scopo di selezionare tutte quelle che effettivamente possono essere incluse nel macro-settore della cantieristica navale. Da questo database emergono i seguenti dati per la Regione.

Il tessuto imprenditoriale della cantieristica navale marchigiano si caratterizza per la presenza contemporanea di cantieri navali e di imprese della sub-fornitura,

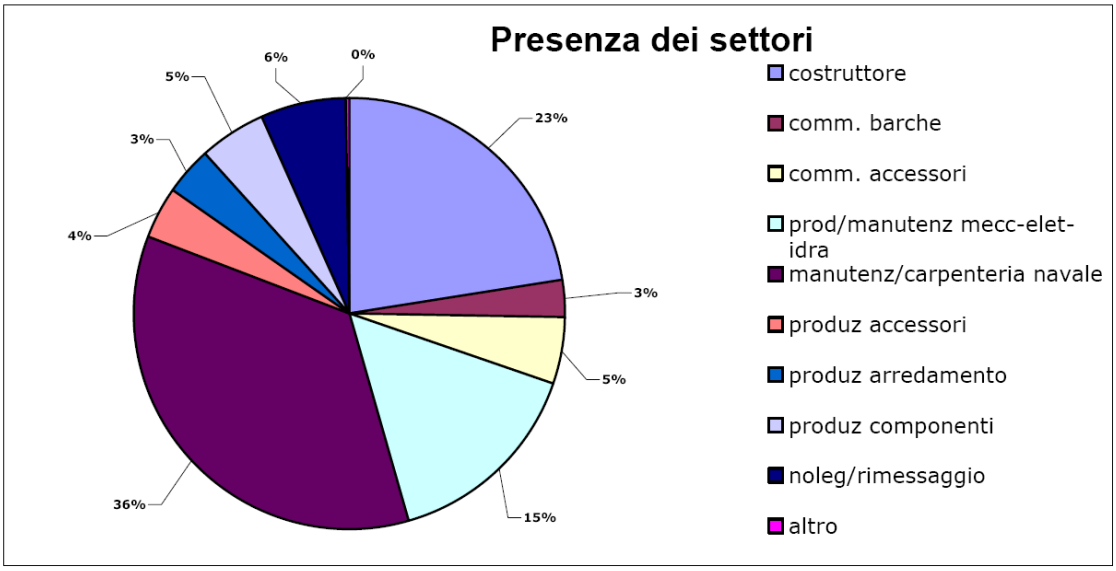
e per la vastità della gamma di attività, prodotti e segmenti di mercato. La ricerca di Ancona Promuove ha infatti coinvolto imprese produttrici di strumentazioni, attrezzature, apparecchiature per il catering, tessuti, vele, così come di servizi di vario genere.

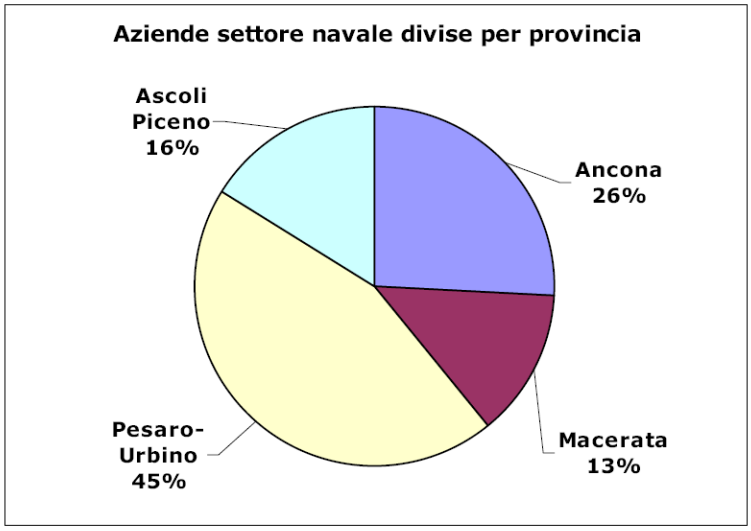
Da una prima analisi dei dati contenuti del database è emersa subito una consistente varietà di attività produttive e servizi che contraddistinguono il settore navale.

ELENCO SETTORI CANTIERISTICA

ABBREVIAZIONI	
costruttore	costruttore/progettista
comm. barche	attività commercializzazione imbarcazioni
comm. accessori	attività commercializzazione accessori (attrezzature, ricambi, indumenti, ecc.)
prod/manutenz mecc-elet-idra	produttori/riparazioni/manutenzione meccanica, idraulica, elettronica
manutenz/carpenteria navale	lavori di carpenteria navale (verniciatura, sabbiatura, carrozzeria, aleggiatura, carenatura, molatura, saldatura, ecc.)
produz accessori	produzione accessori (funi, spaghi, vele, ecc.)
produz arredamento	produzione e/o allestimento arredamento navale
produz componenti	produzione componenti/parti di imbarcazioni (parti metalliche, strutture navali, ecc.)
noleg/rimessaggio	noleggio/rimessaggio
altro	altro (servizi ponteggiatura e montaggi settore navale)

Presenza dei settori specifici nelle aziende marchigiane della cantieristica navale:





L’eterogeneità dei contesti che caratterizzano il settore, offre orientamenti e situazioni differenziate verso l’export e nei confronti delle modalità di promozione all’estero. Da un lato, infatti, ci sono imprese forti esportatrici, con una clientela quasi esclusivamente estera, che convivono con operatori ben posizionati sul mercato interno, ma completamente assenti, o quasi del tutto assenti, a livello internazionale.

I motivi di questa situazione non risiedono nel mancato interesse per i mercati esteri, ma dipendono dal gap di tipologia di prodotto e nella difficoltà ad individuare contatti e referenti internazionali.

Per quanto riguarda le imprese del comparto della subfornitura in particolare considerato (che comprende la produzione di motori marini e accessori) gli operatori evidenziano un problema collegato alla vasta presenza di canali indiretti (il cantiere si rapporta con il tappezziere, il quale acquista da aziende produttrici di tessuti…). Il canale lungo fa lievitare i costi e rende più incerta e indiretta la comunicazione. I grandi cantieri navali, dal canto loro, hanno la necessità di una rete di fornitura che spesso non è radicata nello stesso territorio, mentre sarebbe positivo riuscire a creare un distretto, per disporre di un indotto nella stessa area territoriale, eventualmente anche per mezzo di riconversioni di tecnici e di imprese appartenenti a settori sofferenti.

La rilevanza in termini occupazionali del settore deve essere valutata in relazione al vasto indotto di servizi che riesce a mobilizzare sul territorio marchigiano: si tratta di un importante filiera di attività industriali e artigianali e nel mercato degli accessori (indotto a monte) caratterizzata da produzioni di eccellenza e altissima qualità che si relaziona, spesso avvantaggiandosi di forti economie di scala, con altri settori economici trainanti nell’ambito della medesima filiera, derivanti anche dalla presenza nella stessa area dei distretti significativi nei settori della meccanica, del mobile e plurisettoriale.

Quello che si configura è un comparto in cui le capacità necessarie alla realizzazione di un prodotto complesso e particolare, sono quasi tutte presenti. Non vi è nel territorio regionale un produttore di propulsori marini: in questo caso, come in altri (ad esempio le moderne attrezzature di navigazione automatica) vale difatti la necessità di operare a scala assai più vasta per potersi avvalere delle necessarie tecnologie e competenze. Resta il fatto, forse più rilevante, che siamo di fronte ad un comparto in cui vi sono tutte le competenze per realizzare un prodotto complesso, di nicchia perché rivolto ad una schiera di clienti particolari, ma ad alto contenuto di tecnologia, design, moda, immagine.

Se una realtà territoriale ha saputo esprimere tali capacità fino a divenire leader mondiale, è evidente che sussistono condizioni particolarmente favorevoli: tra esse è lecito inserire con una buona attendibilità la particolare struttura dell'economia regionale, incentrata su produzioni di piccola dimensione le quali, benché imperniate su orientamenti produttivi tradizionali (quelli del legno-mobile, del tessile abbigliamento, della meccanica) sono però assai articolate, differenziate sia sotto il profilo delle tecnologie e della dimensione, sia sotto quello delle capacità imprenditoriali e delle esperienze e conoscenze professionali.

In un ambito simile, si è realizzato in pochi anni quello che alcuni auspicano si realizzi anche in altre realtà della regione: il coagulo di molte e variegate realtà attorno ad un prodotto ad alto valore aggiunto che non soffre della concorrenza di prezzo dei paesi emergenti ed esprime le potenzialità di innovazione e creatività rappresentate da un tessuto particolarmente fitto di imprese di micro, piccola e media dimensione.

Il successo di questo comparto, tra l'altro, è probabilmente legato anche ad altri fattori chiave quali l'apertura all'esterno, la collocazione geografica, la stagnazione della domanda per le produzioni dominanti, la capacità di portare sul mercato competenze e contenuti di immagine accumulate grazie alla partecipazione a competizioni internazionali e all'applicazione alla nautica di particolari orientamenti di ricerca (quelli generali sui nuovi materiali, quelli specifici sulle caratteristiche delle imbarcazioni da regata).

Si configura lo sviluppo di una nuova realtà a forte connotazione settoriale (la nautica da diporto) che però è imperniata sullo sviluppo delle competenze di molte altre tipologie di attività: da quelle tradizionali dell'arredamento o della costruzione di imbarcazioni in legno, sino alle produzioni di dispostivi per i sistemi di controllo e di comunicazione, o alle realizzazioni in materiali compositi (fibra di carbonio, leghe di metallo,ecc.), passando per le lavorazioni di materiale plastico, la verniciatura, ecc.

Le attività di progettazione e design sono svolte solo da una parte ridotta degli operatori benché coincidano con quelle più importanti in un settore dove determinante è la capacità di interpretare la domanda di mercato: rimangono quindi prerogativa di pochi, per cui la maggioranza dei produttori è costretta a servirsi di imprese specializzate. Tra le più attività frequenti e importanti vi sono l'allestimento, la falegnameria, gli arredi: la caratterizzazione delle imbarcazioni realizzate nel comparto, infatti, è tale da conferire particolare rilevanza a lavorazioni che non possono più essere definite "complementari" rispetto a quelle normalmente ritenute "di base". Nella cantieristica da diporto di lusso gli

allestimenti, le rifiniture, gli arredi contano quanto le capacità propriamente nautiche dell'imbarcazione, legate cioè alle caratteristiche dello scafo, della motorizzazione, dei sistemi di guida e controllo. In tal modo, acquistano rilevanza nuova per il settore nautico, competenze e professionalità che sono state sviluppate e affinate in altri settori (il tessile, l'arredamento, le costruzioni). D'altra parte, sono rilevanti anche la motoristica e l'impiantistica, quest'ultima articolata nei rami dell'elettricità, dell'elettronica, del condizionamento e dell'idraulica. Si tratta di attività che implicano conoscenze avanzate e elevate professionalità.

Le attività complementari della vendita e del noleggio, del rimessaggio e del refit[2], dei servizi in genere, indica che una parte non trascurabile delle imprese del comparto giudica strategico operare anche su tali aspetti della catena del valore.

[2] Dall'inglese *to refit*: raddobbare. Consiste nell'attività di riparazione e rifacimento di una imbarcazione. Il *refit* di una imbarcazione prevede spesso il cambio di destinazione d'uso; ad esempio veloci barche militari sono convertite in lussuosi panfili. In questi casi, la particolare impostazione originaria (con riferimento all'esempio "militare", tale impostazione punta soprattutto alla rapidità e alla tenuta) viene profondamente modificata a favore della comodità. Permane tuttavia un'immagine legata a quella originaria che conferisce all'oggetto una particolare connotazione; spesso la sua particolarità, l'unicità e la riconoscibilità che ne derivano, costituiscono fattore determinante di fascino per tali segmenti di mercato.

6.2.3 Il distretto del mare

In questi ultimi anni l'acquisto ed il rilancio di alcuni cantieri navali, localizzati principalmente a Pesaro, Fano ed Ancona, da parte di gruppi industriali di rilevanza nazionale (Azimut, Ferretti, Rodriguez), ha portato alla creazione nel nostro territorio di un polo produttivo di eccellenza nel campo della nautica: il cosiddetto "distretto del mare".

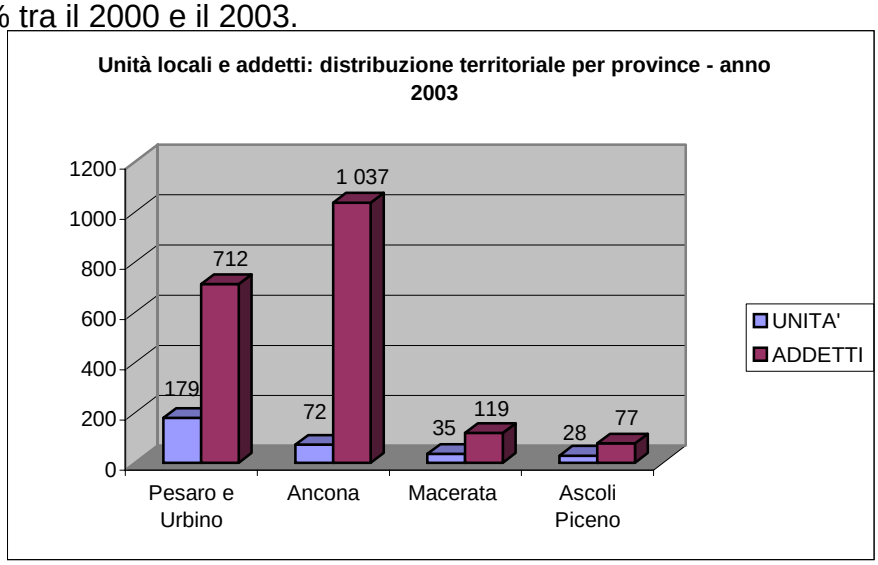
Questo distretto si è costituito come filiera qualificata e diffusa di attività industriali ed artigianali legate alla cantieristica navale da diporto ed al mercato degli accessori, caratterizzate da produzioni di altissima qualità.

Questa struttura produttiva, essendo organizzata intorno ad alcune imprese guida, leader a livello mondiale, è capace di coniugare economie di scala con la flessibilità propria delle piccole aziende, di essere aperta ai mercati internazionali benché territorialmente concentrata, di creare relazioni crescenti con i settori economici del turismo e del terziario commerciale, che a loro volta tendono ad integrarsi nella filiera allargata del distretto stesso.

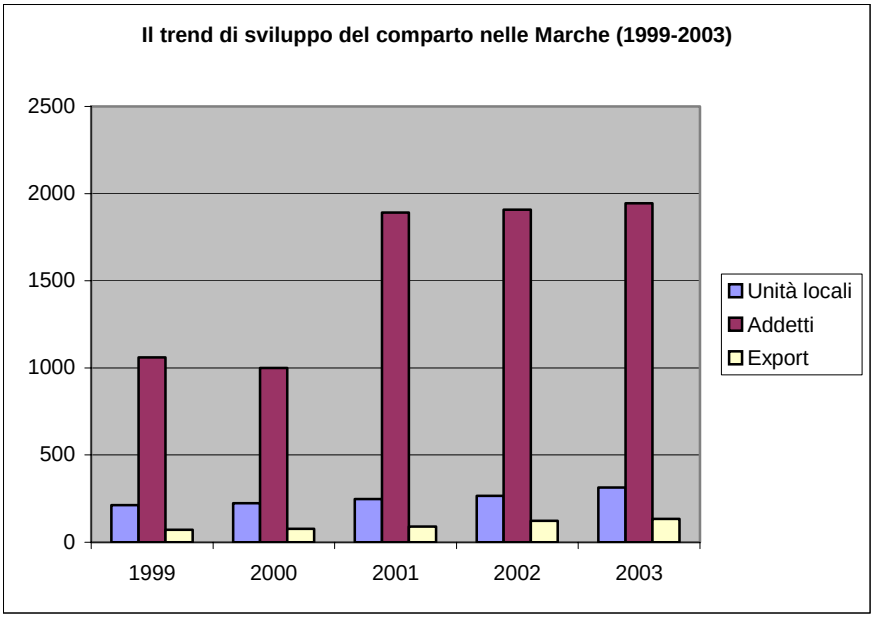
I numeri acquisiti, ad oggi, dal distretto del mare sono di tutto rispetto, costituendo una realtà sempre più concreta dell'economia della nostra regione[3]:

le unità locali della cantieristica navale e da diporto nelle Marche sono 314, con un'occupazione diretta di 1.945 addetti cui si aggiungono i circa 6.000 dell'indotto artigianale ed altri 8.000 nell'indotto a valle. Costituiscono il 4,5% delle aziende, il 9,23% degli addetti e circa il 10% dell'export dell'industria nautica nazionale.

Il trend di crescita è notevole: export ed occupati nel settore sono cresciuti del 100% tra il 2000 e il 2003.



[3] *Marche News*, n. 25, 2004.



Caratteristica peculiare della struttura del distretto è la presenza di tre aziende leader mondiali nel mercato dei luxury yacht (la fascia più alta della nautica da diporto):

- Il gruppo Ferretti, che opera con stabilimenti in Ancona, Marotta e Fano, controlla i marchi Pershing, Bertam, Riva, Apreamare, Machi Craft, Custom Line e CRN;
- Il gruppo Rodriguez, di cui fanno parte la ISA Group ed il marchio Camper & Nicholson;
- Il gruppo Azimut Benetti, primo gruppo europeo per fatturato e portafoglio ordini.

Questi marchi hanno fatto della Marche una delle capitali della cantieristica di lusso tanto da aver indotto alcuni a definirla con il termine “la Maranello della nautica”.

Riconoscendo l’importanza acquisita da questo distretto di eccellenza e per volontà degli attori locali, al fine di definire strategie cooperative e coalizioni per lo sviluppo locale, la Regione Marche ha avviato una sperimentazione di un progetto di promozione della competitività dei sistemi produttivi locali, connesso allo sviluppo ed al sostegno di un nuovo programma distrettuale relativo all’individuazione del “Distretto del Mare” per raccogliere e mobilitare reti di alleanze di imprese, lavoratori, Istituti di credito, associazioni di categoria e Istituzioni al fine di favorire lo sviluppo di collaborazioni progettuali e per rafforzare i fattori critici di competitività dell’intero comparto produttivo.

La Regione Marche - in attesa della verifica delle aree a valenza distrettuale già deliberate dalla Regione con Deliberazione amministrativa del Consiglio Regionale n. 259 del 29 luglio 1999 - allo scopo di favorire la qualificazione delle aree a valenza distrettuale marchigiane, in considerazione delle prospettive di forte sviluppo economico produttivo ed occupazionale del comparto, ritiene opportuno avviare una sperimentazione (DGR n. 1120 del 05.10.2004 e DGR 816 del 10.07.2006) che realizzi un percorso volto all'identificazione di un nuovo sistema produttivo ad alta specializzazione manifatturiera afferente la cantieristica navale e da diporto ("distretto del mare") che al momento vede nei comuni di Fano, Pesaro, Senigallia ed Ancona i centri produttivi più significativi, promuovendo la realizzazione di specifiche politiche di coordinamento delle politiche industriali di settore da parte delle realtà produttive, istituzionali e sociali locali.

La sperimentazione durerà fino al 31/12/2008, a partire dalla data di costituzione dei Comitati. Durante tale fase sarà completata la raccolta di dati statistici e si provvederà ad effettuare la verifica della delimitazione delle aree a valenza distrettuale a livello regionale, sulla base dei dati censuari del 2001, (non appena saranno utilizzabili le delimitazioni territoriali relative ai Sistemi Locali del Lavoro che l'ISTAT ha previsto di rendere disponibili entro il 2005), comprensiva anche della verifica finalizzata alla possibilità di riconoscere un distretto produttivo legato alla cantieristica navale e al suo indotto: "Distretto del Mare".

Il Comitato Tecnico Esecutivo, sulla base delle decisioni del Comitato Direttivo di Progetto, dovrà definire un Piano strategico pluriennale per un sistema allargato di filiera delle attività industriali ed artigianali specializzati nella cantieristica, nella nautica da diporto, negli accessori, per sviluppare le sinergie con i settori del turismo e del commercio sulla base delle seguenti linee direttrici:

6.2.4 Obiettivi del piano per lo sviluppo del settore

lo sviluppo della nautica da diporto orientata alle produzioni di lusso nasce sostanzialmente dall'intuizione di alcuni protagonisti che hanno saputo valorizzare la compresenza di tante esperienze imprenditoriali e conoscenze professionali facendosi strada in un segmento produttivo ad alto valore aggiunto, al riparo della concorrenza a basso costo delle economie emergenti, comunque competitiva con gli altri produttori di simile orientamento.

Per far sì che il settore continui a svilupparsi è necessario garantire dal punto di vista della pianificazione portuale l'efficienza delle infrastrutture, sia all'interno del porto sia nelle zone di territorio contigue alle aree portuali.

Pertanto gli obiettivi da perseguire saranno:

- specchi acquei adatti allo sviluppo aziendale, dotati di strutture idonee al varo delle imbarcazioni;
- dragaggio costante dei fondali;
- potenziamento delle vie di comunicazione con il Tirreno e il nord Europa;
- migliorare la logistica delle zone interne alle aree portuali in sede di aggiornamento dei PRP evitando, per quanto possibile, le interferenze tra le zone riservate alle attività produttive e le altre attività, cercando di conciliare requisiti di efficienza gestionale e requisiti di sicurezza;
- Evitare le interferenze tra le attività presenti nei porti e le aree e le banchine prospicienti gli insediamenti industriali che costituiscono a tutti gli effetti aree di lavoro, pertanto aperte agli addetti;
- consentire un migliore accesso alle aree portuali destinate alla cantieristica.

6.3 LA PESCA

6.3.1 Contesto normativo

Normativa comunitaria

Regolamento (CE) n. 2371/2002 relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile della pesca nell'ambito della Politica Comune della Pesca.

Secondo la Commissione europea la riforma della PCP (Politica Comune della Pesca) si è resa necessaria perché fino ad oggi la politica comunitaria in questo settore si è rivelata inefficace a conservare le risorse ittiche, a salvaguardare l'ambiente marino, ad assicurare la redditività economica delle flotte europee e a fornire cibo di buona qualità ai consumatori.

Una delle cause principali di questa inadeguatezza era dovuta principalmente ad una flotta comunitaria sovradimensionata che aveva sottratto al mare troppe risorse, lasciando un numero insufficiente di pesci adulti per la riproduzione e il ripopolamento degli stock. Oltre al danno arrecato agli stock ittici (ad esempio il merluzzo bianco), la situazione ha causato anche ripercussioni negative sul reddito dei pescatori, sull'equilibrio dell'ecosistema marino e sulla disponibilità di pesce fornito al mercato dell'Unione europea.

Da qui un regolamento, il 2371/02, che tra le priorità prevede:

a) piani di ricostituzione e di gestione pluriennali, rispettivamente per gli stock scesi sotto il limite biologico di sicurezza e per quelli che si trovano ancora nei limiti. I piani in questione possono includere indicazioni relative a:
   - Limitazione del tempo trascorso in mare;
   - Divieti di accesso, restrizioni al numero e alla struttura degli attrezzi, taglia minima degli sbarchi;
   - Incentivi per l'utilizzazione di tecniche più selettive o con un minore impatto sull'ecosistema marino.

b) misure restrittive in materia di aiuti alla flotta, tanto alla demolizione, quanto alla costruzione e all'ammodernamento. Da tutto ciò emerge che la priorità della riforma è la conservazione degli stock.

c) maggiore coinvolgimento degli operatori del settore nel processo decisionale. A tale scopo il Reg. CE 2371/2002 prevede all'art. 31 la creazione di Consigli Consultivi Regionali (RAC), formati da pescatori ed esperti del settore della pesca e dell'acqualcoltura, e da rappresentanti delle ONG operanti nel campo dell'ambiente e della tutela dei consumatori.

Il Regolamento (CE) n. 1967/06 relativo alle misure per la gestione della pesca nel Mediterraneo

Dopo una lunga e complessa gestazione è stato emanato il regolamento (CE) n. 1967/2006 del Consiglio del 21 dicembre 2006, relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mar Mediterraneo. La nuova normativa ha trovato giustificazione, da un lato, nell'esigenza di adottare nuove misure tecniche per la pesca che sostituissero quelle, ritenute ormai inidonee, stabilite dal regolamento (CE) n. 1626/9413 e di tenere conto dei principali elementi del Piano d'azione per la conservazione e lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mediterraneo nell'ambito della politica comune della pesca. Dall'altro, il regolamento (CE) n. 1967/06 ha inteso perseguire la piena attuazione delle normative e degli accordi in materia di biodiversità del Mediterraneo, prefiggendosi l'obiettivo dell'estensione alle acque mediterranee d'altura della rigorosa protezione di alcune specie già predisposta, limitatamente alle acque soggette alla sovranità degli Stati membri, dalla direttiva 92/43/CEE14, concernente la conservazione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatiche. Principali azioni volte al raggiungimento degli obiettivi del regolamento sono:

- istituzione di zone di pesca protette,
- nuovi divieti verso particolari tipologie di pesca,
- introduzione di nuove dimensioni delle maglie delle reti,
- definizione di nuovi parametri per le taglie minime,
- realizzazione di piani di gestione della risorsa appositi per la tutela delle risorse mediterranee.

Il Regolamento (CE) n. 1198/06 relativo al Fondo Europeo per la Pesca (FEP 2007-2013)

Dal 1°gennaio 2007, il FEP (Fondo europeo per la pesca) ha sostituito lo SFOP (Strumento finanziario di orientamento alla pesca) nel quadro degli interventi strutturali di sostegno della Comunità a favore dello sviluppo sostenibile del settore della pesca e dell'acquacoltura. Il FEP, maggiormente incentrato sugli obiettivi previsti dalla riforma della PCP (Politica Comune della Pesca) in vigore dal gennaio 2003, introduce misure nuove rispetto al precedente fondo: tra le più importanti si possono citare le misure volte ad accompagnare l'attuazione dei piani di ricostituzione e di gestione e a finanziare le strategie di sviluppo locale per promuovere lo sviluppo sostenibile delle zone di pesca.

Di seguito riportiamo brevemente quelli che saranno gli obiettivi principali verso i quali saranno orientate le azioni intraprese in seno al nuovo fondo, azioni che sono suddivise a seconda delle loro caratteristiche in cinque assi prioritari. Gli obiettivi generali e i finanziamenti a titolo del Fondo sono finalizzati a:

- sostenere la politica comune della pesca per garantire lo sfruttamento delle risorse in modo tale da creare le necessarie condizioni di sostenibilità dal punto di vista economico, ambientale e sociale;
- promuovere un equilibrio sostenibile tra le risorse e la capacità della flotta comunitaria;
- rafforzare la competitività delle strutture operative e lo sviluppo di imprese economicamente valide nel settore della pesca;
- rafforzare la protezione dell'ambiente e delle risorse naturali;
- incoraggiare lo sviluppo sostenibile e il miglioramento della qualità della vita nelle zone marine, lacustri e costiere interessate da attività di pesca e acquacoltura;
- promuovere le pari opportunità nello sviluppo del settore della pesca e delle zone di pesca costiere.

Normativa nazionale e decentramento amministrativo

La riforma costituzionale del 2001 ridefinisce le competenze delle regioni affidando a queste ultime in via esclusiva i settori di pesca marittima ed acquicoltura. Subito dopo la riforma, al fine di ottemperare a quanto previsto dalla stessa, lo Stato ha emanato due decreti legislativi 153 e 154 del 2004 con i quali sarebbe dovuta iniziare l'opera di decentramento amministrativo in materia di pesca alle regioni. In realtà ad oggi tale passaggio non è di fatto ancora avvenuto e a livello normativo tutto viene regolamentato dai predetti Dgls ai quali si affiancano in maniera piuttosto farraginosa atti estemporanei che a seconda delle esigenze momentanee vengono emanati dal Ministero delle Politiche Agricole e Forestali.

Tale mancato decentramento sta creando nel tempo una situazione di grande confusione che sicuramente non giova ad un settore come quello della pesca che sta attraversando uno dei maggiori periodi di crisi degli ultimi venti anni. Molte regioni, fra cui anche la Regione Marche, si sono dotate di una propria legge volta alla regolamentazione del settore. In molti casi però tali atti sono stati impugnati dallo stato o nel migliore dei casi hanno dato vita ad azioni gemelle e sovrapposte a quelle ministeriali, alimentando la confusione e generando a volte dispersione di risorse.

Legge Regionale 13 maggio 2004, n. 11

Il 13 maggio 2004 il consiglio Regionale ha approvato un nuovo strumento legislativo denominato “Norme in materia di pesca marittima e acquicoltura”, che sostituisce la legge regionale n. 14 del 1994. Tale strumento è stato elaborato sulla base del titolo V della costituzione che conferisce alle Regioni la competenza legislativa esclusiva nel settore della pesca. Si amplia in tal modo l’Intervento della Regione, che entro diciotto mesi dall’entrata in vigore doveva approvare i relativi regolamenti di attuazione e i programmi annuali. Le principali finalità che ci si prefigge di raggiungere con l’applicazione della nuova legge riguardano la salvaguardia e l’incremento delle risorse ittiche, favorire lo sviluppo economico della pesca e dell’acquacoltura e incentivare l’associazionismo e la cooperazione.

Gli elementi di particolare rilievo che emergono dall’approvazione della presente legge sono: in primo luogo le azioni che si intende intraprendere in favore del settore della pesca e dell’acquacoltura elencate nell’articolo 3, in secondo luogo il fatto che la legge prevede la nomina di una commissione tecnico scientifica (art. 7) e di una consulta per l’economia ittica (art. 6) composte da esperti del settore della pesca operanti a vari livelli amministrativi, scientifici e professionali.

6.3.2 Il settore ittico nella Regione Marche

I compartimenti

Il litorale marchigiano che si estende per 174 Km è suddiviso in tre Compartimenti Marittimi che fanno capo a tre Capitanerie di Porto; da nord a sud:

- **Pesaro** (da Gabicce alla foce del fiume Cesano)
- **Ancona** (dalla foce fiume Cesano, alla foce del fiume Chienti)
- **S. Benedetto del Tronto** (dalla foce del fiume Chienti, alla foce del fiume Tronto)

	Imprese operanti nel settore della pesca nell'anno 2005	n°
A	Esercizio della pesca in acque marine lagunari e dolci	914
B	Piscicoltura e allevamento di organismi acquatici	30
C	Attività dei servizi connessi alla pesca e alla piscicoltura	14
D	Lavorazione di pesce e prodotti a base di pesce	22
E	Conservazione di pesci crostacei e molluschi congelamento surgelazione e inscatolamento	9
F	Produzione di prodotti a base di pesce crostacei e molluschi	11
G	Commercio all'ingrosso di altri prodotti alimentari, inclusi pesci, crostacei e molluschi	63
H	Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca freschi	52
I	Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca congelati, surgelati, conservati, secchi	4
	totale	**1119**

Tab. 2.1 Imprese operanti nel settore della pesca e in altre attività ad esso collegate (*fonte camere di commercio*).

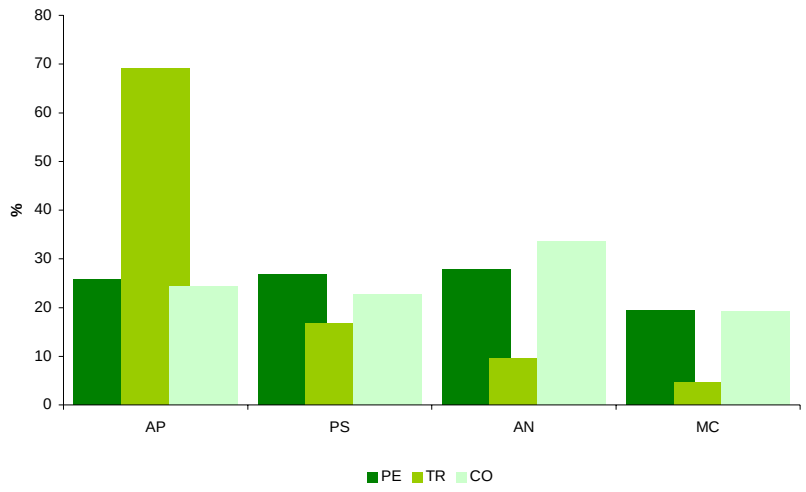


Fig. 2.1 Distribuzione percentuale per provincia e per tipologia delle imprese collegate al settore della pesca. PE (pesca); TR (trasformazione); CO (commercializzazione) (*fonte camere di commercio*).

Le imprese operanti nel settore della pesca

Fra la popolazione menzionata sopra che si trova in età lavorativa, a gennaio 2006 più di 2500 individui sono occupati nel settore della pesca, alla stessa data risultano iscritte alla Camera di Commercio 1119 imprese. Per quel che concerne le imprese che si occupano effettivamente di pesca, il numero medio di addetti per impresa è basso (2,4). Tale dato è determinato dalla coesistenza di due fattori: sia una realtà aziendale di tipo familiare, che un elevato impiego di manovalanza irregolare e non registrata.

La Tabella 2.1 riporta le imprese di pesca suddivise per forma giuridica. Il grafico in Figura 2.1 mostra la distribuzione percentuale delle imprese collegate al settore della pesca su base provinciale, da qui si nota come il numero minore sia in provincia di Macerata, mentre la provincia con la percentuale maggiore è quella Ascoli Piceno, dove sono numerose le imprese che si occupano di trasformazione. In ogni caso la maggior parte delle imprese di pesca sono quelle che si dedicano all'esercizio effettivo della pesca sia in mare, e sono equamente distribuite fra le marinerie afferenti alle province di Ascoli Piceno, Ancona e Pesaro mentre risultano ovviamente meno numerose nella provincia di Macerata.

6.3.3 La pesca marittima nelle Marche

La flotta

La pesca, oltre ad essere un patrimonio storico della Regione Marche, è anche uno strumento indispensabile per il completamento del fabbisogno alimentare, e un'attività primaria come fonte di reddito e di lavoro per migliaia di persone. Con la propria flotta la Regione Marche riveste una notevole importanza sia dal punto di vista della produttività che dei parametri di stazza e potenza motore. Se si osservano i dati aggiornati al 2006 si nota che la flotta marchigiana ammonta a 914 imbarcazioni pari al 7% della flotta nazionale, al 9% del totale tsl complessivo nazionale, il 10% dei GT e il 9% del Kw complessivo. Per ciò che concerne la distribuzione dei battelli a seconda delle quattro province marchigiane la situazione è illustrata dalla tab. 3.1. La dimensione media della flotta marchigiana è pari a 16 tsl, decisamente più elevata rispetto alla media delle regioni tirreniche (pari a 7,2 tsl), e anche al di sopra della media nazionale (11,3 tsl). Tale dato è da attribuire,senza dubbio, al peso che lo strascico assume all'interno della flotta. Laddove a livello nazionale le unità strascicanti rappresentano, in termini numerici, il 10% della flotta complessiva (Fig. 3.1), nell'ambito della flotta marchigiana tale percentuale sale al 21% (rispetto ad una media dell'11,5% rilevata per le regioni tirreniche).

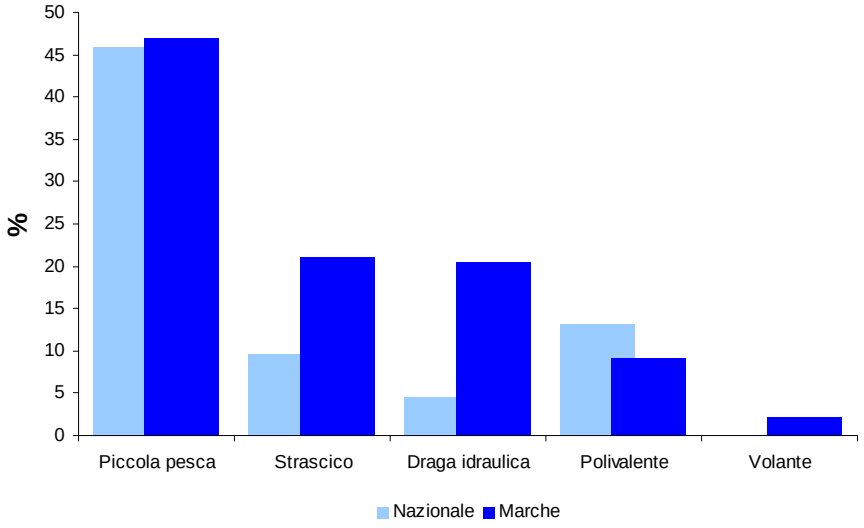


Fig. 3.1 Composizione percentuale della flotta marchigiana in relazione al tipo di pesca esercitato (fonte MiPAF, Capitanerie di Porto).

L’analisi della composizione della flotta evidenzia l’importanza della pesca artigianale nelle Marche, numerosi infatti sono i battelli dediti alla piccola pesca (tonnellaggio inferiore alle 12 tsl), che costituiscono il 47% del totale.

Oltre che per strascico e piccola pesca, il comparto marchigiano si contraddistingue anche per la presenza di un’efficiente flotta armata a volante (2,2% contro 0,2% nazionale) (Fig. 3.1). Particolarmente rilevante inoltre è il dato relativo alle draghe idrauliche, che nelle Marche costituiscono il 20% della flotta, a testimonianza dell’importanza rivestita dalla pesca alle vongole (il 31% di tutte le vongolare iscritte presso i compartimenti marittimi nazionali è localizzato lungo la costa marchigiana).

Dal punto di vista del tonnellaggio (tsl), tra tutte le flotte regionali, quella marchigiana si caratterizza per la prevalenza del carattere industriale su quello artigianale, infatti la piccola pesca incide per il 5% sul tonnellaggio totale, contro il 15% della media nazionale. Diversamente lo strascico incide fortemente sulla composizione della flotta regionale (il 63% del tonnellaggio totale); le volanti, che sono le imbarcazioni caratterizzate dalla maggiore dimensione media (98 tonnellate di stazza lorda), incidono per il 12%.

Infine bisogna notare che, oltre alla numerosità, le draghe idrauliche incidono in modo rilevante sul tonnellaggio complessivo della flotta contribuendo per il 15% della tsl totale.

In base all’attività di pesca svolta i battelli si distinguono in:

A) Pesca oceanica
B) Grande strascico e rapidi (operano in tutto l'Adriatico centrale)
C) Medio strascico (operano fino a 40/50' mgl. dalla costa)
D) Piccolo strascico (costiero, operano fino a 15/20 mgl. dalla costa)
E) Grande e medie volanti (operano in tutto l'Adriatico centrale)
F) Grande e medie circuizioni (operano in tutto l'Adriatico centrale)
G) Vongolare
H) Palangari
I) Piccola pesca da posta a durata annuale (< 12 tsl.)
J) Piccola pesca da posta stagionale (< 12 tsl.) da marzo a settembre.

In relazione a tale distinzione la flotta regionale è composta come segue:

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	**totale**
Fano		10	14	6	2		30	8	11	11	**92**
Ancona	1	21	18	14	14		34	1	10	21	**134**
Civitanova Marche	3	14	20	18			39	1	10	28	**133**
P.to S.Giorgio		1	6	5	2		30	1	15	20	**80**
S.Benedetto T.	3	22	21	25	4	2	18	1	14	19	**129**
Pesaro			3	4			2		13	16	**38**
Senigallia			4	6			20		20	20	**70**
Marotta					4		10		6	10	**30**
Gabice M.							23		12	11	**46**
P.to Recanati							5		15	15	**35**
Cupramarittima							10		15	15	**40**
Sirolo-Numana									10	15	**25**
Pedaso									12	15	**27**
P.to S. Elpidio									15	20	**35**
totale	**7**	**67**	**86**	**78**	**26**	**2**	**221**	**12**	**178**	**236**	**914**

Tab. 3.1 Distribuzione dei battelli per sistema di pesca n (P.F. Pesca e Zootecnia).

Il pescato

Il pescato delle flotte che operano nell'ambito delle marinerie marchigiane è costituito da un numero elevato di specie, alcune delle quali rivestono un'importanza cruciale nell'economia ittica regionale.

Le specie più importanti sono: Alici, Sarde, Sgombri, Boghe e Sugarelli, Cefali (pesce azzurro); Ghiozzi, Merluzzi, Palombi, Potassoli, Rane pescatrici, Razze, Rombi, Sogliole, Scorfani, Triglie, (specie demersali e bentoniche); Calamari, Polpi, Seppie, Moscardini, Totani, (molluschi); Mazzancolle, Pannocchie, Scampi, (crostacei) (Fig. 3.2).

Dal 2000 al 2006 il comparto ittico delle Marche è stato condizionato dall'andamento negativo della piccola pesca e in maggior misura della draghe idrauliche. La riduzione delle quantità prodotte ha riguardato tutti i segmenti produttivi, assumendo minore rilievo per i battelli strascicanti.

D'altro canto i ricavi del segmento sono aumentati del 13%, grazie all'andamento positivo dei prezzi che ha risentito anche della presenza elevata, nel mix di specie pescate, di crostacei, la cui produzione è aumentata rispetto al passato. Per ciò che concerne la piccola pesca si è registrata una diminuzione del 35% circa delle catture, pari a 5.740 tonnellate.

Come accennato anche in precedenza la diminuzione dei volumi produttivi si riscontra nonostante i battelli da pesca siano diminuiti in numero assoluto durante gli ultimi cinque anni.

Questi due elementi analizzati congiuntamente permettono di ipotizzare in linea generale che la riduzione delle catture sia da imputare ad un sovra sfruttamento degli stock ittici di interesse commerciale.

Per ciò che riguarda le draghe idrauliche il 2002 è stato un anno particolarmente negativo; l'attività ha subito una durissima riduzione a cui ha fatto seguito un'altrettanto forte contrazione delle catture e della produzione lorda vendibile.

La produzione, pari nel 2002 a 4.788 tonnellate, si è ridotta di quasi i 2/3 rispetto al 2001, al pari del fatturato.

L'andamento delle draghe marchigiane, dalle quali nel 2001 è provenuto il 54% della produzione e del fatturato nazionale del comparto, ha dunque condizionato pesantemente l'intero comparto delle vongole.

La crisi ha riguardato essenzialmente i primi sei mesi del 2002, mentre per l'ultima parte dell'anno si è registrata un'inversione di tendenza confermata nel 2003, dal 2004 in poi però le difficoltà per il comparto si sono ripresentate anche se non agli stessi livelli del 2002.

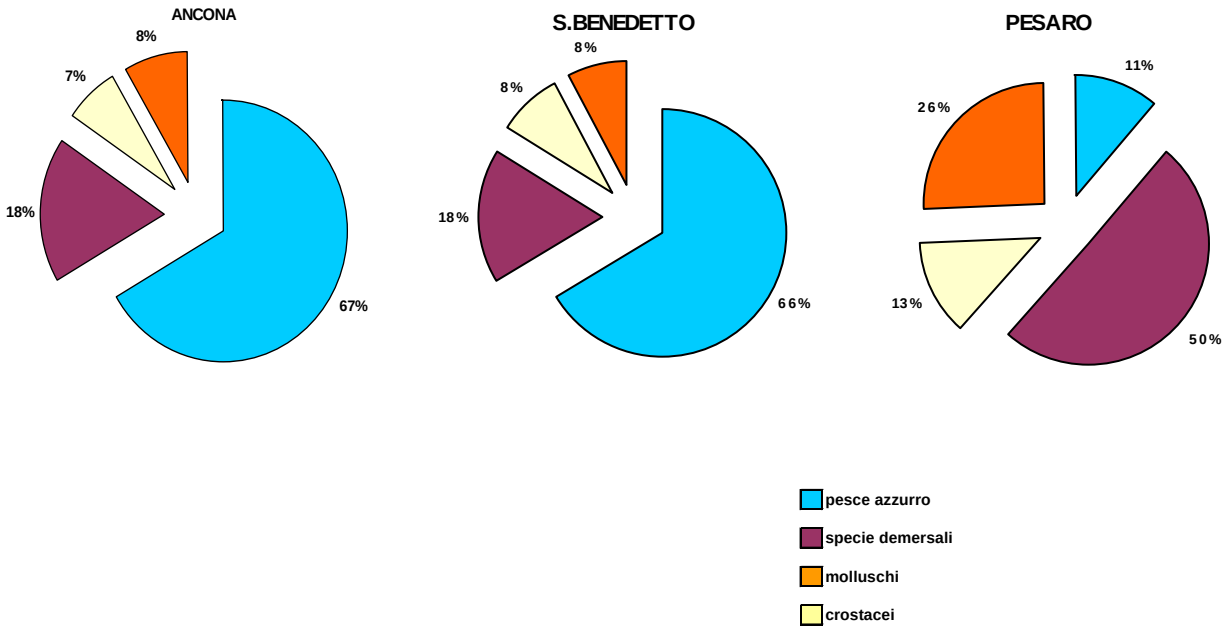


Fig. 3.2 Distribuzione percentuale nei vari compartimenti dei principali gruppi di specie pescate (fonte, Mercati Ittici e ass.ni di categoria).

6.3.4 Obiettivi del piano per lo sviluppo del settore

Potenzialità di sviluppo del settore

Dopo un breve sguardo alla situazione del comparto della pesca nella Regione Marche, si capisce che ormai ci si trova di fronte alla necessità di un passaggio da una fase di mero sfruttamento della risorsa ad una di gestione razionale della risorsa stessa.

La Regione Marche dovrà perseguire questo obiettivo coinvolgendo le associazioni di categoria, il settore della ricerca scientifica, e soprattutto gli operatori che vivono quotidianamente il mondo della pesca.

Lo scopo principale è quello di trovare opportuni meccanismi di gestione che siano in grado di garantire il futuro della categoria.

In questo contesto si dovrà operare cercando di sviluppare un'ottima politica di gestione dello sforzo, senza intervenire drasticamente con la sola riduzione della flotta.

Bisognerà quindi coinvolgere in prima persona il pescatore, che se vuole conservare quel patrimonio che è fonte del suo sostentamento, dovrà essere arbitro della propria fortuna.

Si potrebbe prendere spunto dall’esperienza dei consorzi di gestione dei molluschi bivalvi, migliorando ed adattando il modello di autogestione anche agli altri settori della pesca professionale.

La Comunità Europea promuove da tempo una serie d'iniziative che hanno lo scopo di migliorare la gestione della risorsa regolamentando la pesca nelle acque del Mediterraneo con interventi riguardanti misure tecniche per la conservazione delle risorse ed un utilizzo d'attrezzi da pesca sempre più selettivi.

Tali misure sono contenute ed illustrate nel Regolamento Mediterraneo REG CE 1967/2006 che delinea gli orientamenti per una pesca responsabile calandoli su una realtà particolare come quella del Mediterraneo che si differenzia da quella atlantica o dei mari del nord.

Di seguito sono riportate alcune azioni già attivate, sia ulteriori nuove misure che verranno intraprese nel prossimo futuro, e che hanno a vario titolo un legame con il presente Piano Regionale dei Porti.

Ristrutturazione ed ammodernamento dei porti e punti di attracco per la pesca

Le esigenze di modernizzazione trovano nelle azioni relative al miglioramento delle attrezzature dei porti un importante riferimento. Nonostante le

azioni intraprese in seno al precedente piano triennale, le aree portuali della Regione presentano ancora la necessità di modernizzare ed adeguare le proprie strutture a cominciare da quegli interventi tendenti a potenziare le banchine di ormeggio, per dotarle di attrezzature moderne e specifiche per il settore della pesca, in particolare la piccola pesca.

Pertanto, la fine di adeguare le strutture delle aree portuali della regione e renderle maggiormente idonee alle esigenze del settore della pesca, si individuano come prioritari i seguenti interventi:

- Potenziamento delle banchine di ormeggio tramite la realizzazione di attrezzature e servizi specifici per il settore pesca;
- Attrezzature e sistemi per lo smistamento del pescato e la raccolta dei materiali di scarto.

L'obiettivo è quello di razionalizzare le aree portuali rendendole maggiormente funzionali e pianificare il riassetto dei porti e delle aree circostanti in stretta relazione con le aree commerciali siano esse i mercati ittici, ovvero i centri di stoccaggio, in una logica informata alle esigenze di tutela, sicurezza e sviluppo della politica della qualità.

La realizzazione delle azioni di cui alla presente misura devono essere strettamente collegate con l'obiettivo di accrescere il potenziale qualitativo sia esso riferito all'adeguamento dei pescherecci ed alla sua eventuale certificazione, che alla qualità del prodotto. I porti in questo processo si pongono come anello necessario di un sistema di qualità che deve cominciare a bordo del peschereccio e raggiungere il consumatore finale. Il miglioramento strutturale, progettuale e razionale dei porti pescherecci, fin ora cresciuti caoticamente, deve vedere l'impegno comune della Regione, delle autorità portuali, delle amministrazioni comunali e delle aziende del settore. Tra le altre finalità c'è quella di dotare i porti a prevalente vocazione peschereccia di strutture primarie necessarie, al fine di evitare penalizzanti situazioni di monopolio dei servizi che possano concorrere a penalizzare l'economia ittica.

Trasformazione e commercializzazione dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura

La crescente domanda dei prodotti ittici esercitata dai consumatori richiede una particolare attenzione nei confronti della capacità di conservazione e trasformazione dei prodotti della pesca. La Regione promuove ed incentiva le iniziative di trasformazione e conservazione dei prodotti sia per quanto riguarda:

- la costruzione di nuovi impianti di trasformazione anche in prossimità dei punti di sbarco;
- l'ammodernamento di unità di trasformazione esistenti attraverso la ristrutturazione dei locali e l'acquisto di macchinari;
- l'ammodernamento di unità di commercializzazione all'ingrosso;
- costruzione di nuove unità di commercializzazione all'ingrosso;
- l'acquisto di macchinari ed impianti nuovi di fabbrica;
- introduzione di tecnologie innovative relative anche alla lavorazione dei prodotti ittici in grado di prevenire l'impatto ambientale;
- l'acquisto di hardware e software;
- la realizzazione di stabilimenti, l'ammodernamento di quelli esistenti, la creazione di aree ed infrastrutture (es. depuratori), in linea con le esigenze di tutela dell'ambiente e qualità del prodotto.

L'obiettivo principale è quello di individuare una strategia di modernizzazione del settore sia per quanto riguarda le problematiche relative alla salubrità del prodotto, che, più in generale, all'adeguamento strutturale alla domanda dei consumatori.

Sostegno della piccola pesca

Nonostante il tonnellaggio complessivo delle imbarcazioni che esercitano piccola pesca non costituisca la maggior parte di quello regionale, il numero degli operatori risulta sicuramente preponderante.

Ecco quindi che una tutela e promozione del settore della pesca regionale non può prescindere da un'attenzione particolare rivolta al settore della piccola pesca. Oltre alle azioni intraprese con i finanziamenti a sostegno dell'ammodernamento, la Regione Marche potrà intervenire promuovendo e finanziando ad esempio punti di sbarco attrezzati per la vendita del pescato da parte del piccolo pescatore. Tale iniziativa è volta soprattutto a:

- regolamentare la vendita dei prodotti della piccola pesca;
- migliorare le condizioni di vendita dal punto di vista igienico-sanitario;
- valorizzare il prodotto della piccola pesca che può costituire un utile strumento di caratterizzazione della costa marchigiana.

Nonostante la piccola pesca non costituisca il settore più redditizio della pesca professionale, comunque riveste un ruolo di grande importanza soprattutto in relazione ad alcuni aspetti sociali ed ambientali. La piccola pesca raggruppa tutte le attività legate alla tradizione, costituisce la modalità di prelievo meno invasiva e più eco-sostenibile. La necessità di mantenere e sostenere questo

settore appare oggi ancor più importante dato che potrebbe costituire l'unica pesca del futuro, l'aumento del prezzo dei carburanti, la riduzione progressiva delle risorse, sicuramente determineranno un'ulteriore contrazione della pesca industriale a favore della piccola pesca artigianale.

6.4 IL TURISMO NAUTICO

6.4.1 PORTI TURISTICI

A seguito dello sviluppo delle attività marittime è avvenuta una mutazione della situazione del mercato che ha imposto, per alcuni porti, notevoli opere di ampliamento e ristrutturazione delle infrastrutture per esigenze commerciali, di servizi ai passeggeri, della pesca, della cantieristica, turistiche e da diporto.

Negli ultimi anni l'interesse attorno al settore dei porti turistici locali è cresciuto enormemente, soprattutto grazie alla consapevolezza delle ricadute economica ed occupazionali che il comparto è in grado di generare.

Il modello della filiera nautica è molto articolato e questo consente di attivare crescenti moltiplicatori economici diretti e indiretti sul PIL nazionale.

Numerosi sono, infatti, i settori economici che ruotano attorno alla nautica da diporto: cantieristica, servizi di manutenzione delle imbarcazioni e tutti quei settori tipici del turismo tradizionale come la ristorazione, il settore alberghiero etc..

E' proprio nel settore della nautica da diporto, pertanto, che si sono manifestati i processi di trasformazione più rapidi con incremento della domanda di posti barca.

Per rilanciare il turismo nautico ed innescare un volano di sviluppo per tutti i settori di eccellenza del territorio si rende necessario incrementare notevolmente il numero di posti barca.

L'obiettivo primario del presente Piano è di migliorare e potenziare i porti già esistenti, evitando la realizzazione di nuovi porti turistici che andrebbero ad aggravare ulteriormente la precarietà ambientale della costa.

Quanto sopra tenuto conto che i porti esistenti sono ubicati a distanza ottimale, l'uno dall'altro, lungo il litorale marchigiano e risultano di rilevante interesse socio-economico e storico per il contesto del centro urbano nel quale si sono sviluppati.

Il Piano indica come interventi prioritari quelli finalizzati alla messa in sicurezza degli attuali bacini portuali ed il miglioramento delle imboccature esistenti per assicurare la tranquillità degli ormeggi anche in occasione di mareggiate di rilevante intensità e per ridurre l'interrimento dei fondali, che comporta alti costi di manutenzione e grosse difficoltà operative, anche per le note problematiche di collocazione dei sedimenti.

La messa in sicurezza dei bacini portuali esistenti consentirà, nel contempo, una migliore utilizzazione degli specchi acquei con la possibilità di aumento dei posti barca.

In base alle analisi dello stato di fatto, delle prospettive e strategie di sviluppo dei singoli porti e del sistema portuale marchigiano, analizzate nei precedenti capitoli specifici, risulta:

- attualmente nella Regione Marche sono disponibili circa **5.500** posti barca (per imbarcazioni di lunghezza uguale o maggiore a 7,50 metri);
- il Piano prevede la realizzazione di ulteriori **4.000** posti barca in modo da disporre di un numero complessivo di posti barca di **9.500**, così come illustrato nei seguenti paragrafi.

6.4.1.1 L'offerta di posti barca

Scopo del presente capitolo è quello di analizzare le condizioni esistenti dell'offerta di portualità turistica lungo la costa marchigiana al fine di pervenire ad un quadro che consenta di evidenziare eventuali lacune nel mercato.

Per questa sezione, oltre ad analisi di pubblicazioni specializzate, si è fatto riferimento ai dati in possesso della P.F. Demanio Idrico, Porti e LL.PP. della Regione Marche.

Le principali fonti dei dati utilizzati per la redazione di questo capitolo solo:

- Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti– Ufficio Statistica;
- UCINA, "La nautica in cifre" ed. 2005, come fonte più aggiornata.

Secondo i dati del Ministero dei Trasporti, alla fine del 2005 erano disponibili in Italia 130'696 posti barca, con un aumento del 2,1% rispetto al 2004 pari a 2'654 posti barca.

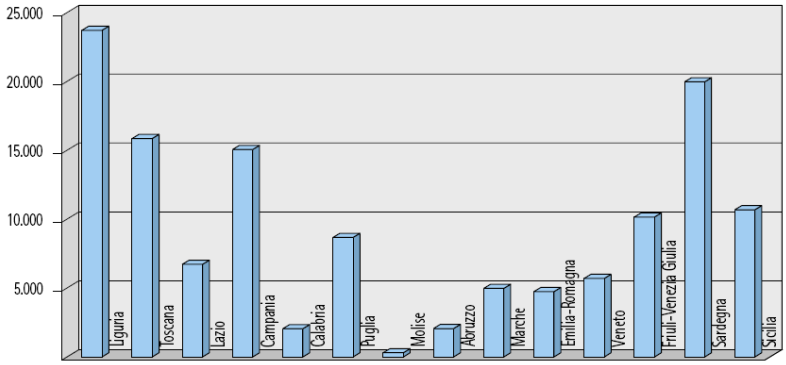
Tale crescita è evidenziata sia in alcune regione del Nord sia in alcune del Sud : Liguria, Campania e Sicilia.

I posti barca disponibili in Liguria nel 2004 erano 22.337 mentre alle fine del 2005 se ne contano 23.718 con un aumento del 6%.

I posti barca nelle strutture siciliane aumentano in un anno 2% passando da 10.487 del 2004 a 10.685 del 2005.

In Campania in un anno i posti barca disponibili sono aumentati di 749 unità con un aumento percentuale del 5%. Il numero dei posti barca disponibili aumenta anche Molise, Toscana, Lazio, Veneto.

Invariato il numero dei posti barca nelle altre regioni costiere. Il grafico seguente riporta la distribuzione regionale aggiornata al 1/1/2006 (fonte UCINA).



La crescita positiva dei posti barca rispetto al 1999 è quasi tutta concentrata nei porti turistici i cui posti barca nell'arco di due bienni passano dai 44'144 del 1999 ai 53'244 del 2004 per arrivare ai 53'975 del 2005.

Questo fenomeno di crescita degli investimenti in queste strutture, che si è confermato di anno in anno, è dovuto alla semplificazione normativa delle procedure per la costruzione dei porti turistici adottata con il D.P.R. 509/1997.

Confrontando i dati riportati da UCINA nell'edizione della "La Nautica in cifre" del 2002 e quella del 2006 si riscontra un aumento di posti barca pari al 18,20%.

Distribuzione regionale dei posti barca per tipologia di struttura

REGIONE	APPRODO TURISTICO			PUNTO DI ORMEGGIO				TOTALE
	PORTO TURISTICO	PORTO COMMERCIALE	PORTO CANALE	BANCHINA	PONTILE	GAVITELLI	SPIAGGE ATTREZZATE	
LIGURIA	10.928	7.889	2.000	318	381	682	639	22.837
TOSCANA	6.652	7.023	70	85	200	755	590	15.375
LAZIO	4.222	1.211	761	-	800	53	-	7.047
CAMPANIA	4.614	5.075	10	-	661	1.642	-	12.002
CALABRIA	802	758	-	9	310	-	-	1.879
PUGLIA	3.321	3.226	293	60	904	-	-	7.804
MOLISE	-	120	-	-	-	-	-	120
ABRUZZO	961	105	70	94	131	-	130	1.491
MARCHE	1.391	1.786	170	980	-	-	-	4.327
EMILIA ROMAGNA	1.627	2.161	1.065	131	-	-	371	5.355
VENETO	4.434	300	334	-	50	-	-	5.118
FRIULI VENEZIA GIULIA	2.752	6.001	-	315	1.107	-	221	10.396
SARDEGNA	5.936	4.123	311	264	3.455	112	-	14.201
SICILIA	2.192	679	542	429	4.168	640	271	8.921
TOTALE	49.832	40.457	5.626	2.685	12.167	3.884	2.222	116.873

fonte:
Ufficio Statistica, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Distribuzione regionale dei posti barca per lunghezza

REGIONE	fino 7,5 m o nn specificati	7,5-10 m	10,1-12 m	12,01-18 m	18,01-24 m	> 24 m	TOTALE
LIGURIA	14.326	3.819	1.957	1.455	515	765	22.837
TOSCANA	13.856	782	393	236	62	46	15.375
LAZIO	4.104	1.444	849	454	135	61	7.047
CAMPANIA	7.443	2.297	1.149	494	359	260	12.002
CALABRIA	623	235	233	156	618	14	1.879
PUGLIA	4.756	1.482	745	803	14	4	7.804
MOLISE	70	37	10	2	1	-	120
ABRUZZO	700	399	238	121	25	8	1.491
MARCHE	3.036	494	462	287	36	12	4.327
EMILIA ROMAGNA	1.945	1.113	1.099	814	329	55	5.355
VENETO	1.984	1.433	914	647	140	-	5.118
FRIULI VENEZIA GIULIA	5.843	2.293	1.359	753	114	34	10.396
SARDEGNA	4.753	3.881	1.767	1.429	553	1.818	14.201
SICILIA	5.355	1.014	652	1.857	32	11	8.921
TOTALE	68.794	20.723	11.827	9.508	2.933	3.088	116.873

fonte:
Ufficio Statistica, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

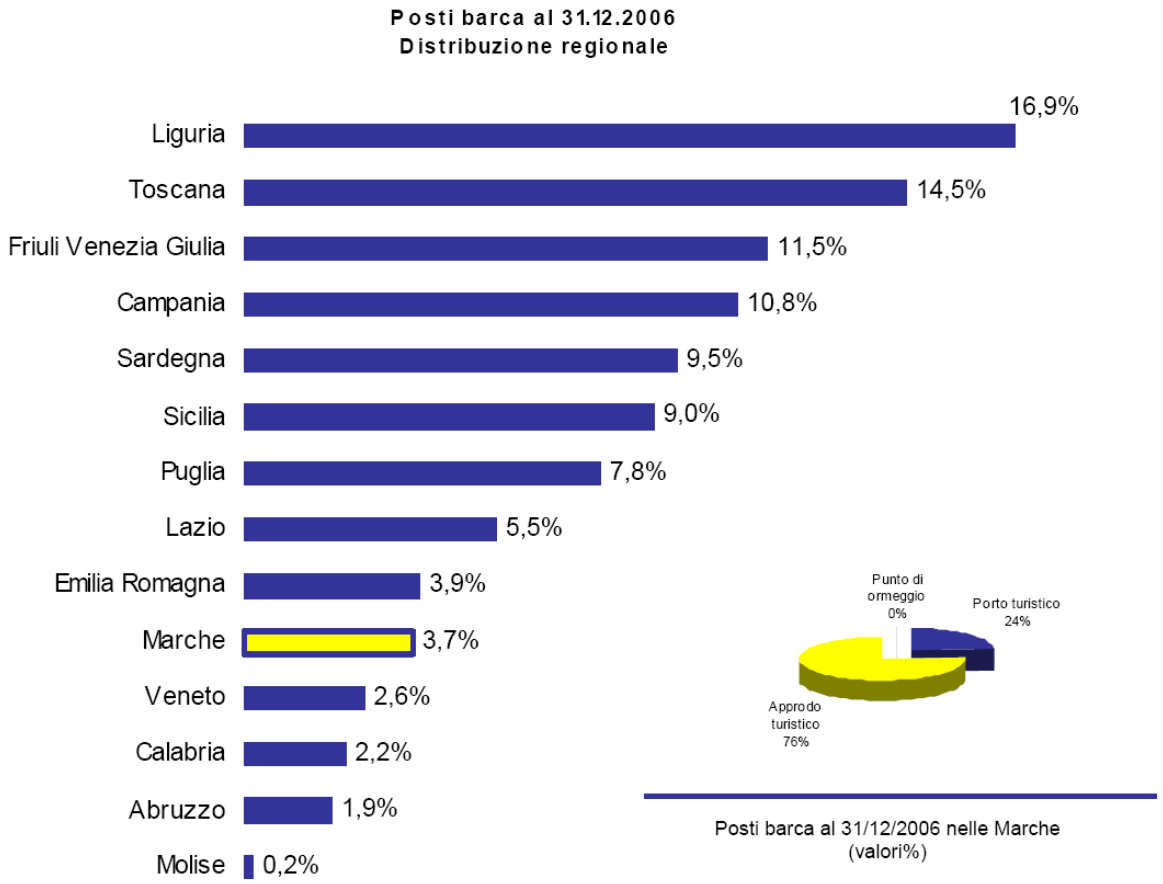
La nautica in cifre edizione 2002

Numero di posti barca per regione, tipologia di struttura e classi di lunghezza al 31/12/2006 (dati provvisori)

Regione	Tipologia di struttura			Classi di lunghezza					Posti barca totali
	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	fino a 10,00 m o non specificati	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	oltre 24 m	
Liguria									23.500 (*)
Toscana	10.517	6.737	2.901	13.983	2.982	2.229	825	136	20.155
Lazio	1.148	5.226	1.291	6.211	457	619	107	271	7.665
Campania	8.634	5.320	1.050	7.394	3.223	2.235	1.724	428	15.004
Calabria	2.026	764	329	2.188	495	332	85	19	3.119
Puglia	7.289	2.042	1.526	8.926	1.104	634	158	35	10.857
Molise	288	-	-	252	33	2	1	-	288
Abruzzo	391	2.207	105	1.984	370	266	53	30	2.703
Marche	1.228	3.917	-	3.098	1.262	653	112	20	5.145
Emilia-Romagna	2.733	2.610	11	2.754	1.200	1.164	144	92	5.354
Veneto	59	3.580	-	2.224	824	458	63	70	3.639
Friuli-VeneziaGiulia	5.432	7.188	3.349	11.197	2.723	1.739	269	41	15.969
Sardegna	5.368	7.643	140	8.841	2.095	1.405	482	328	13.151
Sicilia									12.500(*)
Totali									139.049

(*) Stima. Fonte: Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici

La nautica in cifre – Analisi di mercato per l'anno 2006



Tale aumento è dovuto sostanzialmente alla realizzazione di ulteriori posti barca all'interno delle strutture portuali esistenti.

Confrontando i dati provenienti da fonti nazionali con quelli in possesso della Regione Marche alla data di oggi si riscontrano ordini di grandezza analoghi. In particolare i dati della Regione Marche sono riassunti nel seguente prospetto:

REGIONE MARCHE		
PORTI TURISTICI - NUMERO DI POSTI BARCA		
PORTO	**GESTORE/ CONCESSIONARIO**	**POSTI BARCA ESISTENTI**
ANCONA	MARINA DORICA	1200
PESARO		400
SAN BENEDETTO DEL TRONTO		800
FANO	MARINA DEI CESARI	700
SENIGALLIA		300
NUMANA		600
CIVITANOVA MARCHE		400
PORTO SAN GIORGIO	MARINA DI PORTO SAN GIORGIO	850
GABICCE (DARSENA)		100
BAIA VALLUGOLA (GABICCE)		150
TOTALE		**5500**

Nella Regione Marche il numero di posti barca disponibili si attesta sulle 5.500 unità corrispondente al 4% del totale nazionale (totale dell'anno 2006).

Altro dato significativo ai fini della presente indagine, è rappresentato dal rapporto tra popolazione e numero di posti barca disponibili; per una popolazione residente pari a 1.528.809 (dato fornito dal''ISTAT aggiornato al 31 dicembre 2006) si hanno 5.500 unità di posti; questo significa la disponibilità di 1 posto barca ogni 278 abitanti circa.

6.4.1.2 La domanda di posti barca

La stima del parco nautico non immatricolato in Italia

A partire dal 2006 (anno a cui si fa riferimento per i dati più aggiornati) è stato elaborato un metodo per cercare di fornire una stima corretta ed aggiornata del parco nautico non immatricolato, in modo da sostituire la precedente relativa ad oltre un decennio fa, presente nella pubblicazione del ministero dei Trasporti "Il diporto nautico in Italia, anno 1996".

Le problematiche inerenti la difficoltà nel fornire una misura di tale fenomeno sono da ricercarsi in un quadro normativo del settore piuttosto mutevole e quindi con banche dati di enti diversi che contengono dati frammentari, che risentono dei cambiamenti normativi. In base al Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n° 171

(Codice della Nautica da diporto) le costruzioni destinate alla navigazione sono infatti denominate:

a) “unità da diporto” ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;

b) “nave da diporto”: ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri;

c) “imbarcazione da diporto”: si intende ogni unità con scafo e lunghezza superiore a 10 metri e fino a 24 metri;

d) “natante da diporto”: ogni unità da diporto a remi o con scafo di lunghezza pari o inferiore a 10 metri.

I natanti sono esclusi dall’obbligo dell’iscrizione nei registri e dall’obbligo di avere la licenza di navigazione e il certificato di sicurezza, tuttavia, a richiesta, possono essere iscritti nei registri delle imbarcazioni da diporto ed in tale caso ne assumono il regime giuridico.

Peraltro i registri delle imbarcazioni sono tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione (MCTC) mentre le navi da diporto sono iscritte in registri tenuti solo dalle Capitanerie di Porto.

A fronte di questa evidente problematicità nel reperimento dei dati si è deciso di individuare una duplice metodologia che consenta da un lato di fornire una misura del parco non immatricolato privo di motore e dall’altro di quello a motore.

Per quanto attiene alla prima metodologia si è fatto riferimento ai questionari UCINA, mentre per individuare le unità a motore non immatricolate si è individuato un documento obbligatorio che accomunasse la maggior parte delle unità a motore non immatricolate in Italia: il certificato d'uso del motore.

La stima sul parco nautico esistente è stata quindi effettuata per l’anno di riferimento 2005, ultimo anno per cui tutti i dati sono disponibili, tuttavia si presume che nel 2006 le variazioni siano state poco significative.

Il certificato d’uso del motore era obbligatorio per i motori fuoribordo di qualsiasi potenza installati sulle imbarcazioni e sui natanti da diporto e per quelli entrobordo installati soltanto sui natanti.

Il documento era rilasciato dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali marittimi e dagli Uffici Provinciali (ex MCTC).

I dati sono stati reperiti da fonte Cogestat. Analizzando una serie storica del numero di certificati uso del motore rilasciati ogni anno, è stata calcolata una media annua; tale valore è stato moltiplicato per il numero medio di anni di vita di un’imbarcazione, stimato pari a 25 anni.

In tale modo si è calcolato il valore complessivo di unità (imbarcazioni e natanti) con motore esistenti.

Si è poi calcolato il valore percentuale delle imbarcazioni con motore fuoribordo, rispetto al totale delle imbarcazioni prodotte e importate in Italia, pesato per il valore del fatturato generato; tale valore è risultato essere il 4,35% del totale; tale percentuale è stata sottratta al numero complessivo di unità con certificato uso motore, per evitare di conteggiare entro il parco nautico non immatricolato anche unità a motore immatricolate.

A questo punto è stato stabilito anche il numero di unità non immatricolate prive di motore, avvalendosi dei valori ricavati dai questionari UCINA, sono state individuate le seguenti tipologie di unità :

-unità minori (<10m) senza motore: natanti a vela, monoscafo e multiscafo,

-canoe, kajak, pattini, pedalò, jole, mosconi,altri natanti per uso sportivo,

-derive veliche, unità aperte a chiglia fissa, tavole a vela.

Per ogni categoria si è individuato il numero medio annuo di unità prodotte ed importate in Italia; ognuno è stato moltiplicato per il numero medio di anni di vita delle stesse.

La seguente tabella illustra i diversi valori assunti come vita media delle unità.

	Tipologia di unità da diporto	**Tempo di rottamazione**
Vita media delle unità da diporto	Canoe, kajak, pattini, pedalò, jole, mosconi,altri natanti per uso sportivo, unità aperte a chiglia fissa, tavole a vela, altri natanti a remi	10 anni
	Multiscafi a vela aperti e derive veliche	20 anni

	Tipologia di unità da diporto		**Tot. parziali**
Parco nautico non immatricolato	Totale Certificati uso motore		358.090
I valori in tabella sono arrotondati alle decine	Totale unità immatricolate con motore FB	3.240	-3.240
	Canoe, kajak, altri natanti per uso sportivo	107.140	
	Pattini, pedalò, jole, mosconi	16.840	
	Altri natanti a remi	4.440	
	Derive veliche	7.880	
	Multiscafi a vela aperti	6.750	
	Multiscafi a vela cabinati	350	
	Totale unità minori		143.400
	Totale parco nautico non immatricolato		**498.250**

Il parco nautico immatricolato in Italia

Il parco nautico immatricolato in Italia si è dimostrato in costante crescita negli ultimi anni attestandosi ad un totale di 73.311 unità che risultavano iscritte nei Registri Imbarcazioni da Diporto al 31 dicembre 2005 (ultimo dato disponibile). La suddivisione relativa alla regione di appartenenza dell'Ufficio Marittimo presso il quale risultano iscritte le imbarcazioni da diporto e la loro tipologia sono riportati nella tabella seguente.

Unità da diporto iscritte negli Uffici marittimi al 31 dicembre 2005 (suddivisione regionale)

		a vela (con o senza motore ausiliario)					a motore					Navi	
N.	Regione	fino a 10 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	TOTALE	fino a 10 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	TOTALE	(oltre 24 mt)	TOTALE
1	Liguria	703	1.961	1.373	341	4.378	7.770	3.292	3.220	533	14.815	61	19.254
2	Toscana	363	926	735	54	2.078	4.236	1.387	1.304	334	7.261	50	9.389
3	Lazio	464	744	402	18	1.628	3.853	1.192	1.106	203	6.354	26	8.008
4	Campania	92	196	131	5	424	5.858	1.625	944	69	8.496	11	8.931
5	Calabria	16	25	18	1	60	917	97	51	7	1.072		1.132
6	Puglia	87	103	65	4	259	1.956	262	139	8	2.365		2.624
7	Molise	1		1		2	18	6	6	1	31		33
8	Abruzzo	43	57	47	4	151	391	60	37	8	505	1	657
9	Marche	131	254	129	9	523	1.387	587	579	54	2.607	7	3.137
10	Emilia Romagna	296	956	532	21	1.805	1.455	691	414	48	2.608	2	4.415
11	Veneto	231	639	337	10	1.217	2.112	698	530	29	3.369	7	4.593
12	Friuli Venezia Giulia	175	751	377	23	1.326	1.154	446	332	36	1.968	2	3.296
13	Sardegna	104	222	159	13	498	1.870	487	356	49	2.762	3	3.263
14	Sicilia	148	187	146	14	495	3412	390	230	49	4081	3	4.579
	Totale	**2.854**	**7.021**	**4.452**	**517**	**14.844**	**36.389**	**11.229**	**9.248**	**1.428**	**58.294**	**173**	**73.311**

Fonte: Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici

Grazie alla fattiva collaborazione del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, UCINA ha raccolto i dati relativi alle unità iscritte per la prima volta nei Registri Imbarcazioni da Diporto.

I dati raccolti ed elaborati riguardano un totale di 4.172 unità iscritte nel corso del 2006 di cui 318 provenienti da altro registro.

L'analisi del dato delle nuove immatricolazioni (esclusivamente per le acque marittime) mostra un andamento costante di aumento del numero delle unità iscritte nei R.I.D.

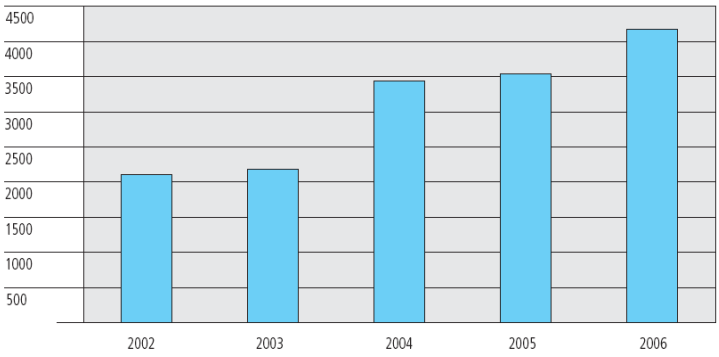
Tale andamento trova corrispondenza, nel tempo, con l'adozione di misure di agevolazione fiscale in Italia simili a quelle esistenti in Francia, a partire dal giugno del 2002 (il cosiddetto leasing italiano), che ha spinto il mercato interno e comportato un aumento delle importazioni di unità da diporto.

Al tempo stesso occorre precisare che l'apporto di nuove iscrizioni nei registri va a compensare il numero delle unità cancellate dagli stessi sia per l'effettivo sopravvenuta dismissione dell'unità sia in conseguenza dell'entrata in vigore della legge 8 luglio 2003 n. 172.

Tale legge con l'estensione della lunghezza limite del natante ha di fatto permesso la cancellazione di unità che prima avevano l'obbligo di iscrizione ai registri delle acque marittime.

Nel grafico che segue è riportato l'andamento delle nuove immatricolazioni per gli anni dal 2002 al 2006.

Serie storica delle nuove immatricolazioni dal 2002 al 2006



Dall'analisi dei dati delle unità immatricolate nel corso del 2006 emerge che quasi i ¾ di esse sono unità a motore e che più del 45% sono di lunghezza superiore a 12 metri. Secondo i dati rilevati nel corso del 2006 sono state iscritte nei registri 22 navi da diporto. Per quanto riguarda i motori installati a bordo si registra che oltre i 60% delle unità immatricolate nel corso del 2006 ha una potenza maggiore di 300 cv.

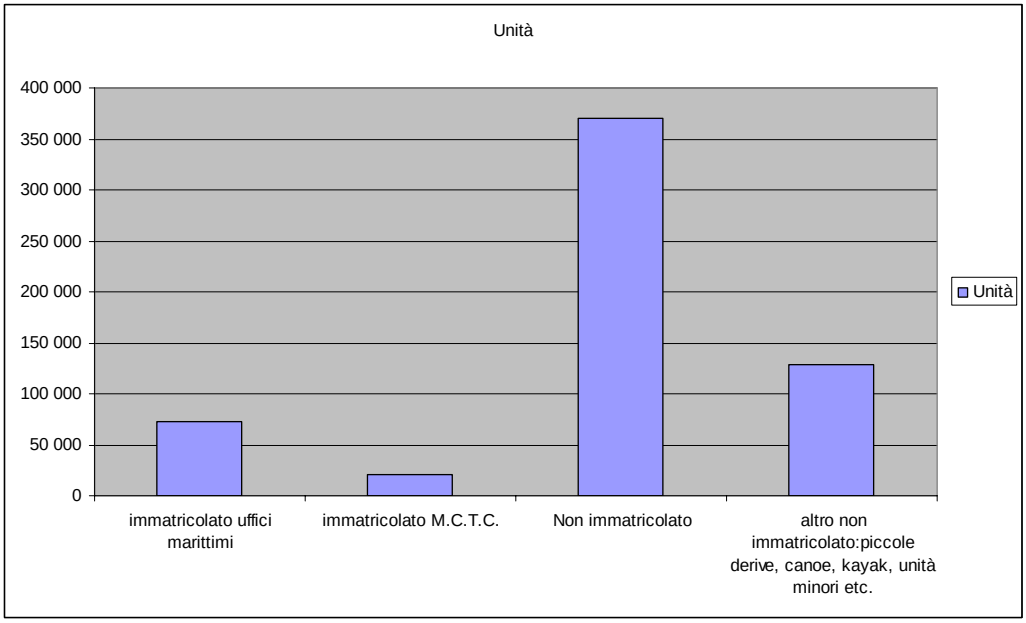
Il parco nautico complessivo

	Tipologia unità		**Tot. parziali**	**Totale**
Il parco nautico complessivo **Valori 2005 Fonte: Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici*	Immatricolate Uffici marittimi *	73.311		
	Immatricolate M.C.T.C. *	20.464		
	Tot. Immatricolate		93.775	
	Tot. non immatricolate		498.250	
	Totale			**592.025**

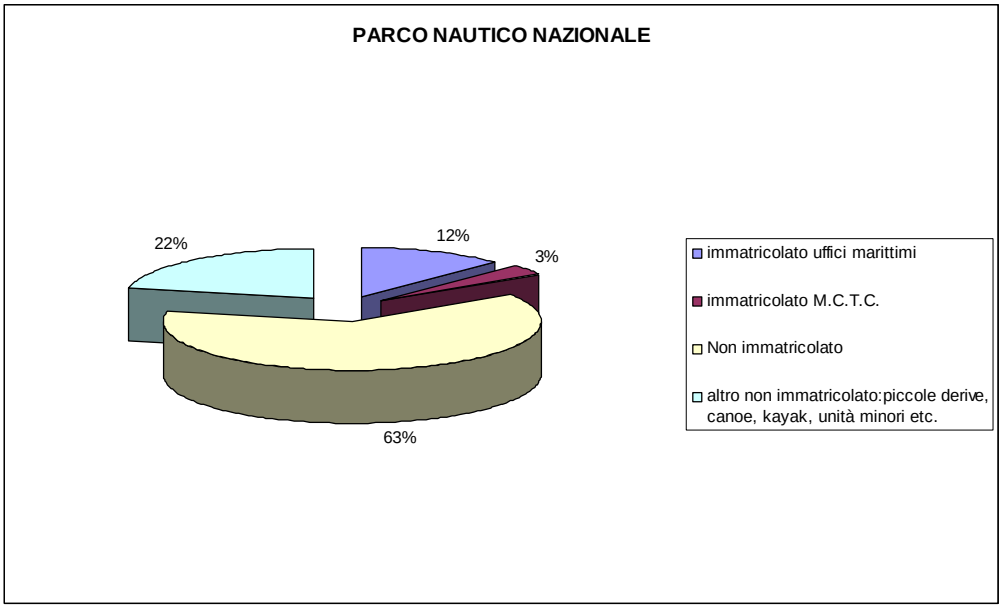
Il parco nautico complessivo comprende sia le unità non immatricolate che quelle immatricolate, derivanti dalla somma delle unità immatricolate presso gli Uffici marittimi e presso MCTC.

La stima del parco nautico complessivo è di circa 592.025 unità, di cui la parte prevalente , circa l'84% è costituita dalle unità non immatricolate (498.250 unità circa) ed il restante 16% (pari a 93.775 unità) è costituito da naviglio immatricolato.

La composizione totale del parco nautico nazionale, stimata tenendo conto dell'immatricolazione o meno delle unità che ne fanno parte, è rappresentata nel seguente grafico:



Le unità da diporto non immatricolato coprono il 63% del totale come mostra il grafico riportato:



Sulla base della scomposizione sopra riportata e accorpando i primi due segmenti, che possono essere inquadrati nella “nautica maggiore”, si può dedurre che il parco nautico italiano al 2006, è così composto:

- **93.775** unità afferenti alla nautica “maggiore”;
- **369.830** unità afferenti alla nautica “minore”;
- **128.420** derive e piccole imbarcazioni.

E’ da stabilire infine quali di queste componenti possano essere effettivamente considerate di interesse per definire le esigenze di un’offerta qualificata di posti barca, ossia costituiscono “domanda” di portualità turistica.

A questo proposito osserviamo che:

- tradizionalmente, sulla base della precedente normativa per le immatricolazioni, si definiscono “minori” le unità inferiori ai 7,5 m. di lunghezza;
- il portale ufficiale dell’UCINA definisce “piccola nautica” le imbarcazioni facilmente carrellabili, fino a 6 metri di lunghezza;
- il censimento eseguito preliminarmente alla redazione del Piano dei Porti della regione Lazio (1998) ha introdotto, quale limite distintivo tra le classi della nautica “maggiore” e “minore”, la lunghezza di 6,0 m. sia per la vela che per il motore;
- l’indagine “Il turismo nautico in Emilia Romagna”, eseguita dall’Osservatorio Regionale sul Turismo nel 2004, in vista della revisione del Piano dei Porti di questa regione, ha preso in considerazione tutte le unità con lunghezza superiore ai 4,0 metri.
- Ai fini del presente piano viene definita “nautica minore” il parco barche costituito da tutte le imbarcazioni facilmente carrellabili fino a 7,50 m di lunghezza;

Un’esatta quantificazione del **parco nautico totale** della **Regione Marche** presuppone un censimento “a tappeto” delle unità da diporto, che andrebbe eseguito durante i mesi estivi, lungo l’intera costa, con rilevazioni ripetute in date diverse, per poter censire anche i natanti di minori dimensioni (normalmente sono “carrellati” e ricoverati in luoghi chiusi, sfuggendo al censimento) e le imbarcazioni temporaneamente in navigazione.

Un analisi del genere non è stata mai condotta, pertanto non è possibile disporre di indicazioni a livello regionale.

Pertanto la stima sulla consistenza attuale del parco nautico regionale può essere effettuata con un metodo già utilizzato per l'analisi della domanda di diporto nel Piano dei Porti della Regione Lazio, la cui validità è stata verificata con osservazioni a campione, che hanno evidenziato un margine di errore accettabile.

In pratica si assume che la percentuale dal parco immatricolato delle Marche rispetto al totale nazionale (circa il 4,28%) sia valida anche per calcolare, in funzione dei rispettivi totali nazionali, il numero di unità relative alla nautica minore e alle piccole imbarcazioni, come in precedenza definite.

Si ottiene in tal modo che il parco nautico regionale stimato all'anno 2006 (ultimo anno di cui si hanno a disposizione i dati) è così composto:

- Totale parco nautico regionale: **25.339**

di cui:

- unità di interesse per la nautica "maggiore": **4.014**
- unità di interesse per la nautica "minore":**15.829 circa**
- derive e piccole imbarcazioni:**5.496 circa**

Sulla base delle considerazioni precedentemente svolte per il contesto nazionale, è ragionevole ritenere che **le componenti** del parco nautico interessate all'offerta di posti barca siano costituite dalle unità "maggiori", dalle unità "minori" e da una frazione di piccole imbarcazioni.

Una simile impostazione teorica conduce a valori, per le Marche, compatibili con l'indicazione di **21 mila imbarcazioni** dei soli residenti, fornita dall'Assonautica della provincia di Ancona in occasione del convegno sulla portualità turistica nelle Marche[4].

I risultati ottenuti permettono un'ulteriore riflessione. Se si rapporta il numero di abitanti della Regione Marche (al 2006 – 1.528.809 ab.) al numero totale di imbarcazioni stimate nella regione, si evidenzia come nelle Marche attualmente vi sia circa una barca ogni **60** abitanti. Tale rapporto risulta quindi **superiore** al corrispondente rapporto valutato a livello nazionale (al 2006 – 58.751.711 ab.) che indica, in Italia, la presenza di circa una imbarcazione ogni **99** abitanti.

[4] Dal Convegno Assonautica, Porti Turistici nelle Marche, realtà prospettive ed esigenze della nautica regionale, Ancona 24.06.2004.

6.4.1.3 Previsione di sviluppo della domanda e analisi delle necessità future

La previsione di sviluppo del parco nautico regionale deve necessariamente legarsi alla prospettiva di crescita del diportismo nautico in Italia.

Questo settore ha notevoli margini di sviluppo considerando la distanza ancora esistente nel possesso di barche fra il nostro paese e paesi con grandi tradizioni di diportismo nautico.

Per altro si rileva che nelle Marche la “cultura” nautica si attesta su un livello superiore rispetto alla media nazionale poiché, come già evidenziato, il rapporto barche/popolazione è nella regione pari a circa 1 ogni 64 abitanti mentre a livello nazionale tale rapporto è pari a una barca ogni 99.

Si ritiene che una corretta stima delle previsioni di sviluppo debba essere basata sulla corrispondente previsione a livello nazionale.

La necessità di riferirsi allo sviluppo nazionale per ricondursi a quello regionale, trae la sua origine dalle seguenti considerazioni:

- i dati più affidabili, disponibili anche per il passato, si riferiscono a valori medi nazionali;
- una corretta disaggregazione di tali dati a livello regionale non è mai stata effettuata perché, come già rilevato in precedenza, l’unico metodo oggettivo consiste nel “censimento a tappeto” delle barche, operazione mai eseguita nelle Marche.

Per la redazione del Piano dei Porti della Regione Lazio l’Università di Roma – La Sapienza ha condotto una stima del parco nautico italiano, estrapolando i dati di crescita dei precedenti 15 anni, secondo la quale si può ragionevolmente individuare quale obiettivo per il nostro paese nel 2010 il raggiungimento del parametro di 1 imbarcazione ogni 50 abitanti, rispetto al valore di 1 a 70 allora stimato.

La stima effettuata nel ’98 dalla Regione Lazio si è dimostrata ad oggi sopravalutata (sulla base dei dati analizzati in precedenza) si ritiene comunque che sia un obiettivo da perseguire per i prossimi dieci anni, visto il trend di sviluppo del settore.

Ciò porta a stimare, mantenendo costante la popolazione italiana, che il parco nautico nazionale passerà dalle attuali 592’025 unità a circa 1.100.000 unità.

Trasferendo tali parametri in ambito regionale e mantenendo costante la percentuale della flotta delle Marche rispetto a quella nazionale (4,28%) si ottiene

che nel 2018 (arco di sviluppo delle previsioni di piano) il parco nautico regionale potrà essere così composto:

- totale parco nautico regionale**: 44.000**

di cui:

- unità di interesse per la nautica maggiore: **6.969**
- unità di interesse per la nautica minore: **27.486**
- derive e piccole imbarcazioni: **9.544**

con un incremento di circa l'75% rispetto ai valori stimati attuali.

Si osserva che nell'effettuare il calcolo si è mantenuto invariato l'attuale rapporto tra le varie classi di imbarcazioni.

Mantenendo costante nel 2018 anche la popolazione regionale si ottiene che nelle Marche il rapporto barche-popolazione sarà pari a circa 1 barca ogni 35 abitanti, valore simile a quello calcolato per il Lazio e comunque ancora modesto rispetto a quello attuale delle nazioni ad elevata tradizione nautica.

Applicando la percentuale di incremento del 75% alla domanda di posti barca espressa dal parco nautico attuale (calcolata nel paragrafo precedente) otteniamo i seguenti valori:

posti barca al 2018 $\rightarrow$ 5.500+75%= 9.625

relativi alla sola componente interna.

Ad essi pertanto andrebbero aggiunte le quote relative all'eventuale domanda esterna alla Regione.

Ulteriori scenari di medio-lungo periodo sono stati elaborati da vari istituti di ricerca. In particolare ricordiamo le analisi compiute dal DISET del Politecnico di Milano[5] e dal CENSIS[6] che prevedono entrambe, per l'anno 2010, la necessità in Italia di circa 200.000 posti barca.

Assumendo che la percentuale di posti barca nelle Marche sul totale nazionale non si modifichi nel periodo (tale assunzione è legittima considerando che la nostra regione si trova in una posizione intermedia tra il Nord, che avrà tassi di crescita minimi, ed il Sud con un incremento molto elevato) gli ormeggi necessari nel 2010 saranno sicuramente superiori a:

200.000 × 4% = 8.000.

Altri scenari possono essere delineati tramite il confronto di indicatori capaci di definire il quadro della situazione dei posti barca in Italia ed in altri paesi.

---

[5] Poletti A., Editor, 1996 – *La progettazione della nautica da diporto*, DISET, Politecnico di Milano.

[6] Censis, *Stima dell'indotto potenziale della nautica da diporto*, 1998

Tralasciando i confronti con paesi di maggiore cultura nautica, come la Gran Bretagna, o di maggior incidenza della domanda esterna, come la Spagna, è possibile prendere come termine di paragone la Francia, paese con una popolazione ed un parco nautico simile all'Italia.

Allineando le grandezze relative all'Italia con gli indici relativi alla Francia otteniamo i seguenti valori del numero totale di ormeggi:

Parco nautico X % di ormeggi 592.025 × 75% = 444'018,75

Popolazione X indice $\frac{\text{Posti barca}}{\text{Popolazione}}$ $58.000.000 \times \frac{1}{269} = 215.600$

Km. di costa X indice $\frac{\text{Posti barca}}{\text{Km costa}}$ 8.600 × 40,5 = 348.300

Si può notare come, per qualunque parametro scelto, l'allineamento dell'Italia alle condizioni francesi conduce ad un numero di posti barca di gran lunga superiore all'attuale e sempre oltre le 200.000 unità, massima stima degli scenari precedenti.

Ciò significa che il nostro paese presenta ancora un notevole margine di crescita per quanto riguarda l'offerta di ormeggi, prima di potersi avvicinare alla situazione esistente nei paesi con una più diffusa pratica nautica.

Trasferendo i valori precedentemente calcolati in ambito regionale e mantenendo costante la percentuale dei posti barca delle Marche rispetto al totale nazionale (4,28%) si ottiene un numero di posti barca compreso tra 9'625 e 19'000.

Da questi confronti si deduce come lo scenario da noi ipotizzato relativo ad una domanda di posti barca lungo la costa marchigiana nel 2018 di circa 9'450 unità, può essere considerata estremamente prudenziale, in quanto inferiore ai valori previsti dagli altri scenari. Questo dato, inoltre, non tiene conto degli ormeggi da riservare al transito poiché, come già sottolineato in precedenza, nei porti delle Marche sono spesso utilizzati a tale fine i posti lasciati liberi durante la stagione estiva dalle imbarcazioni in navigazione.

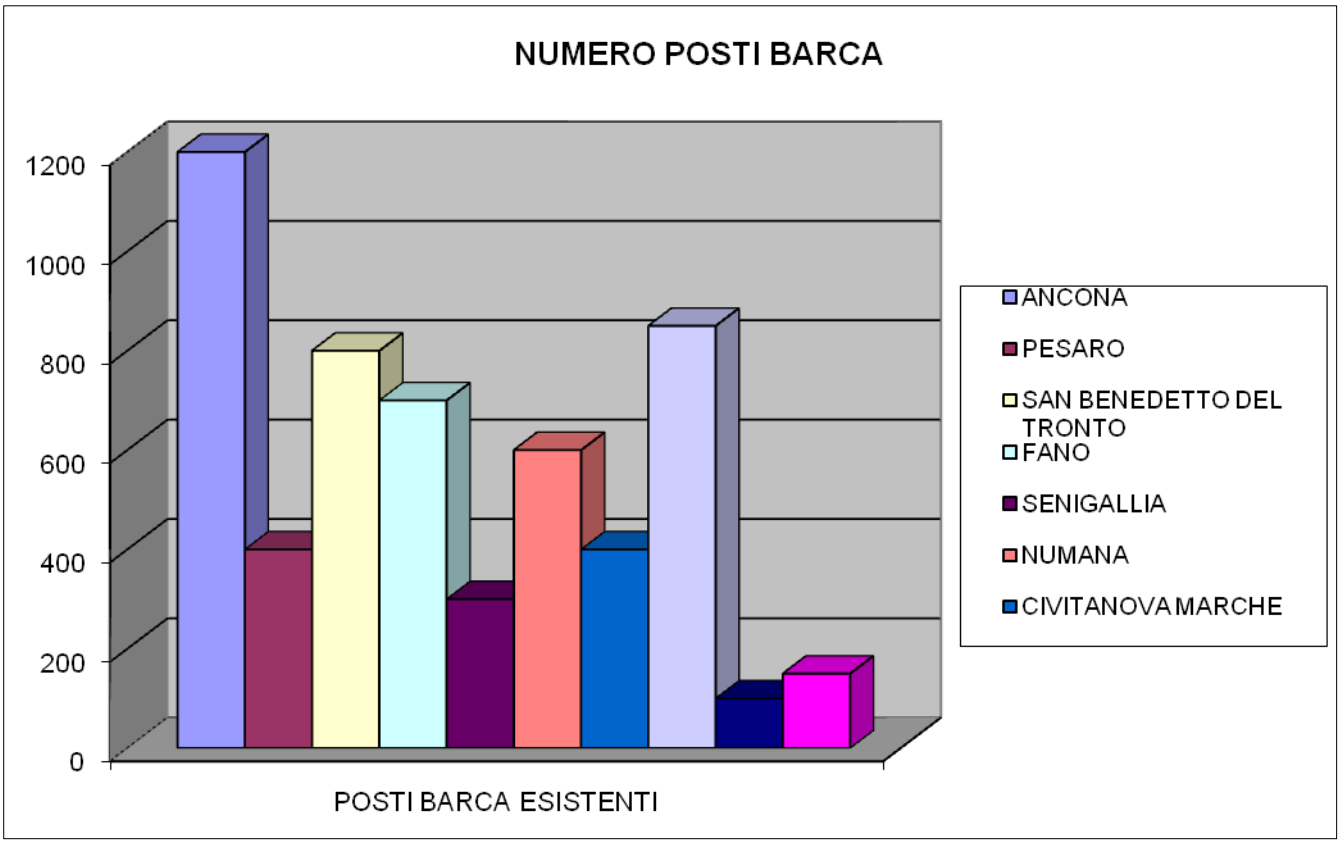
Per tutto ciò il valore indicato di 9'450 posti barca deve essere considerato come la dotazione di ormeggi ottimale necessaria ai porti turistici delle Marche all'anno 2018 tenuto conto anche delle esigenze di carattere ambientale della

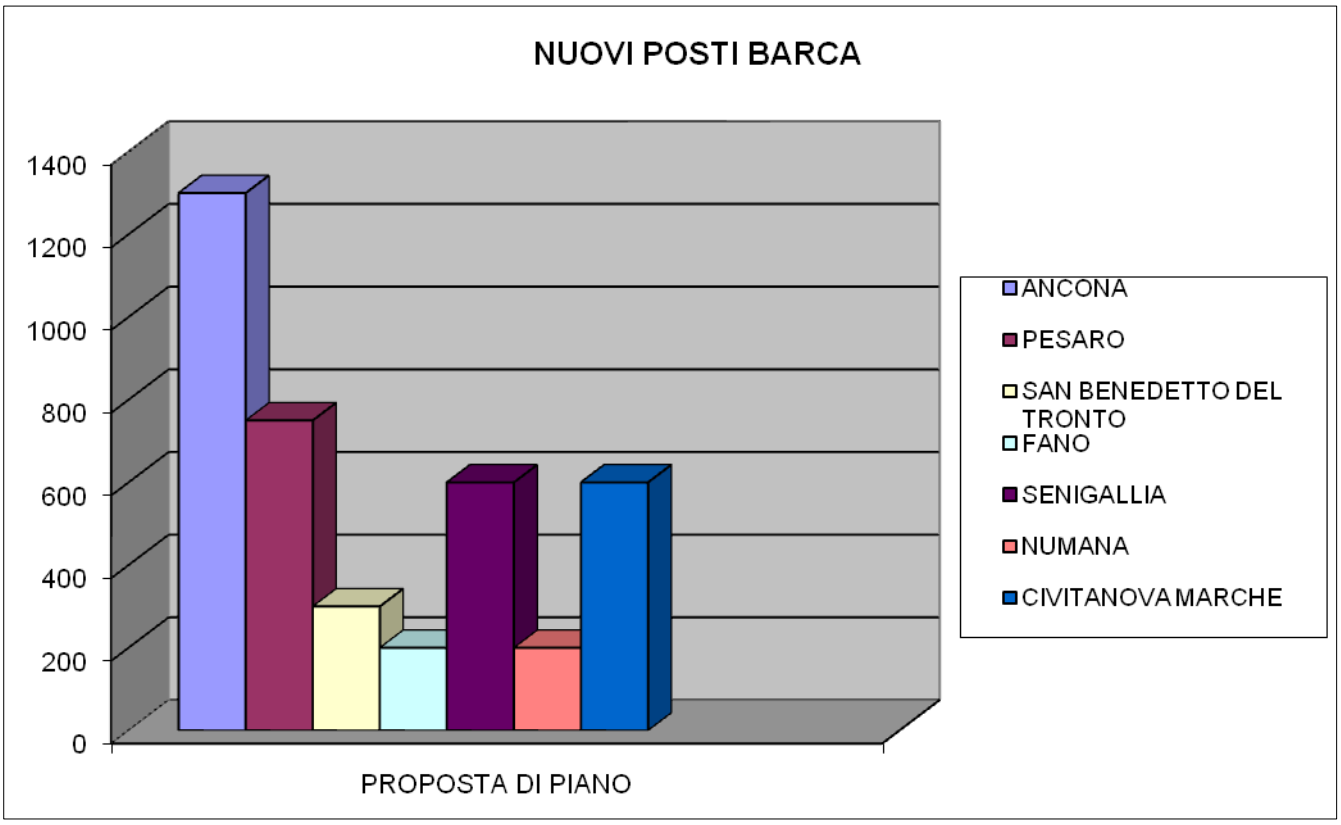
Regione che impongono di non creare nuove strutture ma di potenziare e migliorare funzionalmente quelle esistenti.

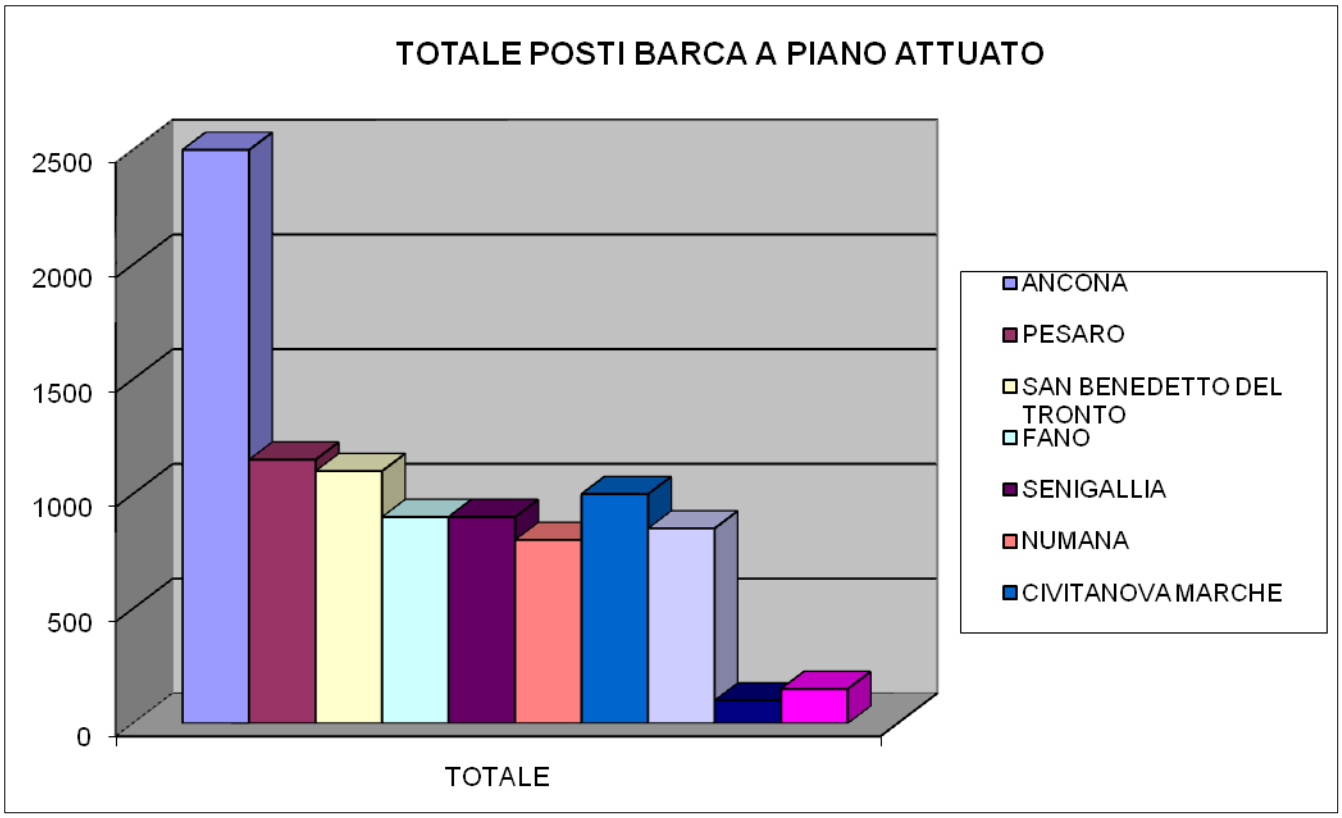
Va considerato, inoltre, quanto riportato nel successivo paragrafo 5.4.2., relativamente alla disponibilità offerta per il naviglio minore dai “ridossi”, punti di ormeggio e “spiagge attrezzate” lungo il litorale marchigiano.

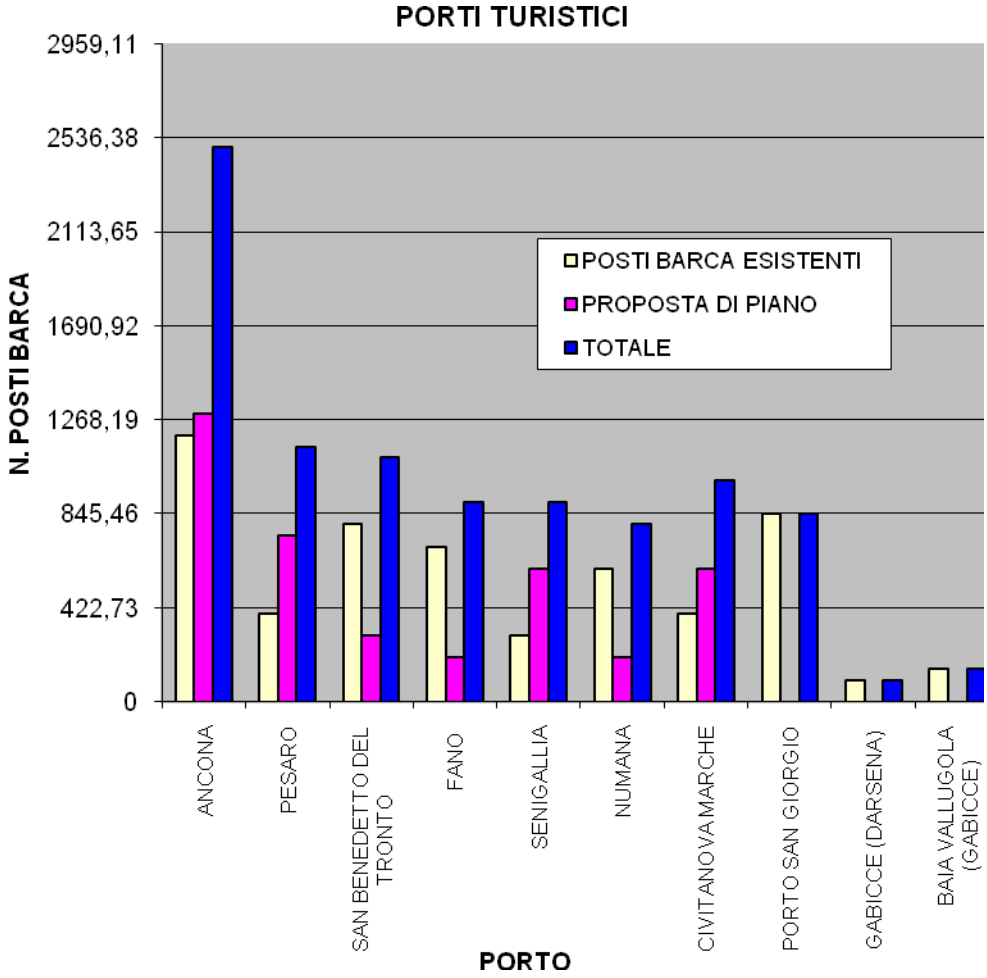
Si riporta di seguito la proposta di piano.

REGIONE MARCHE				
PORTI TURISTICI - NUMERO DI POSTI BARCA				
PORTO	GESTORE/ CONCESSIONARIO	POSTI BARCA ESISTENTI	PROPOSTA DI PIANO	TOTALE
ANCONA	MARINA DORICA	1200	1300	2500
PESARO		400	750	1150
SAN BENEDETTO DEL TRONTO		800	300	1100
FANO	MARINA DEI CESARI E ALTRI ORMEGGI	700	200	900
SENIGALLIA		300	600	900
NUMANA		600	200	800
CIVITANOVA MARCHE		400	600	1000
PORTO SAN GIORGIO	MARINA DI PORTO SAN GIORGIO	850		850
(DARSENA) GABICCE		100		100
BAIA VALLUGOLA		150		150
TOTALE		**5500**	**3950**	**9450**


NUMERO POSTI BARCA
1200
1000
800
600
400
200
0
POSTI BARCA ESISTENTI
ANCONA
PESARO
SAN BENEDETTO DEL TRONTO
FANO
SENIGALLIA
NUMANA
CIVITANOVA MARCHE


NUOVI POSTI BARCA
1400
1200
1000
800
600
400
200
0
PROPOSTA DI PIANO
ANCONA
PESARO
SAN BENEDETTO DEL TRONTO
FANO
SENIGALLIA
NUMANA
CIVITANOVA MARCHE


TOTALE POSTI BARCA A PIANO ATTUATO
2500
2000
1500
1000
500
0
TOTALE
ANCONA
PESARO
SAN BENEDETTO DEL TRONTO
FANO
SENIGALLIA
NUMANA
CIVITANOVA MARCHE


PORTI TURISTICI
N. POSTI BARCA
2959,11
2536,38
2113,65
1690,92
1268,19
845,46
422,73
0
POSTI BARCA ESISTENTI
PROPOSTA DI PIANO
TOTALE
ANCONA
PESARO
SAN BENEDETTO DEL TRONTO
FANO
SENIGALLIA
NUMANA
CIVITANOVA MARCHE
PORTO SAN GIORGIO
GABICCE (DARSENA)
BAIA VALLUGOLA (GABICCE)
PORTO

6.4.2 RIDOSSI E/O PUNTI DI ORMEGGIO LUNGO LA COSTA

Per soddisfare le numerose richieste dei cittadini di avere la possibilità di utilizzare imbarcazioni di modeste dimensioni che non necessitano dell'ormeggio fisso in banchina (con costi non sostenibili per tutti) esistono, lungo il litorale marchigiano numerosi tratti di "spiaggia attrezzata" per la nautica.

Tali zone vanno potenziate e/o integrate con specifiche attrezzature mobili per rendere agile l'alaggio delle imbarcazioni.

In sede di redazione dei "piani di spiaggia", i Comuni dovranno individuare e destinare le aree per spiagge attrezzate per la nautica minore, in modo da renderle compatibili ed integrative all'esigenza primaria di utilizzazione dell'arenile e degli specchi acquei per la balneazione in sicurezza.

Il presente Piano, inoltre, individua già alcune località, sotto riportate, dove la conformazione delle opere di difesa esistenti consente di ricavare dei "ridossi" per le piccole imbarcazioni da diporto, sulla base delle linee guida sotto riportate da tenere presente in sede di progettazione.

Per la realizzazione dei ridossi già individuati dovranno essere comunque attivate le procedure di cui alle NTA del presente piano.

Le procedure delle NTA potranno essere attivate anche per ulteriori comprovate esigenze lungo il litorale.

a) Ridossi: le aree demaniali e le zone di mare territoriale ad esse prospicienti dove la conformazione delle opere di difesa esistenti consente di ricavare delle zone protette per le piccole imbarcazioni da diporto. I ridossi devono possedere i seguenti requisiti:
    - devono essere contenuti ed integrati con il sistema difensivo esistente;
    - vanno ricavati, preferibilmente, con darsene interne e/o realizzati con strutture a giorno perpendicolari alla linea di costa di modesto impatto (strutture su pali);
    - le opere a terra devono essere di modesta entità e non devono alterare la capacità di smorzamento del moto ondoso della spiaggia esistente;
    - non devono essere previste nuove edificazioni su aree demaniali se non le opere strettamente necessarie alla protezione, all'ormeggio e al ricovero dei natanti (non deve, pertanto, essere prevista la realizzazione di strutture per servizi complementari come, ad esempio, strutture per assistenza tecnica, riparazioni, esercizi commerciali, ecc.);

- la collocazione deve rispondere al principio fondamentale della tutela dell'incolumità fisica delle persone in acqua, e pertanto dovranno essere disposti in modo tale da non interferire con le aree balneari e segnalate da appositi dispositivi galleggianti.

b) Punti di ormeggio: le aree demaniali e le zone di mare territoriale ad esse prospicienti dotati di strutture "a giorno" e/o pontili galleggianti perpendicolari alla linea di costa di modesto impatto, idonee all'ormeggio, all'alaggio, al varo di piccole imbarcazioni e natanti da diporto e che non prevedono la realizzazione di strutture per il rimessaggio e impianti di difficile rimozione. La collocazione dei punti di ormeggio deve rispondere al principio fondamentale della tutela dell'incolumità fisica delle persone in acqua, e pertanto dovranno essere disposti in modo tale da non interferire con le aree balneari e segnalate da appositi dispositivi galleggianti.

MAROTTA DI MONDOLFO

Il Comune di Mondolfo ha presentato una proposta preliminare per realizzare un "ridosso" nella zona a nord del fiume Cesano, nello specchio acqueo interno alla barriera sommersa di difesa della costa.

L'intervento è finalizzato in via prioritaria, a realizzare una struttura "a giorno" per l'alaggio delle imbarcazioni costruite e/o in deposito negli stabilimenti della Val Cesano e dalle altre strutture di ricovero invernale, evitando in tal modo di interessare la viabilità cittadina per il trasporto nei porti di Fano e/o Senigallia.

Nel contempo, si può valutare la possibilità di ricavare dei punti di ormeggio, sia pure a carattere provvisorio, per le tante piccole imbarcazioni da diporto e da pesca costiera che abitualmente operano in zona.

PORTO RECANATI

Il Comune di Porto Recanati ha segnalato l'esigenza di realizzare un "ridosso" nell'area a nord del "manufatto Nervi", per le piccole imbarcazioni da diporto e della marineria locale, in modo da qualificare l'offerta turistica della città.

La tipologia prevista consiste nel ricavare una darsena interna, nell'area attualmente utilizzata come "spiaggia attrezzata" per il ricovero delle numerose piccole imbarcazioni, con un canale di accesso costituito da due moli, all'interno dello specchio acqueo protetto dalle barriere sommerse poste su allineamenti differenziati.

PORTO SANT'ELPIDIO

Il Comune di Porto Sant'Elpidio ha presentato un progetto di una struttura dedicata alla nautica da diporto ricavata mediante una darsena interna con un canale di accesso costituito da due moli.

Tali opere, identificabili in una darsena costruita "a secco" con relativo canale di comunicazione con il mare realizzato in funzione della stessa darsena.

Tale struttura è a tutti gli effetti una struttura dedicata alla nautica da diporto e per questo conforme al presente piano.

Per l'esame del progetto è in corso la procedura di V.I.A. ai sensi della L.R. 7/2004.

Per la realizzazione dell'opera dovrà essere attivata la procedura prevista dalla Normativa vigente.

CUPRA MARITTIMA

Il Comune di Cupra Marittima ha segnalato la necessità di realizzare un attracco per ormeggio delle imbarcazioni locali da realizzare all'interno delle scogliere esistenti nella zona nord dell'abitato.

La conformazione delle opere di difesa esistenti, con la presenza di due moletti perpendicolari alla linea di costa, consente di individuare delle soluzioni progettuali, nel rispetto delle linee guida sopra riportate, per realizzare dei punti d'ormeggio compatibili con l'equilibrio del tratto di costa, in modo da qualificare l'offerta turistica della Città.

7. PIANIFICAZIONE MANTENIMENTO QUOTE FONDALI IMBOCCATURE E BACINI INTERNI DEI PORTI

7.1 PROBLEMATICA DEI DRAGAGGI PORTUALI NELLE MARCHE

Il sistema portuale è da considerare una infrastruttura di interesse strategico, in quanto esalta le potenzialità della Regione Marche in relazione allo sviluppo dei vari settori interessati: commerciale, di servizio a passeggeri, della cantieristica, della pesca, del turismo e da diporto.

Una delle attività di rilevante importanza per rendere i porti efficienti ed operativi è il dragaggio dei fondali sia del bacino che dell'imboccatura.

Queste ultime attività rappresentano un servizio pubblico di primaria rilevanza, dal momento che, in assenza di periodici dragaggi, il fenomeno di riduzione dei fondali rende i porti non agibili e pericolosi, per gli uomini ed i mezzi, con immaginabili rilevanti ripercussioni negative su tutti i settori che operano nei porti.

L'attuale problematica relativa agli interventi per la sistematica e regolare manutenzione e/o approfondimento dei fondali dei bacini portuali marchigiani, in attuazione dei vigenti Piani Regolatori Portuali, rendono necessaria un'azione di coordinamento in ambito regionale per attivare il recupero delle sabbie di origine marina depositate all'imboccatura dei porti esistenti con procedure autorizzative semplificate, per la creazione di una rete di vasche di colmata lungo la costa della Regione dove poter depositare i sedimenti dragati dai vari porti ed eventualmente poter trattare quelli inquinati con tecnologie innovative a basso costo per poterli riutilizzare sia lungo la costa che a terra.

La separazione del materiale sabbioso dalla matrice più fine potrà essere attuata, nel caso della necessità di un immediato riutilizzo del materiale, direttamente nelle aree di cantiere tramite impianti di trattamento mobili.

L'esigenza di una specifica e puntuale regolamentazione delle operazioni di dragaggio e soprattutto della relativa gestione, diviene pertanto fondamentale in considerazione del fatto che i numerosi corsi d'acqua sulla costa marchigiana trasportano verso la costa sedimenti inquinati dall'intero bacino idrografico di pertinenza.

È necessario quindi che nella gestione dei sedimenti dragati si distinguano quelli inquinati all'interno delle aree portuali provenienti dal trasporto fluviale

separandoli nettamente da quelli di origine marina che si depositano nella zona di imboccatura.

La valutazione della qualità dei sedimenti da dragare è premessa indispensabile a qualunque attività e legata soprattutto alla destinazione finale del materiale dragato.

Le possibili vie di riutilizzo del materiale dragato sono molteplici in quanto il materiale può essere destinato alle seguenti categorie generali:

- ripascimento arenili;
- ricostruzione di strutture naturali in ambito marino costiero comprese le deposizioni finalizzate al ripristino della spiaggia sommersa;
- riempimenti di banchine e terrapieni in ambito portuale;
- riutilizzi a terra per opere di ingegneria civile come sottofondi stradali, rilevati, riempimenti di scavi, materiale da costruzione (mattoni, piastrelle, sabbia o ghiaia) ecc.;
- aree adibite a deposito temporaneo in ambito portuale, lungo la costa e/o a terra.

L'attività di dragaggio rientra tra le competenze attribuite con L.R. 17 maggio 1999, n. 10 ai Comuni (sono attribuite ai Comuni "le funzioni amministrative concernenti la progettazione e l'esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione nei porti di rilievo regionale ed interregionale, nonché le opere a servizio dell'attività portuale").

Fino al 1999, anno dell'entrata in vigore del D.lgs. 152/1999 era consuetudine operare lo sversamento in siti a mare delle sabbie derivanti dal dragaggio dei fondali dei porti.

L'art. 35 del D.Lgs 152/1999 (oggi art. 109 del D.Lgs 152/2006) ha introdotto un principio innovativo nello stabilire le modalità di utilizzo dei materiali dragati, consentendone l'immersione in mare solo nell'ipotesi in cui, nell'ambito dell'istruttoria, sia dimostrata l'impossibilità tecnica o economica del loro utilizzo a fini di ripascimento, recupero o smaltimento alternativo.

Lo stesso articolo ha previsto un decreto del Ministro dell'ambiente per la sua attuazione, che non è stato mai adottato.

La situazione non è mutata con il passaggio alle Regioni della competenza al rilascio dell'autorizzazione per gli interventi di ripascimento costiero e di immersione di materiali di scavo in ambito costiero, sancita dall'art. 21 della L. 179/2002, in quanto in tale articolo è espressamente richiamato l'art. 62, comma

8, del D.Lgs 152/1999; né è mutata a seguito dell'entrata in vigore del Codice ambiente, che riproduce all'art. 109 le disposizioni di cui all'art. 35 del D.Lgs 152/1999.

Fino all'entrata in vigore del "Codice Ambiente" (D.Lgs 152/06) gli standard di qualità per le sabbie, riutilizzabili per ripascimento, erano fissate dal D.M. 06/11/2003, n. 367 (allegato A). Con l'entrata in vigore del D.Lgs 152/06 tali standard sono stati eliminati.

Posto che la disciplina ricade nella competenza esclusiva dello Stato in materia di tutela dell'ambiente e dell'ecosistema, come affermato nella sentenza della Corte costituzionale 22 luglio 2004, n. 259, proprio con riferimento all'art. 35 del D.Lgs. 152/1999, ciò non preclude peraltro interventi specifici delle Regioni che si attengano alle proprie competenze, come più volte ribadito dalla Corte costituzionale (cfr. ad esempio, oltre alla citata 259/2004, le sentenze 407/2002 e 96/2003), spettando allo Stato il compito di fissare standard di tutela uniformi sull'intero territorio nazionale.

In attesa dell'emanazione del decreto attuativo dell'art. 109 del D.Lgs 152/2006, la Regione Marche ha adottato una direttiva regionale integrativa per fissare standard di qualità per stabilire le possibilità di riutilizzo del materiale di dragaggio (DGR 796 del 16/07/2007 "linee guida per la gestione dei materiali derivanti dalle attività di dragaggio portuale").

I limiti riportati nel documento, nelle more dell'emanazione di una specifica normativa nazionale, sono stati desunti dalla più accreditata letteratura scientifica del settore.

Nelle " Linee Guida" lo smaltimento presso le discariche dei fanghi è previsto come soluzione in via di estremo subordine, solo nel caso in cui non sia possibile alcun altro utilizzo, in base alla normativa vigente in materia ambientale. Tale soluzione deve essere evitata, per quanto possibile, perché incide nella già grave carenza di discariche attive e disponibili a recepire la quantità stimata di rifiuti ordinari.

Si segnala in proposito che, proprio in considerazione dell'evoluzione normativa internazionale e comunitaria nella materia considerata e dell'incoerenza, frammentarietà e difficoltà interpretativa della normativa interna, l'VIII commissione della Camera dei deputati, nella seduta del 25 settembre 2007, ha adottato una risoluzione in cui impegna il Governo a pervenire in tempi rapidi ad un quadro normativo e regolamentare nell'ambito della movimentazione dei

materiali e dei sedimenti in ambiente marino e costiero che disciplini tutte le diverse attività e competenze, coordinando le norme esistenti.

Nonostante l'intervento effettuato dalla Regione con l'emanazione della DGR 796/2007 il problema non risulta ancora risolvibile in tempi brevi, questo è dovuto al fatto che l'inerzia di questi ultimi anni nell'effettuare i dragaggi ha causato l'accumulo di consistenti quantitativi di materiale, in parte non utilizzabile per ripascimenti.

Le soluzioni per lo smaltimento del sedimento non idoneo per ripascimento, risultano, pertanto, essere solamente quelle di realizzazione di casse di colmata o di conferimento a discarica.

Tanto la realizzazione di casse di colmata quanto l'ipotesi di vero e proprio smaltimento (in discariche ad hoc) prevede l'individuazione di siti idonei concordati tra le autorità locali, le Province e la Regione e notevoli finanziamenti.

L'impegno, pertanto, nel più breve futuro, dovrà essere quello di:

- sollecitare il Governo a pervenire in tempi rapidi ad un quadro normativo e regolamentare nell'ambito della movimentazione dei materiali e dei sedimenti in ambiente marino e costiero che disciplini tutte le diverse attività e competenze, coordinando le norme esistenti, stabilendo standard di qualità per i sedimenti e la possibilità di stoccaggi provvisori come previsto dall'art. 1 commi 996 e 997 della Finanziaria 2007 per i dragaggi dei siti di bonifica di interesse Nazionale;
- operare un azione di coordinamento tra tutti gli Enti locali per giungere, nel più breve tempo possibile, all'individuazione di siti condivisi per l'ubicazione di casse di colmata e di depositi lungo la costa e a terra;
- reperire finanziamenti da parte dello Stato per l'attuazione degli interventi del punto precedente.

7.2 LOCALIZZAZIONE CASSE DI COLMATA

Nei grafici allegati sono individuate le zone dove possono essere previste possibili casse di colmata lungo il litorale marchigiano finalizzate al recupero della fascia costiera mediante il deposito e/o riutilizzo dei sedimenti provenienti dall'escavazione dei porti limitrofi.

L'ubicazione è stata individuata in via preliminare in tratti di litorale compromessi dalla presenza di scogliere radenti a difesa del rilevato ferroviario e dove la spiaggia è praticamente inesistente.

In tale situazione ambientale compromessa la formazione della cassa di colmata, da definire mediante l'elaborazione di specifico progetto da concordare con il Comune competente, ha l'obiettivo di utilizzare i sedimenti provenienti dal dragaggio dei porti marchigiani per riprofilare la linea di costa mediante:

- la formazione di una fascia di rispetto per ricostruire la continuità di percorsi pedonali e/o ciclabili;
- il deposito temporaneo dei sedimenti per eventuali trattamenti in loco;
- riutilizzo della sabbia per il ripascimento della spiaggia in corrispondenza dell'area interessata e/o per interventi di ripascimento lungo la costa.

In relazione ad esigenze specifiche potranno essere individuate, in sede progettuale e d'intesa con i comuni interassi altre aree per casse di colmata lungo la costa, sulla base dei criteri generali sopra indicati.

7.3 INTERVENTI PREVENTIVI NEI CANALI DI ACCESSO

La Regione Marche ha avviato la ristrutturazione e l'ammodernamento dei porti di competenza regionale investendo rilevanti risorse finanziarie per rendere funzionali le strutture e ridurre il più possibile l'interrimento delle stesse, in quanto quasi tutte ubicate con l'imboccatura su fondali poco profondi.

La caratterizzazione dei materiali andrà verificata in sede di predisposizione del progetto preliminare approfondendo le indagini sui siti di deposito, in caso di impossibilità di immediato utilizzo.

Nel progetto preliminare dovranno essere individuate le caratteristiche del sito da dragare in base ad indagini già effettuate o ad approfondimenti necessari in assenza di informazioni adeguate predisponendo il piano di gestione dei sedimenti e le loro eventuali destinazioni finali.

Procedure semplificate potranno essere attivate per i materiali sabbiosi depositati all'imboccatura dei porti e di evidente provenienza marina dimostrabile anche attraverso monitoraggio batimetrico.

Appare opportuno programmare interventi sistematici e preventivi di mantenimento di un canale di accesso in corrispondenza delle imboccature portuali con fondali dragati ad una quota più profonda di quella del bacino interno,

in modo da avere una zona di deposito della sabbia movimentata a seguito delle mareggiate, da utilizzare per il ripascimento sistematico di tratti di costa.

In merito, di seguito vengono indicate, per ogni porto, i canali di accesso con le quote dei fondali da mantenere in rapporto alle previsioni dei rispettivi P.R.P.

- Porto di Pesaro –

- canale di accesso nuova imboccatura di cui alla variante al P.R.P. approvata con D.G.R. n° 2481/2001 – quota -6,50 m.

- Porto di Fano -

- canale di accesso : quota -5,50 m.

- Porto di Senigallia -

- canale di accesso nuova imboccatura: quota -5,00 m.

- Porto di Ancona -

- in base al vigente P.R.P. potrà essere utilizzato il grande quantitativo di materiale sabbioso di buona qualità (circa due milioni di mc) che dovrà essere dragato per raggiungere la quota di -14,00 m. nello specchio acqueo prospiciente la nuova banchina rettilinea, in fase di realizzazione.

Tale operazione potrà avvenire, anche in via preventiva e a costo zero per il dragaggio, se in sede di progettazione di interventi di ripascimenti del litorale, sarà previsto il prelievo della sabbia dalla predetta area, anziché da cave di prestito e/o da prelievi sottomarini effettuati in regime di monopolio da singole imprese.

- Porto di Numana -

- in sede di definizione del P.R.P., in corso di progettazione da parte di questo Ente di intesa con il Comune, sarà individuato il canale di accesso della nuova imboccatura.

- Porto di Civitanova Marche -

- per assicurare i fondali delle darsene interne di cui al P.R.P. approvato con D.G.R. 28.12.05 n. 1711, si ritiene necessario mantenere dragata una canaletta all'imboccatura con profondità -6,00 m. e nel canale di accesso a quota -5,00.

- Porto di Porto San Giorgio -

- canaletta di accesso : quota -5,00.

- Porto di San Benedetto –

- la configurazione aggiornata del P.R.P. prevede il canale di accesso ed il bacino di evoluzione con profondità a quota -9,00 m. In attesa di attuare l'ampliamento con la sistemazione finale dell'imboccatura sarà opportuno mantenere una canaletta d'accesso davanti all'attuale imboccatura con profondità a quota -6,00 m.

8. PROGRAMMA INTERVENTI – STIMA DI MASSIMA

Sulla base dell'analisi delle previsioni dei Piani Regolatori Portuali e delle prospettive di sviluppo dei singoli porti è stata effettuata una stima di massima del programma degli interventi da realizzare, mediante investimenti pubblici e/o privati in un arco temporale di 10-15 anni.

Una analisi più approfondita dei costi potrà essere sviluppata sulla base di una progettazione più avanzata a livello di singoli progetti per ogni porto.

Per rilanciare le attività del sistema portuale della regione Marche è stato stimato un piano di investimenti di complessivi euro 660 milioni

I finanziamenti pubblici dovranno essere concentrati per la realizzazione delle infrastrutture strategiche di interesse generale, mentre sono auspicabili interventi consistenti dei privati per realizzare in regime di concessione demaniale le strutture specialistiche: per la nautica da diporto (D.P.R. 509/1997), per la cantieristica, per la pesca e per le attività commerciali e di servizio ai passeggeri.

Di seguito viene riportato, per ogni porto, l'elenco degli interventi da realizzare con la stima di massima dei relativi costi.

8.1 PORTO DI PESARO

- attuazione variante P.R.P.: sistemazione imboccatura con nuovo avamporto – in fase di attuazione con finanziamento del Ministero delle Infrastrutture.	
- completamento opere porto commerciale e strutture per i servizi pubblici - (a carico dello stato)	Euro 15 ML
- sistemazione interna porto storico per naviglio minore nautica da diporto e pesca - e (investimento pubblico e/o privato)	Euro 5 ML
- realizzazione approdo turistico ai sensi del D.P.R. 509/1997 - (finanziamento privato in regime di concessione demaniale marittima)	Euro 30 ML
- realizzazione strutture per cantieristica e altri servizi portuali - (finanziamenti privati in regime di concessione demaniale)	Euro 10 ML

TOTALE PORTO DI PESARO Euro 60 ML

8.2 PORTO DI FANO

- sistemazione interna del porto per migliorare e potenziare gli ormeggi per la pesca e per la nautica da diporto (investimento pubblico e/o privato)	Euro	10	ML
- strutture per i servizi pubblici	Euro	5	ML
- strutture per la cantieristica – (finanziamenti privati in regime di concessione demaniale marittima)	Euro	20	ML
- strutture a terra per la pesca - (finanziamenti privati in regime di concessione demaniale marittima)	Euro	5	ML

TOTALE PORTO DI FANO Euro 40 ML

8.3 PORTO DI SENIGALLIA

- recupero fabbricati dismessi nell'area, per nuovi usi relativi all'attività portuale - (investimenti pubblico e/o privato)	Euro	15	ML
- sistemazioni interne per migliorare e potenziare gli ormeggi per la nautica da diporto e per la pesca	Euro	5	ML
- realizzazione di opere per una nuova darsena e/o punti di ormeggio nello specchio acqueo a nord del porto, a ridosso del molo di sottoflutto, per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto da integrare con il sistema difensivo della costa (intervento pubblico e/o privato in regime di concessione demaniale)	Euro	5	ML

TOTALE PORTO DI SENIGALLIA Euro 25 ML

8.4 PORTO DI ANCONA

-	completamento banchine e opere di difesa esterna di cui al vigente P.R.P. approvato con D.M. 14.07.1988 n. 1604 - (con investimenti pubblici e/o privati)	Euro 150	ML
-	ampliamento porto turistico - (finanziamento privato in regime di concessione demaniale marittima)	Euro 20	ML
-	spostamento porto peschereccio e relative strutture a terra - (finanziamento pubblico e/o privato)	Euro 20	ML
-	collegamenti ferroviari e stradali - (finanziamento pubblico e/o privato)	Euro 150	ML
-	riqualificazione fronte mare - (finanziamento pubblico e/o privato)	Euro 30	ML
-	servizi portuali e per il sistema urbano - (finanziamento pubblico e/o privato)	Euro 30	ML

TOTALE PORTO DI ANCONA Euro 400 ML

Nota:

Un analisi economica/finanziaria più approfondita e dettagliata potrà essere sviluppata solo dopo l'approvazione della variante al P.R.P., esaminata dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 1 reso nell'adunanza del 30.05.2008, sulla base di una progettazione più avanzata a livello di singolo intervento o di blocchi di investimenti.

E' da valutare l'opportunità di procedere all'affidamento in concessione, mediante gara pubblica, della costruzione e gestione di parte delle nuove banchine commerciali, al fine di coinvolgere gli operatori interessati nello sviluppo di traffici marittimi.

8.5 PORTO DI NUMANA

- interventi prioritari sulle opere foranee di difesa per la messa in sicurezza del bacino portuale e la sistemazione della nuova imboccatura sulla base delle previsioni del redigendo P.R.P. (finanziamento pubblico)	Euro	10	ML
- miglioramento dell'utilizzazione del bacino portuale con l'aumento dei posti barca, mediante ristrutturazione e/o ampliamento delle banchine e dei pontili – (finanziamento pubblico e/o privato)	Euro	4	ML
- sistemazione aree a terra e realizzazione delle opere necessarie alla piena integrazione del porto alla città, mediante la costruzione dei servizi necessari, la riqualificazione ambientale e la creazione di percorsi ciclabili e pedonali - (investimenti pubblico e/o privato)	Euro	6	ML

TOTALE PORTO DI NUMANA Euro 20 ML

8.6 PORTO DI CIVITANOVA MARCHE

- intervento di messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale mediante la sistemazione dell'imboccatura con il prolungamento del molo di sopraflutto – opere di 1ª Fase P.R.P. – (finanziamento pubblico)	Euro	6	ML
- realizzazione nuova darsena nord per imbarcazione da diporto – 2 ª Fase P.R.P. – e relativi servizi a terra – (investimento privato D.P.R. 509/97)	Euro	20	ML
- completamento ed integrazione banchinamenti bacino portuale interno - (finanziamenti pubblici e/o privati)	Euro	4	ML
- integrazione pontili interni per la nautica da diporto - (finanziamenti privati)	Euro	2	ML
- sistemazione a terra delle opere necessarie per la piena integrazione del porto con la città e realizzazione dei servizi per le varie attività portuali - (investimenti pubblici e/o privati)	Euro	6	ML

TOTALE PORTO DI CIVITANOVA MARCHE Euro 38 ML

8.7 PORTO DI PORTO SAN GIORGIO

- interventi di riqualificazione dell'area portuale con la realizzazione dei servizi necessari e le strutture per la integrazione del porto con la città secondo le previsioni del P.R.P. adottato – (investimenti privati in regime di concessione demaniale marittima)	Euro	15	ML

TOTALE PORTO DI PORTO SAN GIORGIO Euro 15 ML

8.8 PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

- prolungamento molo sopraflutto per realizzazione nuova imboccatura secondo previsione P.R.P. - (finanziamento pubblico)	Euro	10	ML
- costruzione nuova darsena nord - (finanziamento pubblico e/o privato)	Euro	25	ML
- migliore distribuzione e utilizzazione degli ormeggi all'interno dell'ampio bacino del porto storico, con la possibilità di fare fronte, oltre all'attività della pesca, anche alle nuove esigenze per il naviglio minore e da diporto – (finanziamento pubblico e/o privato)	Euro	5	ML
- sistemazione aree a terra e servizi per le varie attività portuali - (finanziamenti pubblici e/o privati)	Euro	5	ML

TOTALE PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO Euro 45 ML

8.9 RIDOSSI E/O PUNTI DI ORMEGGIO LUNGO LA COSTA

- ridossi e/o punti di ormeggi per la nautica da diporto, per la cantieristica e per la pesca, di cui alle indicazioni riportate nel capitolo 5.4.2. – (finanziamenti privati)	Euro	17	ML

TOTALE RIDOSSI E PUNTI DI ORMEGGIO Euro 17 ML

TOTALE GENERALE Euro 660 ML

REGIONE MARCHE
Servizio Governo del Territorio, Mobilità e Infrastrutture
P.F. Demanio Idrico – Porti – LL.PP.

PIANO REGIONALE DEI PORTI

A2 - NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

(Allegate alla deliberazione 2 febbraio 2010, n. 149)

CAPO I Disposizioni generali 5

Art. 1 (Oggetto) 5
Art. 2 (Funzioni in materia) 5
Art. 3 (Principi della pianificazione) 5
Art. 4 (Definizioni) 6
Art. 5 (Sistema Portuale Marchigiano) 6

CAPO II Piani Regolatori Portuali 7

Art. 6 (Procedura regionale di approvazione dei piani regolatori portuali per i porti di competenza statale) 7
Art. 7 (Procedura di approvazione del Piano regolatore portuale per i porti di competenza regionale) 8
Art. 8 (Varianti al Piano regolatore portuale ed adeguamenti tecnico-funzionali) 9
Art. 9 (Procedura di approvazione del Piano regolatore portuale in variante ai piani urbanistici di livello comunale ed ai piani territoriali di livello regionale e/o provinciale) 9
Art. 10 (Misure di salvaguardia del Piano regolatore portuale) 10

CAPO III Procedura concertata 10

Art. 11 (Accordo di programma) 10

CAPO IV Ridossi e punti di ormeggio 10

Art. 12 (Domanda di concessione) 10
Art. 13 (Pubblicazioni) 11
Art. 14 (Esame del progetto) 11
Art. 15 (Approvazione del progetto definitivo) 12
Art. 16 (Rilascio della concessione demaniale marittima) 13
Art. 17 (Esecuzione delle opere) 13

CAPO I Disposizioni generali

Art. 1 (Oggetto)

1. La Regione, nell'esercizio delle competenze di cui all'articolo 60 della legge regionale 17 maggio 1999, n. 10 (Riordino delle funzioni amministrative della Regione e degli Enti locali nei settori dello sviluppo economico ed attività produttive, del territorio, ambiente e infrastrutture, dei servizi alla persona e alla comunità, nonché dell'ordinamento ed organizzazione amministrativa) e all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale):
   a) approva il Piano Regolatore Portuale dei Porti di competenza statale;
   b) adotta ed approva il Piano Regolatore Portuale dei Porti di competenza regionale;
   c) approva gli adeguamenti tecnico-funzionali dei Piani Regolatori Portuali.

Art. 2 (Funzioni in materia)

1. La Regione:
   a) predispone il progetto di Piano Regolatore Portuale e di adeguamento tecnico funzionale per i porti di competenza regionale;
   b) può affidare ai Comuni il compito di predisporre il progetto di Piano Regolatore Portuale e di adeguamento tecnico funzionale per i porti di competenza regionale secondo i criteri da questa stabiliti;
   c) esegue la progettazione degli interventi di costruzione, di bonifica e di manutenzione dei porti di rilievo regionale, su richiesta dei Comuni.

Art. 3 (Principi della pianificazione)

1. Il Piano Regionale dei porti indirizza e disciplina la realizzazione, la ristrutturazione e la riqualificazione dei porti di competenza regionale e individua gli obiettivi per i porti di competenza nazionale.
2. Il Piano Regionale dei porti si attua attraverso i Piani Regolatori Portuali.
3. Il Piano è sottoposto a revisione almeno quinquennale da parte dell’Assemblea legislativa regionale su proposta della Giunta regionale in rapporto alle esigenze future riscontrate.
4. Le variazioni al Piano sono predisposte dalla Giunta regionale e approvate dall’Assemblea legislativa regionale secondo la procedura di cui all’articolo 7 della l.r. 5 settembre 1992, n. 46 e secondo le seguenti fasi:
   a) la Giunta regionale adotta la proposta di piano;
   b) pubblicazione della deliberazione di adozione nel b.u.r. e deposito di copia del Piano presso la Giunta regionale;
   c) sessanta giorni, a decorrere dalla data di pubblicazione nel b.u.r. della deliberazione di adozione, il termine per la trasmissione delle osservazioni scritte sulla proposta di Piano da parte dei sindaci dei comuni costieri e degli altri dei soggetti indicati all’articolo 6, comma 3, della legge 4 dicembre 1993, n. 494;

d) sessanta giorni il tempo necessario per controdedurre le osservazioni pervenute sulla proposta di Piano;

e) trasmissione, da parte della Giunta regionale, della proposta di Piano all'Assemblea legislativa regionale.

5. Per le finalità del presente Piano è da escludere, di norma, l'opportunità di prevedere interventi edilizi a carattere residenziale in aree demaniali in quanto potenzialmente utilizzabili per lo sviluppo delle attività portuali. Non sono da intendersi a carattere residenziale tutti gli interventi edilizi previsti dalla l.r. 9 luglio 2006, n. 9.

Art. 4 (Definizioni)

1. Agli effetti del presente piano si intende per:

a) Ridossi: le aree demaniali e le zone di mare territoriale ad esse prospicienti dove la conformazione delle opere di difesa esistenti consente di ricavare delle zone protette per le piccole imbarcazioni da diporto. I ridossi devono possedere i seguenti requisiti:

- devono essere contenuti ed integrati con il sistema difensivo esistente;
- vanno ricavati, preferibilmente, con darsene interne e/o realizzati con strutture a giorno perpendicolari alla linea di costa di modesto impatto (strutture su pali);
- le opere a terra devono essere di modesta entità e non devono alterare la capacità di smorzamento del moto ondoso della spiaggia esistente;
- non devono essere previste nuove edificazioni su aree demaniali se non le opere strettamente necessarie alla protezione, all'ormeggio e al ricovero dei natanti (non deve, pertanto, essere prevista la realizzazione di strutture per servizi complementari come, ad esempio, strutture per assistenza tecnica, riparazioni, esercizi commerciali, ecc.);
- la collocazione deve rispondere al principio fondamentale della tutela dell'incolumità fisica delle persone in acqua, e pertanto dovranno essere disposti in modo tale da non interferire con le aree balneari e segnalate da appositi dispositivi galleggianti.

b) Punti di ormeggio: le aree demaniali e le zone di mare territoriale ad esse prospicienti dotati di strutture "a giorno" e/o pontili galleggianti perpendicolari alla linea di costa di modesto impatto, idonee all'ormeggio, all'alaggio, al varo di piccole imbarcazioni e natanti da diporto e che non prevedono la realizzazione di strutture per il rimessaggio e impianti di difficile rimozione. La collocazione dei punti di ormeggio deve rispondere al principio fondamentale della tutela dell'incolumità fisica delle persone in acqua, e pertanto dovranno essere disposti in modo tale da non interferire con le aree balneari e segnalate da appositi dispositivi galleggianti.

c) Adeguamenti tecnico-funzionali: i progetti come definiti all'articolo 8, comma 3, delle presenti Norme.

Art. 5 (Sistema Portuale Marchigiano)

1. Al fine di garantire uno sviluppo strategico della portualità di interesse nazionale e regionale dei porti della Regione Marche, presso la Regione è costituito un Comitato di Coordinamento della portualità regionale.

2. Il Comitato di cui al comma 1 è composto dal dirigente della struttura competente in materia di pianificazione portuale, in qualità di presidente, da un rappresentante tecnico dell'UPI, da un rappresentante tecnico dell'ANCI, da un rappresentante tecnico dell'Autorità Portuale e da un rappresentante della Direzione Marittima di Ancona.
3. Il Comitato di coordinamento svolge compiti consultivi di supporto alla Giunta regionale e agli Enti Istituzionali, per garantire:
   a) lo stato di attuazione degli obiettivi del Piano Regionale dei Porti,
   b) il coordinamento tra i soggetti istituzionali per la partecipazione al potere statale di indirizzo e coordinamento delle funzioni conferite agli Enti locali attraverso la Conferenza permanente Stato/Regioni (articolo 8 della legge 15 marzo 1997, n. 59) e le forme di collaborazione con il Ministero delle infrastrutture e trasporti e il Ministero delle finanze;
   c) il coordinamento in ambito regionale delle funzioni esercitate dalle Province e dai Comuni, al fine di assicurare uno sviluppo uniforme del territorio costiero nel rispetto delle singole specificità ambientali, culturali ed economico/produttive.
4. Con deliberazione della Giunta regionale, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente Piano, saranno stabilite le modalità di funzionamento e la organizzazione del Comitato di Coordinamento della portualità regionale.

CAPO II Piani Regolatori Portuali

Art. 6 (Procedura regionale di approvazione dei piani regolatori portuali per i porti di competenza statale)

1. A seguito della pronuncia favorevole di valutazione di impatto ambientale sul progetto di Piano regolatore portuale adottato ai sensi dell'articolo 5, comma 3, della legge 84/1994, l'Autorità Portuale o l'Autorità Marittima inoltra la richiesta di approvazione del Piano alla Regione.
2. La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale comprende e sostituisce la procedura di Valutazione Ambientale Strategica in quanto contempla tutti i contenuti previsti dagli elaborati di VAS.
3. La Regione avvia il procedimento di approvazione del Piano Regolatore Portuale. Il termine per la conclusione del procedimento è fissato in sessanta giorni e decorre dalla data di ricevimento della richiesta.
4. La Regione pubblica nel b.u.r. l'avvio del procedimento e il nominativo del responsabile del procedimento, ai sensi degli articoli 4 e 5 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni.
5. La struttura regionale competente in materia di pianificazione portuale cura l'istruttoria e, d'intesa con le altre strutture regionali, valutata la conformità del Piano Regolatore Portuale alle previsioni degli strumenti di pianificazione o di programmazione vigenti od adottati, formula una proposta di provvedimento, corredata da una dettagliata relazione.

6. La Giunta regionale, entro quindici giorni dalla proposta di cui al comma 5, approva il Piano Regolatore Portuale.
7. Il Piano entra in vigore dalla data di pubblicazione nel b.u.r. della relativa deliberazione di approvazione e contestuale deposito presso la Giunta regionale.

Art. 7 (Procedura di approvazione del Piano regolatore portuale per i porti di competenza regionale)

1. Predisposto il Piano Regolatore Portuale e il rapporto preliminare di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui all'articolo 13, comma 1, del d.lgs. 3 aprile 2006 n.152 e s.m., la struttura regionale competente in materia di pianificazione portuale, al fine di effettuare un esame contestuale dei vari interessi pubblici coinvolti e al fine di espletare quanto previsto dall'articolo 13, commi 1 e 2 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i., indice una conferenza di servizi ai sensi degli articoli 14, 14-bis, 14-ter, 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i. a cui invita anche tutti i soggetti competenti in materia ambientale come definiti all'articolo 5, lettera s), del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. e al punto 1.3 della D.G.R. 1400 del 20/10/2008 ("Linee Guida VAS"). La procedura di cui al presente comma si conclude in novanta giorni.
2. In base agli esiti della procedura preliminare di VAS viene redatto il rapporto ambientale, parte integrante del Piano Regolatore Portuale.
3. Il documento di Piano Regolatore Portuale e il rapporto ambientale sono trasmessi al Comune in cui ricade il porto, che entro trenta giorni si esprime per l'intesa di cui all'articolo 5, comma 3, della legge 84/1994.
4. Il Piano Regolatore Portuale e il Rapporto Ambientale insieme con i pareri acquisiti sono trasmessi alla Giunta regionale che adotta la proposta di Piano Regolatore Portuale e il Rapporto Ambientale.
5. La deliberazione della Giunta regionale di adozione del Piano e del Rapporto Ambientale è pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Marche. Dell'adozione è data altresì notizia con avviso pubblicato su almeno un quotidiano a diffusione regionale, che contiene anche l'indicazione delle sedi nelle quali chiunque può prendere visione del Piano e del Rapporto Ambientale.
6. Il Piano Regolatore Portuale è depositato a disposizione del pubblico presso la Giunta regionale per sessanta giorni a partire dalla data di pubblicazione nel b.u.r. Entro tale termine, chiunque può formulare osservazioni sui criteri e sulle linee guida generali del Piano Regolatore Portuale adottato e sul Rapporto Ambientale.
7. La struttura regionale competente in materia ambientale, in collaborazione con la struttura regionale competente in materia di pianificazione portuale, svolge le attività tecnico-istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni inoltrate ai sensi dell'articolo 14 del d.lgs. 152/2006 e s.m. ed esprime il proprio parere motivato entro il termine di novanta giorni a decorrere dalla scadenza del termine di cui al comma 6. Entro tale termine la struttura regionale competente in materia di pianificazione portuale si esprime sulle osservazioni presentate, accogliendole o respingendole.
8. Entro trenta giorni dalla scadenza del termine di cui al precedente comma la struttura regionale competente in materia di pianificazione portuale recepisce il parere motivato di

cui al comma 7, apporta le eventuali modificazioni agli elaborati di piano e trasmette il Piano Regolatore Portuale al Comune sede del porto.

9. Entro trenta giorni dal termine di cui al comma 8 la struttura regionale competente in materia di pianificazione portuale presenta alla Giunta regionale la proposta di approvazione del Piano.
10. Il Piano entra in vigore dalla data di pubblicazione nel b.u.r. della relativa deliberazione di approvazione e contestuale deposito presso la Giunta regionale.

Art. 8 (Varianti al Piano regolatore portuale ed adeguamenti tecnico-funzionali)

1. Le varianti al Piano regolatore portuale sono approvate con la procedura prevista agli articoli 6 e 7.
2. Sono esclusi dall'applicazione della procedura di cui agli articoli 6 e 7 gli adeguamenti tecnico-funzionali.
3. Costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del Piano le modifiche contenute in progetti di interventi che:
   a) siano coerenti con gli obiettivi e le scelte di programmazione del Piano;
   b) non modifichino in modo sostanziale la conformazione ed il dimensionamento complessivo dell'impianto portuale;
   c) non contengano opere soggette alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale o a Valutazione di Incidenza.
4. La struttura regionale competente in materia di pianificazione portuale avvia il procedimento, cura l'istruttoria e valuta la conformità dell'adeguamento tecnico funzionale alle disposizioni di cui al precedente comma.
5. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono approvati dalla struttura competente in materia di pianificazione portuale, previa intesa con il Comune, entro sessanta giorni dall'avvio del procedimento.

Art. 9 (Procedura di approvazione del Piano regolatore portuale in variante ai piani urbanistici di livello comunale ed ai piani territoriali di livello regionale e/o provinciale)

1. Qualora il progetto di Piano regolatore portuale si ponga in variante alle previsioni degli strumenti urbanistici comunali vigenti o adottati, l'intesa di cui all'articolo 5, comma 3, della legge 84/1994 è comprensiva dell'assenso preliminare al riguardo e l'approvazione del Piano Regolatore Portuale è preceduta dalla conclusione di apposito accordo di programma secondo quanto previsto dal capo III.
2. Ove il progetto di Piano Regolatore Portuale si ponga in variante alle previsioni dei piani territoriali regionali e/o provinciali, la sua approvazione è preceduta dalla conclusione di apposito accordo di programma secondo quanto previsto dal capo III.
3. Il Piano regolatore portuale è approvato dalla Regione, secondo le modalità procedurali stabilite dall'articolo 6 e dall'articolo 7 integrate peraltro, qualora si tratti di approvare varianti ai piani urbanistici di livello comunale e alle previsioni dei piani territoriali di livello regionale e/o provinciale, dall'acquisizione dell'accordo di pianificazione di cui al capo III.

Art. 10 (Misure di salvaguardia del Piano regolatore portuale)

1. Dalla data di adozione, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, della legge 84/1994, è fatto obbligo di applicare le misure di salvaguardia previste dall'articolo unico, primo comma, della legge 3 novembre 1952, n. 1902 (Misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione di Piani regolatori) e successive modificazioni fino all'entrata in vigore del Piano stesso e, comunque, per un periodo non superiore a tre anni.

CAPO III Procedura concertata

Art. 11 (Accordo di programma)

1. Qualora sia opportuno, per la definizione del Piano Regolatore Portuale, ai fini del coordinamento degli strumenti della pianificazione territoriale, la variazione contestuale dei medesimi, la Regione promuove la conclusione di apposito accordo di programma secondo la procedura di cui all’articolo 26-bis della l.r. 5 agosto 1992, n. 34.

CAPO IV Ridossi e punti di ormeggio

Art. 12 (Domanda di concessione)

1. Chiunque intenda realizzare un ridosso o un punto di ormeggio così come definito all’articolo 4, comma 1, lett. a) e b) occupando zone del demanio marittimo o del mare territoriale deve presentare domanda al comune competente.
2. La domanda, redatta su modello approvato dal Ministero dei trasporti e della navigazione, deve essere corredata da un progetto preliminare, redatto ai sensi dell'articolo 93, comma 3, del d.lgs. 12 aprile 2006 n. 163, che definisce le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori ed il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire. Contiene inoltre uno studio con la descrizione del progetto ed i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente, ai fini della verifica di cui all'articolo 6 della l.r. 14 aprile 2004, n. 7 e s.m.
3. La cartografia di riferimento per la individuazione a fini amministrativi di aree, opere ed altri elementi di interesse sulle zone demaniali marittime e sulla fascia di rispetto di cui all'articolo 55 del codice della navigazione è quella catastale revisionata prodotta in sede di costituzione ed aggiornamento del sistema informativo del demanio marittimo, di cui alla legge 11 febbraio 1991, n. 44.
4. La localizzazione è effettuata mediante rilievi topografici con precisione catastale tali da identificare, mediante angoli e distanze rispetto a punti materializzati riferiti a capisaldi noti, il perimetro della concessione.
5. Tutta la documentazione tecnica a corredo dell'istanza, nonché quella prodotta nel corso del procedimento deve essere firmata da un ingegnere iscritto all'albo.

Art. 13 (Pubblicazioni)

1. Il Comune, entro venti giorni dalla ricezione della domanda, ne ordina la pubblicazione mediante affissione nell'albo del comune e all'albo del compartimento marittimo competente per territorio e la pubblicazione sulla pagina di un quotidiano a diffusione regionale.
2. L'ordine di pubblicazione della domanda indica i giorni dell'inizio e della fine della pubblicazione e l'invito a tutti coloro che vi hanno interesse a presentare, entro un termine di 60 giorni, le osservazioni che credano opportune e che le amministrazioni partecipanti al procedimento hanno l'obbligo di valutare, dandone conto nella motivazione del provvedimento finale, ove siano pertinenti all'oggetto del procedimento.
3. Eventuali domande concorrenti con quella pubblicata vanno presentate, a pena d'inammissibilità, entro il termine previsto per la presentazione delle opposizioni e sono pubblicate ai soli fini della eventuale presentazione delle osservazioni di cui al comma 2.

Art. 14 (Esame del progetto)

1. Esperita la pubblicazione, le domande pervenute, corredate della relativa documentazione, e dei progetti preliminari sono sottoposti all'esame di una conferenza di servizi promossa dal sindaco entro trenta giorni dalla ricezione delle domande, alla quale sono chiamati a partecipare:
   a) la Regione, per il parere di conformità all'articolo 13, comma 6, e articolo 14, comma 2, del Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere (DACR n. 169 del 02/02/2005), per il parere di conformità alle disposizioni del presente piano, ai fini della valutazione sull'idoneità tecnica delle opere, per la verifica di cui all'articolo 6 della l.r. 7/2004 e s.m., nonché per l'autorizzazione paesaggistica di cui agli articoli 146 e 159 del d.lgs. 42/2004;
   b) il comune, per la conformità al Piano Particolareggiato di spiaggia di cui all'articolo 32 del PPAR;
   c) la circoscrizione doganale, ai fini dell'autorizzazione di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374;
   d) l'autorità marittima competente per territorio per la sicurezza della navigazione;
   e) l'agenzia del demanio per gli aspetti dominicali;
   f) la Sopraintendenza ai beni cultuali per gli aspetti paesaggistici;
   g) altre amministrazioni che, in forza di leggi, regolamenti o appositi provvedimenti amministrativi, risultino preposte alla tutela di specifici interessi pubblici.
2. Le domande, complete degli allegati e dei progetti preliminari, sono inviate agli enti invitati alla conferenza almeno sessanta giorni prima della data di convocazione, al fine di consentire ai medesimi l'espletamento delle procedure necessarie alla compiuta e definitiva espressione delle rispettive competenze. La Regione si esprime per i profili di propria competenza previa acquisizione del parere dei propri organi tecnici consultivi.
3. La conferenza di servizi può disporre, per una sola volta, adeguamenti dei progetti preliminari a motivate prescrizioni, al fine di consentirne la concreta comparabilità.

4. La conferenza di servizi decide sulle domande rigettandole ovvero individuando, con provvedimento motivato, la domanda ammessa alle successive fasi della procedura.
5. L'individuazione di cui al comma 4 è motivata con riferimento alla maggiore idoneità dell'iniziativa prescelta a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici alla valorizzazione turistica ed economica del comune e della regione, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione.
6. Qualora non ricorrano ragioni di preferenza, si procede a pubblica gara.
7. Ai fini della tutela delle zone di interesse ambientale disciplinate dalla legge 8 agosto 1985, n. 431, la Regione dà immediata comunicazione alla Sopraintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio delle determinazioni assunte ai sensi degli articoli 146 e 159 del d.lgs. 42/2004 nella conferenza di servizi di cui al presente articolo. La Sopraintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio esercita, i poteri surrogatori e di annullamento previsti nelle disposizioni di legge.

Art. 15 (Approvazione del progetto definitivo)

1. Entro quindici giorni dalla valutazione di ammissibilità del progetto preliminare, il comune invita il richiedente alla presentazione del progetto definitivo, redatto ai sensi dell'articolo 93, comma 4, del d.lgs. 163/2006, con particolare riferimento al piano di monitoraggio e manutenzione dell'opera e del tratto di costa interessato e allo studio d'impatto ambientale, ove risultato necessario a seguito della procedura di cui all’articolo 14, redatto secondo le indicazioni di cui alla l.r. 7/2004 e s.m.
2. L'approvazione del progetto definitivo è effettuata:
   a) in caso di conformità dello stesso ai vigenti strumenti di pianificazione ed urbanistici, mediante conferenza di servizi, ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni;
   b) in caso di difformità del progetto rispetto ai vigenti strumenti di pianificazione ed urbanistici, mediante accordo di programma ai sensi e per gli effetti dell'articolo 27 della legge n. 142 del 1990 e successive modificazioni.
3. Alla conferenza di servizi o all'accordo di programma promossi dal sindaco partecipano, per la formalizzazione dei provvedimenti di rispettiva competenza, ove non definitivamente formalizzati nel corso dell'esame del progetto preliminare, le amministrazioni di cui all’articolo 14, comma 1, nonché la Regione per la pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi della l.r. 7/2004 e s.m. qualora necessaria.
4. Il progetto definitivo ed i documenti connessi sono inviati agli enti partecipanti almeno sessanta giorni prima della data di convocazione, al fine di consentire ai medesimi l'espletamento delle procedure necessarie alla compiuta e definitiva espressione delle rispettive competenze.

Art. 16 (Rilascio della concessione demaniale marittima)

1. Entro trenta giorni dall'esito favorevole della conferenza di servizi o dell'accordo di programma di cui all'articolo 15, il comune rilascia al richiedente la concessione demaniale marittima mediante atto pubblico redatto con le formalità di cui all'articolo 36 del codice della navigazione e agli articoli 8, 9 e 19 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, previa determinazione del canone di concessione calcolato secondo le disposizioni di legge vigenti al momento della stipula.
2. Copia dell'atto di concessione è trasmessa all'Agenzia delle Entrate per la registrazione.

Art. 17 (Esecuzione delle opere)

1. Dopo l'approvazione dell'atto di concessione l'autorità marittima competente per territorio con l'assistenza dell'ufficio tecnico comunale immette il concessionario nel possesso dei beni oggetto della concessione. La consegna risulta da processo verbale.
2. L'esecuzione delle opere è soggetta alla vigilanza e al collaudo finale da parte di una commissione composta dall'autorità marittima competente per territorio e dall'ufficio tecnico del Comune.

REGIONE MARCHE

PIANO REGIONALE DEI PORTI

A3 - RELAZIONE PRELIMINARE DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

(Allegata alla deliberazione 2 febbraio 2010, n. 149)

PIANO REGIONALE DEI PORTI

A3 - RELAZIONE PRELIMINARE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

INDICE

1. PREMESSA: LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E IL PIANO REGIONALE DEI PORTI 4

2. ANALISI DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO 5

2.1 Descrizione degli obiettivi generali del Piano 5

2.2 Descrizione degli obiettivi generali del Piano 5

2.3 Analisi di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità stabiliti a livello regionale 8

3. SOSTENIBILITÀ DEI CRITERI PER LA PIANIFICAZIONE DELLE AREE PORTUALI 10

3.1 OPERE MARITTIME ESTERNE E INTERNE AL PORTO 10

3.2 STANDARD NAUTICI, AMBIENTALI E PER SERVIZI E ATTREZZATURE DI BASE A TERRA, SULLE BANCHINE E PONTILI 11

4. ANALISI DI SOSTENIBILITÀ DEGLI OBIETTIVI DEI SINGOLI PORTI 14

5. GLI STRUMENTI DI VERIFICA AMBIENTALE NEI SUCCESSIVI LIVELLI DI PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE 22

5.1 La VAS dei piani regolatori dei Porti 22

5.2 La VIA delle grandi opere 28

1. PREMESSA: LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E IL PIANO REGIONALE DEI PORTI

Il quadro normativo nazionale in materia ambientale, racchiuso nel testo unico sull'ambiente (D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.), individua nella Valutazione Ambientale Strategica lo strumento per verificare la sostenibilità degli strumenti di pianificazione e programmazione.

Tale procedura, tuttavia, non deve essere applicata al Piano Regionale dei Porti poichè, ai sensi dell'art. 52 della parte seconda del D.Lgs 152/06 la procedura VAS non si applica ai procedimenti amministrativi avviati in data antecedente a quella di entrata in vigore dello stesso decreto.

Ne deriva che i piani e programmi avviati precedentemente al 31 luglio 2007 (data di entrata in vigore della parte II del D.Lgs 152/06) non sono assoggettabili a VAS.

L'elemento decisivo per definire la data di "avvio del procedimento" di pianificazione, ai fini della procedura VAS, è la data in cui è stato assunto l'atto che avvia formalmente l'iter di formazione e approvazione del piano.

L'atto che avvia l'iter di formazione del PRP è costituito dalla D.G.R. n. 405 del 20/04/2004; inoltre, nel dicembre 2004 la struttura responsabile della redazione del Piano Regionale dei Porti ha depositato con nota prot. 43139 del 22/12/2004 il "progetto preliminare" in cui l'autorità procedente ha formalmente manifestato i contenuti del presente Piano.

Il "progetto preliminare" (linee guida) del 2004 prevedeva già una prima definizione dei contenuti del Piano.

Alla luce di quanto esposto risulta evidente che il Piano Regionale dei Porti è escluso dall'applicazione della procedura di VAS sensu D.lgs 152/2006 e ss. mm.ii.

I contenuti del Piano Regionale dei Porti hanno in ogni caso una forte connotazione di sostenibilità.

L'individuazione degli obiettivi e delle azioni di piano si è basata su una preventiva analisi del quadro pianificatorio, programmatico e territoriale di riferimento.

In particolare, è stata effettuata una preventiva analisi dei piani e dei programmi a carattere ambientale insistenti sugli ambiti territoriali in oggetto.

La presente relazione, pertanto, pur non ripercorrendo nel dettaglio le fasi di un processo di VAS, si pone come obiettivo quello di analizzare gli elementi di sostenibilità del Piano in oggetto.

2. ANALISI DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO

2.1 Descrizione degli obiettivi generali del Piano

Il Piano Regionale dei Porti delle Marche si pone i seguenti obiettivi:

- Pianificazione unitaria e globale - Creazione di un sistema portuale marchigiano: ordinare l'intera materia con una corretta e unitaria pianificazione del territorio, in modo da offrire ai diversi soggetti istituzionali e del mondo imprenditoriale una piattaforma programmatica sulla quale è possibile l'incontro con regole, norme e procedure certe e trasparenti, per assicurare uno sviluppo sostenibile dei vari settori (attività commerciale, di servizio ai passeggeri, della cantieristica, della pesca, turistico e da diporto) del “sistema portuale marchigiano”.
- Migliorare la vivibilità: migliorare la vivibilità locale e la mobilità delle persone e dei flussi economici, con particolare riferimento ai flussi turistici legati all’importante settore, in fase di crescente sviluppo, della nautica da diporto
- Programmazione del potenziamento: caratterizzazione delle aree portuali della Regione Marche dal punto di vista programmatico/pianificatorio, urbanistico e territoriale-ambientale al fine di effettuare una verifica preliminare con lo scopo di programmare l’eventuale potenziamento, ammodernamento delle infrastrutture esistenti.
- Ottimizzazione delle configurazioni: individuare le più idonee configurazioni infrastrutturali ed organizzative dei porti, dei sistemi di trasporto, delle aree Waterfront e dei territori circostanti.

2.2 Descrizione degli obiettivi generali del Piano

Per il potenziamento delle singole attività presenti all’interno dei porti il piano si pone ulteriori obiettivi per singoli settori. Si tratta di obiettivi operativi che si configurano a volte come azioni e che sono coerenti e sinergici con gli obiettivi generali del piano.

Di seguito si riportano gli obiettivi più significativi da un punto di vista ambientale per i singoli settori.

Commerciale e passeggeri:

- Mantenimento della centralità del ruolo del porto di Ancona;
- Promuovere un ruolo complementare per i porti di Pesaro e San Benedetto del Tronto, nel settore commerciale (cabotaggio) e nel servizio passeggeri (collegamenti con l'altra sponda dell'Adriatico ed interregionali).

Cantieristica

- Migliorare la logistica delle zone interne alle aree portuali in sede di aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali evitando, per quanto possibile, le interferenze tra le zone riservate alle attività produttive e le altre attività, cercando di conciliare requisiti di efficienza gestionale e requisiti di sicurezza;
- Evitare le interferenze tra le attività presenti nei porti e le aree e le banchine prospicienti gli insediamenti industriali che costituiscono a tutti gli effetti aree di lavoro, pertanto aperte agli addetti;
- Consentire un migliore accesso alle aree portuali destinate alla cantieristica.

Settore della pesca

- Passaggio da una fase di mero sfruttamento della risorsa ad una di gestione razionale;
- Sostegno, ammodernamento e miglioramento dell'efficienza delle varie fasi riguardanti il settore pesca;
- Sostegno della piccola pesca, anche tramite la valorizzazione del prodotto della piccola pesca che può costituire un utile strumento di caratterizzazione della costa marchigiana.

Settore del turismo nautico

- Migliorare e potenziare i porti già esistenti, evitando la realizzazione di nuovi porti turistici che andrebbero ad aggravare ulteriormente la precarietà ambientale della costa;
- Messa in sicurezza degli attuali bacini portuali ed il miglioramento delle imboccature esistenti per assicurare la tranquillità degli ormeggi anche in occasione di mareggiate di rilevante intensità e per ridurre l'interrimento dei fondali, che comporta alti costi di manutenzione e

grosse difficoltà operative, anche per le note problematiche di collocazione dei sedimenti;

- Potenziare la ricettività per la piccola nautica con specifiche attrezzature mobili: le aree più idonee per la nautica minore dovranno essere individuate dai Comuni in sede di redazione dei “piani di spiaggia“. Il Piano Regionale dei Porti ha individuato in via prioritaria, alcune località, dove la conformazione delle opere di difesa esistenti consente di ricavare dei “ridossi” e punti di ormeggio per le piccole imbarcazioni da diporto, sulla base delle seguenti linee guida da tenere presente in sede di progettazione e comunque rientranti nel novero delle “attrezzature di spiaggia”:
    a) Ridossi: le aree demaniali e le zone di mare territoriale ad esse prospicienti dove la conformazione delle opere di difesa esistenti consente di ricavare delle zone protette per le piccole imbarcazioni da diporto. I ridossi devono possedere i seguenti requisiti:
        1. devono essere contenuti ed integrati con il sistema difensivo esistente;
        2. vanno ricavati, preferibilmente, in darsene interne e/o realizzati con strutture a giorno perpendicolari alla linea di costa di modesto impatto (strutture su pali);
        3. le opere a terra devono essere di modesta entità e non devono alterare la capacità di smorzamento del moto ondoso della spiaggia esistente;
        4. non devono essere previste nuove edificazioni se non le opere strettamente necessarie all’ormeggio e al ricovero dei natanti (non deve, pertanto, essere prevista la realizzazione di strutture per servizi complementari come, ad esempio, strutture per assistenza tecnica, riparazioni, esercizi commerciali, ecc.);
        5. la collocazione deve rispondere al principio fondamentale della tutela dell’incolumità fisica delle persone in acqua, e pertanto dovranno essere disposti in modo tale da non interferire con le aree balneari e segnalate da appositi dispositivi galleggianti.
    b) Punti di ormeggio: le aree demaniali e le zone di mare territoriale ad esse prospicienti dotati di strutture “a giorno” e/o

pontili galleggianti perpendicolari alla linea di costa di modesto impatto, idonee all'ormeggio, all'alaggio, al varo di piccole imbarcazioni e natanti da diporto e che non prevedono la realizzazione di strutture per il rimessaggio e impianti di difficile rimozione. La collocazione dei punti di ormeggio deve rispondere al principio fondamentale della tutela dell'incolumità fisica delle persone in acqua, e pertanto dovranno essere disposti in modo tale da non interferire con le aree balneari e segnalate da appositi dispositivi galleggianti.

2.3 Analisi di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità stabiliti a livello regionale

Gli obiettivi di sostenibilità a livello regionale sono raccolti nella "Strategia Regionale per l'Ambiente e la Sostenibilità" (STRAS).

La STRAS individua gli obiettivi e indica quali azioni e quali strumenti sono attivati (o attivabili) a livello regionale.

Molti degli obiettivi ambientali presenti nella STRAS risultano non pertinenti per il Piano Regionale dei Porti.

Per gli obiettivi pertinenti, nella tabella che segue si riporta una analisi di coerenza, effettuata con la metodologia in uso per la Valutazione Ambientale Strategica.

		Pianificazione unitaria e globale	**Migliorare la vivibilità**	**Programmazione del potenziamento**	**Ottimizzazione delle configurazioni**
Biodiversità, flora e fauna	Conservare gli ecosistemi	+	np	+	+
Popolazione e salute umana	Tutelare la popolazione dai rischi sanitari originati da situazioni di degrado ambientale	+	+	np	+
Territorio e paesaggio	Garantire una corretta gestione della fascia costiera	+	+	+	+
	Garantire uno sviluppo territoriale integrato	+	+	+	+

Il Piano Porti, nel complesso, risulta coerente con l'obiettivo relativo alla conservazione degli ecosistemi, in quanto permette di inserire, nel territorio regionale, il sistema regionale dei porti (inteso sia dal punto di vista infrastrutturale che da quello funzionale) nella maniera più sostenibile possibile.

Analogamente, le considerazioni di sviluppo integrato e sostenibile presentate nel Piano Regionale dei Porti, permettono di perseguire un migliore rapporto tra le aree portuali e le popolazioni che abitano nei territori limitrofi, riducendo i rischi di degrado ambientale e i conseguenti rischi sanitari per la popolazione.

Il PRP, per le materie di propria competenza, persegue una corretta gestione della fascia costiera e contribuisce al raggiungimento di uno sviluppo territoriale integrato.

La presente analisi ha permesso di verificare che non esistono "non-coerenze" rispetto agli obiettivi ambientali considerati, ovvero che il PRP indirizza le proprie azioni in un quadro di sostenibilità.

3. SOSTENIBILITÀ DEI CRITERI PER LA PIANIFICAZIONE DELLE AREE PORTUALI

Le scelte localizzative non vengono operate dal piano in quanto necessitano di considerazioni tali da permettere di pervenire ad un accettabile punto di equilibrio tra esigenze tecniche, economiche e di tutela paesaggistica e ambientale.

Nel Piano regionale dei Porti vengono però introdotti dei parametri dimensionali e funzionali che costituiscono gli standard minimi per garantire un funzionale inserimento delle strutture nel territorio.

Di seguito si riportano gli aspetti più significativi a livello di pianificazione regionale in un ottica di sostenibilità.

Ulteriori criteri previsti nel Piano hanno carattere ingegneristico e interazioni trascurabili con gli aspetti ambientali.

3.1 OPERE MARITTIME ESTERNE E INTERNE AL PORTO

Per la realizzazione delle opere a mare vengono individuati diversi criteri di inserimento in relazione alle singole tipologie di opere.

Una errata realizzazione delle opere può comportare problemi di carattere economico, gestionale ma anche ambientale.

Ad esempio, gli interventi di contrasto ai fenomeni di interrimento possono avere come conseguenza intorbidimento o inquinamento delle acque, e possono comportare un aumento dell'utilizzo delle risorse energetiche.

I criteri proposti dal Piano Regionale dei Porti tentano di prevenire alla fonte determinati fenomeni.

Specchio acqueo

L'area complessiva raccomandata del bacino protetto in genere si calcola partendo da una "flotta progetto" caratterizzata da imbarcazioni medio-grandi: questo può condurre a sovradimensionamenti.

Il Piano Regionale dei Porti individua un'area raccomandata standard (100-200 m2 inclusiva degli spazi di manovra) che permette di ridurre il rischio di sovradimensionamenti.

Canale d'accesso al porto

L’esecuzione di un canale di accesso in fondali sabbiosi o limosi presenta problemi di mantenimento nel tempo se realizzato all'interno della "fascia attiva", sensibile ai fenomeni di modellazione morfologica per effetto del trasporto solido, con gli inevitabili riflessi sulla sicurezza della navigazione.

Il Piano Regionale dei Porti individua criteri al fine di ridurre i problemi di mantenimento e in particolare suggerisce di condurre un attento studio rivolto a quantificare la frequenza dei dragaggi necessari al mantenimento del canale ed i conseguenti oneri economici.

Imboccatura del porto

Al fine di evitare interrimenti o altri problemi di mantenimento, come per il canale di accesso, il Piano Regionale dei Porti suggerisce criteri progettuali e l’elaborazione di un attento studio rivolto a quantificare la frequenza dei dragaggi necessari al mantenimento dell'imboccatura ed i conseguenti oneri economici.

3.2 STANDARD NAUTICI, AMBIENTALI E PER SERVIZI E ATTREZZATURE DI BASE A TERRA, SULLE BANCHINE E PONTILI

Una corretta realizzazione delle opere a terra può rendere più efficienti, e quindi meno impattanti, i processi che si svolgono all’interno del porto e i rapporti tra porto e città.

Le risorse e i fattori coinvolti possono essere di varia tipologia e natura come ad esempio:

- i flussi di traffico (e le conseguenti emissioni di inquinanti in atmosfera) sono interrelazionati con la disposizione di parcheggi e servizi;
- una corretta pianificazione dei servizi igienici, delle fognature e degli impianti connessi può prevenire fenomeni (anche accidentali) di inquinamento delle acque;
- sono previste procedure per un corretto smaltimento dei rifiuti tra cui anche la presenza di un impianto per la raccolta degli oli esausti;
- vengono garantite condizioni minime di qualità delle acque interne attraverso l’impianto di ricambio e ossigenazione.

Parcheggi per automobili e carrelli per il trasporto di imbarcazioni

I parcheggi devono essere localizzati in aree direttamente servite dalla viabilità esterna e dotati di spazi di idonee dimensioni per il deposito dei carrelli di servizio e per il transito dei mezzi di soccorso.

Servizi igienici

Vengono suggeriti quantità e localizzazioni funzionali alle reali esigenze.

Fognature e impianti connessi

Vengono forniti criteri per la realizzazione della rete per la raccolta di acque piovane (rete drenante) e nere (rete fognaria) a terra ed è previsto il loro convogliamento a impianti di trattamento.

Per quanto riguarda la rete fognaria per la raccolta di acque nere prodotte dalle imbarcazioni, le acque nere prodotte dalle imbarcazioni debbono essere distinte in due categorie:

- quelle prodotte da wc di tipo chimico con serbatoio asportabile, che necessitano di un punto di svuotamento e pulitura a terra, da ubicare in corrispondenza dei servizi igienici;
- quelle raccolte in apposito serbatoio fisso, posizionato all'interno dell'imbarcazione e dotate di collettore unificato ISO 4567 per lo svuotamento tramite un sistema a depressione.

In entrambi i casi i reflui devono essere successivamente convogliati alla rete fognaria.

È raccomandata l'installazione di almeno un impianto per la raccolta delle acque oleose in prossimità delle aree tecniche e cantieristiche del porto.

L'impianto di raccolta delle acque oleose deve essere corredato da un impianto disoleatore per far rientrare la concentrazione di idrocarburi nei limiti tollerati dal consorzio o ente responsabile del depuratore fognario.

Impianto per la raccolta degli oli esausti

È raccomandata:

- l'adozione di almeno un impianto portatile per la raccolta degli oli esausti direttamente dal motore dell'imbarcazione;
- l'individuazione di un punto stoccaggio di tali oli.

Impianti per la raccolta e lo smaltimento di rifiuti solidi

Sono presenti indicazioni per un corretto dimensionamento delle strutture funzionali alla raccolta dei rifiuti.

Deve essere assicurato lo smaltimento giornaliero dei rifiuti umidi ed eventualmente dei rifiuti secchi non riciclabili.

Impianto per il ricambio e l'ossigenazione delle acque interne

Un ridotto ricambio delle acque interne portuali può produrre concentrazione di sostanze inquinanti e riduzione del tasso di ossigeno disciolto.

Nei mari a bassa escursione di marea è necessario favorire artificialmente la circolazione delle acque in ambito portuale.

4. ANALISI DI SOSTENIBILITÀ DEGLI OBIETTIVI DEI SINGOLI PORTI

Sulla base della legislazione vigente, i porti regionali possono essere così suddivisi:

- porti di competenza statale:
  - Ancona (AN)
  - Pesaro (PU)
  - San Benedetto del Tronto (AP)

- porti di competenza regionale:
  - Fano (PU)
  - Senigallia (AN)
  - Numana (AN)
  - Civitanova M. (MC)
  - Porto S. Giorgio (AP)

Sebbene la pianificazione di dettaglio a livello di singolo porto venga effettuata attraverso i Piani Regolatori Portuale, il Piano Regionale dei Porti individua, caso per caso, gli obiettivi per ogni singolo porto.

Nel presente paragrafo verrà quindi portata avanti un'analisi della sostenibilità degli obiettivi a livello di singolo porto.

Porto di Pesaro

È prevista la realizzazione di un avamporto sufficientemente protetto dai mari provenienti da tutte le direzioni, in modo da consentire un più comodo e sicuro accesso sia al porto interno che alla darsena di ponente, in modo tale da consentirne l'operatività di anche a fini commerciali.

Con l'attivazione della darsena di ponente potranno essere perseguiti i seguenti obiettivi:

1. *Utilizzo sostenibile del territorio.* Le modalità di realizzazione previste consentono di ottenere una maggiore disponibilità di spazio (per le funzioni di diporto e di turismo) senza consumare ulteriore territorio. Inoltre le previsioni si inseriscono in maniera coerente con le scelte programmatiche dell'Amministrazione Comunale di Pesaro per l'assetto del territorio che conferiscono una funzione esclusivamente commerciale e industriale marittima al cuneo di territorio esistente tra i

due specchi acquei del Foglia e quello del porto, mentre le zone a sud ed a nord di tali specchi, assumeranno valenza esclusivamente turistica e residenziale.

2. *Notevole aumento dei traffici di merci solide e aumento dei flussi di traffico in merci tradizionali sciolte.* Tale obiettivo, anche se non ha implicazioni direttamente ambientali, va letto nel quadro complessivo delle modalità di trasporto merci attuali. Il potenziamento della modalità marittima, infatti, comporta l'ottimizzazione degli scambi ed il riequilibrio del trasporto interno, con uno sgravio delle modalità stradale o ferroviaria. Questo ha conseguenze positive sull'ambiente, soprattutto in relazione alla possibile diminuzione del trasporto merci su gomma con le conseguenti riduzioni in termini di emissioni inquinanti.
3. *Aumento della sicurezza.* In questo obiettivo si considera sia la maggiore sicurezza del Cantiere Navale di Pesaro (viene meno l'interferenza dei traffici e delle aree di lavoro a seguito dell'inserimento del nuovo approdo turistico) che la maggior sicurezza nei rientri in porto con maltempo alle unità da diporto (a seguito dell'allungamento della diga foranea).

Porto di Fano

Attraverso il Piano Regolatore Portuale è previsto il perseguimento di alcuni obiettivi principali. Di seguito se ne indicano i principali contenuti e le possibili ripercussioni in termini ambientali.

1. *Miglioramento della logistica interna ed esterna*. Una delle principali criticità legate al porto di Fano è rappresentata dalle interferenze tra la viabilità indotta dal porto (soprattutto quella legata alla cantieristica) e la viabilità ordinaria. Il PRP prevede la modifica della strada di ingresso al porto per consentire un migliore accesso alla darsena cantieristica ad imbarcazioni di lunghezza fino a 35 mt che continueranno ad essere costruite ed allestite nella zona industriale "Bellocchi". A tal proposito va considerato che è già prevista come opera infrastrutturale di interesse strategico nel PRG un nuovo collegamento ("strada delle barche") che permetterà di raggiungere il porto direttamente dalla zona industriale "Bellocchi", evitando buona parte del territorio urbanizzato. Sarà questa una struttura che, utilizzando in gran parte sedi stradali esistenti mediante allargamenti e

adattamenti, permetterà un più agevole scambio tra gli insediamenti industriali con un notevole sgravio di traffico sulle aree del centro cittadino. Per risolvere tale situazione problematica sarebbe opportuno, inoltre, valutare la fattibilità di realizzare una struttura “a giorno” per l’alaggio delle imbarcazioni lungo il litorale, in corrispondenza degli accessi stradali funzionali, per consentire un rapido collegamento con i cantieri della zona. Inoltre, si prevede una razionalizzazione della viabilità, finalizzata ad evitare le interferenze tra operatori della pesca, della cantieristica e dipartisti. Per quanto riguarda la viabilità interna, infine, è previsto il miglioramento della logistica delle zone interne all’area portuale evitando, per quanto possibile, le interferenze tra le zone riservate alle attività produttive e la viabilità principale di accesso al nuovo approdo turistico, cercando di conciliare requisiti di efficienza gestionale e di sicurezza.

2. *Definizione e organizzazione delle parti funzionali interne al porto.* È prevista una individuazione di “sotto-ambiti” che metta in evidenza anche le interazioni con le attività urbane e le connessioni con la città e il territorio. Verranno individuati per ogni sotto-ambito, indici e parametri che costituiscono le “unità di misura” necessarie a definire l’intensità della trasformazione prevista. Questo consente di calibrare gli interventi sulle reali necessità del territorio. Per quanto riguarda la destinazione dei tre specchi acquei, viene confermata quella attuale (vecchia darsena le banchine per la pesca, nella nuova darsena la cantieristica e pesca, nell'ultima darsena le imbarcazioni da diporto). È inoltre previsto il completamento di due aree destinandole ad attività produttive distinte: polo produttivo della pesca e sua filiera; polo produttivo della cantieristica.

Porto di Senigallia

Il porto di Senigallia si trova ad affrontare problemi preesistenti legati al rapporto con la città. Lo sviluppo del porto è stato accompagnato da una crescita della industria nautica di qualità, avvenuta soprattutto nel distretto del Cesano con l’insediamento di attività legate alla nautica ormai di livello internazionale sia per fatturato sia per numero di addetti.

Le imbarcazioni vengono realizzate in stabilimenti lontano dalla costa ma il settore ha necessità di punti di approdo e di stazionamento all’interno dei porti

marchigiani dove vengono effettuati gli allestimenti finali, le riparazioni e manutenzioni.

I trasporti speciali creano notevoli disagi per i residenti e per il traffico e costi notevoli per gli operatori. Pertanto gli obiettivi che si pone il Piano Regolatore Portuale sono strettamente legati alle dinamiche di interazione città-porto.

1. *Migliorare il rapporto città-porto.* In particolare si prevede di valutare la fattibilità tecnica di realizzare una struttura "a giorno" per alaggio delle imbarcazioni lungo il litorale in corrispondenza degli accessi stradali funzionali per consentire un rapido collegamento con i cantieri della zona. La costruzione di due pontili permetterebbe di alare le barche costruite o in deposito negli stabilimenti della Val Cesano e dalle altre strutture di ricovero invernale senza interessare per il trasporto all'area portuale la viabilità cittadina. Si costruirebbe un "sistema portuale" integrato attraverso il quale si ridurrebbero gli impatti negativi legati al traffico ed alla necessità di impegnare aree all'interno del porto per lavorazioni inquinanti. I pontili di alaggio del Cesano potrebbero essere un nodo di scambio facilmente accessibile, vista la viabilità esistente, il trasferimento delle imbarcazioni ai porti di Senigallia, Fano ed Ancona potrebbe avvenire via mare.
2. *Adeguamento del numero di posti barca senza ulteriori impatti infrastrutturali.* Approvazione dell'adeguamento tecnico funzionale del vigente P.R.P. per l'aumento del numero dei posti barca senza modificare le opere strutturali e idrauliche esistenti. Previsione di ricavare una nuova darsena e/o dei punti di ormeggio, mediante la realizzazione di modeste opere in mare nello specchio d'acqua racchiuso fra il sistema delle opere di difesa della costa ed il molo di ponente del nuovo avamporto fino a raggiungere un numero complessivo di 900 posti barca.

Porto di Ancona

I possibili sviluppi del porto di Ancona sono legati alle politiche delle infrastrutture dei trasporti in gioco a livello internazionale, che riguardano l'intera area dell'Adriatici e dello Ionio. Il Piano regolatore portuale rappresenta più che altro l'occasione per riproporre l'integrazione città-porto: tale rapporto è stato storicamente molto stretto in quanto il porto si è sviluppato in un'intima forzata connessione con la città, e viceversa, ma anche conflittuale, poiché le esigenze

del porto hanno spesso sacrificato quelle della città e hanno filtrato e talvolta ostacolato quelle con il mare.

A tal fine il Piano Regionale dei Porti si prefigge i seguenti obiettivi:

1. *Recupero dei beni architettonici e accessibilità.* L'accessibilità da parte di cittadini alle funzioni e ai beni presenti lungo l'arco del porto storico sarà migliorata mediante una nuova viabilità per l'accesso all'area dei cantieri navali esternamente allo spazio delle banchine, un sistema di parcheggi a servizio delle funzioni portuali e della fruizione della fascia urbana limitrofa, la rivitalizzazione della parte della città a ridosso del porto e una serie di percorsi pedonali che consenta la fruizione del fronte mare e la vista dei principali monumenti,. Nell'area portuale è infatti presente un sistema di beni culturali che comprende opere di particolare pregio che il Piano del Porto punta a recuperare e valorizzare, aumentandone la fruibilità estetica e funzionale.
2. *Risoluzione dei problemi dei collegamenti stradali e ferroviari.* La sostenuta movimentazione di merci via TIR, il continuo rafforzamento del traffico traghettistico, le caratteristiche stesse dei flussi di traffico, più connessi con l'offerta produttiva esterna che con quella territoriale locale del centro Italia, rendono ancora più cogente il problema dei collegamenti del Porto di Ancona con la grande viabilità. Vengono prese in considerazione nel piano del Porto anche soluzioni per il trasporto ferroviario relative al servizio viaggiatori e all'organizzazione ferroviaria dello scalo merci.

Porto di Numana

Il Piano Regolatore Portuale di Numana si pone i seguenti obiettivi

1. *Aumentare la sicurezza mantenendo l'attenzione all'integrazione con il sistema costiero e paesaggistico.* Il PRP individuerà come interventi prioritari quelli finalizzati alla messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale ed il miglioramento dell'imboccatura esistente per assicurare la tranquillità degli ormeggi anche in occasione di mareggiate di rilevante intensità e per ridurre l'interrimento dei fondali. Per l'imboccatura portuale verranno proposte, in via preliminare, più soluzioni con l'obiettivo di individuare quella ottimale che si integri con il sistema di difesa della costa, in rapporto al contesto di elevato pregio ambientale e paesaggistico. La messa in sicurezza del bacino portuale consentirà una migliore utilizzazione dello specchio acqueo

con la possibilità di un aumento dei posti barca. Per la parte delle opere marittime (ristrutturazione opere di difesa esterna, imboccatura e banchinamenti), verranno presentate delle proposte preliminari che saranno verificate mediante studi su modello matematico per individuare la conformazione ottimale delle opere.

2. *Integrazione porto-città.* La progettazione delle aree a terra sarà orientata dalla ricerca di soluzioni che consentano la piena integrazione del porto con la città mediante la previsione dei servizi necessari, la riqualificazione ambientale (delocalizzazione impianti fognari, impianti di trattamento acque di prima pioggia, integrazione verde pubblico, ecc..) e la creazione di percorsi pedonali e ciclabili, anche panoramici lungo le opere foranee esterne.

Porto di Porto San Giorgio

Il Piano Regolatore di Porto San Giorgio dovrà puntare ad uno sviluppo della città nel rispetto delle condizioni proprie della sostenibilità.

In particolare il Piano Regionale dei Porti si pone i seguenti obiettivi:

1. *Migliorare l'integrazione porto-città.* Il Piano regolatore di pone come obiettivo il recupero del rapporto città - porto, sia funzionalmente, con l'utilizzazione di aree limitrofe per collocare attrezzature e servizi sia aprendo l'ambito portuale alla città, con l'eliminazione di recinzioni e barriere che con la creazione di spazi percorribili a piedi, prospicienti gli specchi acquei; inoltre è prevista la realizzazione di una più efficiente rete viaria di collegamento, anche attraverso la ristrutturazione e/o il potenziamento di tratti della viabilità esistente
2. *Promuovere uno sviluppo del porto e delle attività connesse.* Il Piano regolatore si pone come obiettivo quello di promuovere uno sviluppo economico della città attraverso lo sviluppo delle attività economiche connesse al porto. In particolare prevede di realizzare una struttura in grado di rispondere alle esigenze di spazi e servizi espressi dalla nautica da diporto. È previsto inoltre il potenziamento delle attività economiche che si sviluppano nell'area portuale (pesca, cantieristica, nautica da diporto), sia attraverso la specializzazione delle darsene, sia con il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture (nuovo mercato ittico per la pesca, nuovi spazi per la cantieristica, qualificazione degli ormeggi e dei servizi a terra per il diporto, ecc.).

3. *Verificare prevenire possibili impatti.* È previsto il monitoraggio delle variazioni batimetriche e della linea di battigia delle spiagge limitrofe, per riscontrare variazioni significative e provvedere a porre in essere interventi rivolti alla ricerca di un equilibrio idrodinamico e sedimentologico accettabile.

Porto di Civitanova Marche

Il Piano regolatore del Porto di Civitanova Marche prevede una serie di interventi strutturali di completamento che possono essere inquadrati all'interno dei seguenti obiettivi di riferimento:

1. *Migliorare la funzionalità del porto.* Migliorare la funzionalità del porto sia per quanto riguarda la protezione degli specchi acquei interni dalle agitazioni provenienti dalla traversia, sia per quanto attiene all'interrimento degli stessi e dell'avamporto: verranno completate le opere marittime previste nel P.R.P. approvato nel 2005.
2. *Migliorare il rapporto Porto-Città.* Nell'ambito del progetto urbanistico sarà prevista la ristrutturazione e rifunzionalizzazione delle parti di città disordinatamente cresciute tra il "borgo" ed il confine portuale, spazi particolari che debbono essere pensati come trait d'union tra acqua e terraferma; inoltre è prevista la destinazione funzionale delle aree a terra, con l'individuazione dei servizi portuali; infine verrà curata la composizione volumetrica degli edifici, la funzionalità dei percorsi e con l'uso attento dei materiali, per far si che la "macchina porto" si inserisca fluidamente nel contesto della città costruita e, al tempo stesso, proponga una immagine qualificata ed armoniosa del waterfront.

Porto di San Benedetto del Tronto

L'obiettivo progettuale per l'area portuale e gli ambiti di intervento contermini, a medio e lungo termine è la realizzazione di un modello integrato di rifunzionalizzazione di attività differenti e fortemente interrelate.

A tal fine sono previsti i seguenti obiettivi:

1. *Riqualificazione funzionale.* La necessità di governare le trasformazioni del territorio e di indirizzarne lo sviluppo impone la scelta di interventi di riqualificazione funzionale necessari per la riorganizzazione e la riqualificazione dell'area Portuale, delle aree di sovrapposizione città/porto e di quelle infrastrutturali adiacenti.

2. *Valorizzazione delle vocazioni della città.* Il porto ha un grande potenziale strategico capace di valorizzare le vocazioni della città e di innescare nuove opportunità produttive. In particolare, saranno sviluppate le funzioni del porto afferenti i seguenti aspetti:
   - le aree turistico-commerciali;
   - la ricettività;
   - l'approdo turistico;
   - il porto peschereccio;
   - la cantieristica;
   - i servizi tecnici portuali;
   - la futura darsena nord.

5. GLI STRUMENTI DI VERIFICA AMBIENTALE NEI SUCCESSIVI LIVELLI DI PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE

5.1 La VAS dei piani regolatori dei Porti

La legge 84/94 (art. 5), nel prevedere che il Piano Regolatore Portuale fosse sottoposto alla procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA), ha creato una serie di problemi, primo tra tutti quello legato alla difficile integrazione della valutazione ambientale nell'iter di redazione del Piano.

In altri termini, era stato esteso il campo di applicazione della VIA, nata per la valutazione ambientale di progetti e/o di opere, anche ai processi di programmazione e di pianificazione.

La Valutazione d'Impatto Ambientale è, infatti, un processo di valutazione che individua gli effetti sull'ambiente generati da alcune opere e determina, nel contempo, le misure di mitigazione e di compensazione degli impatti negativi che queste stesse opere possono produrre sull'ambiente circostante.

Essa perde di efficacia e significato se applicata ad un Piano, anche perché si tratterebbe di concepire la valutazione del Piano come sommatoria delle valutazioni delle singole opere che lo compongono.

La VIA per le opere di infrastrutturazione dei porti poteva avere un senso prima dell'entrata in vigore della stessa Legge 84/94, quando per "Piano del Porto" si intendeva esclusivamente la pianificazione delle opere di grande infrastrutturazione e non riguardava invece complessivamente la pianificazione urbanistica, territoriale e infrastrutturale di tutta l'area portuale.

La natura complessiva e processuale che oggi assume il Piano Regolatore del Porto, proprio grazie alla Legge 84/94, fa si che esso sia assimilabile ad un vero e proprio strumento di pianificazione urbanistica, territoriale e infrastrutturale.

La sua valutazione ambientale, pertanto, è un procedimento analitico che assume tutta la complessità di un atto pianificatorio.

Intorno alla criticità del rapporto tra VIA e strumenti di pianificazione si è generato, non solo in Italia, un dibattito particolarmente attivo che ha portato l'Unione Europea all'introduzione di un nuovo strumento di valutazione: la Valutazione Ambientale Strategica (Direttiva 2001/42/CE).

Questo documento è molto importante perché ha colmato le lacune operative e concettuali della VIA.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) nasce, infatti, per garantire l'integrazione tra questioni ambientali e i Piani e Programmi.

La VAS è un processo che accompagna l'intera redazione del piano o programma e permette di indirizzare le scelte verso una maggiore sostenibilità.

È uno strumento flessibile, capace di inserirsi nella fase più complessa della pianificazione e, quindi, di incidere "a monte" sulle decisioni che possono influenzare la situazione ambientale.

La VAS, in altri termini, è un processo di verifica della rispondenza delle finalità del Piano con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile.

Nella VAS si vagliano le alternative strategiche e si introduce il concetto della "sostenibilità" come obiettivo prioritario dell'insieme delle azioni attivate dal Piano.

Rispetto alla VIA, la VAS considera con maggior rigore gli effetti cumulativi, sinergici e indiretti sul piano ambientale derivanti dall'implementazione dei Piani, assumendone gli orizzonti temporali di lungo termine e gli effetti spaziali in cui si collocano le scelte progettuali.

La VAS, in definitiva, si adatta maggiormente alla forma che ha assunto, con l'entrata in vigore della Legge 84/94, il Piano Regolatore Portuale e risponde con maggiore efficacia alla sua verifica ambientale.

La Direttiva 2001/42/CE del parlamento e del Consiglio Europeo, entrata in vigore il 21 luglio 2004 è stata recepita in Italia solo a partire dal 31 luglio 2007 quando è entrata in vigore la Parte Seconda del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale" (Codice ambiente).

Il Decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 ("Correttivo") ha introdotto modifiche alla parte seconda del D.Lgs 152/2006 ed è entrato in vigore il 13 febbraio 2008.

La Regione Marche, con la Legge Regionale 12 giugno 2007, n. 6 ha recepito la normativa in materia di VAS, demandando la definizione delle procedure ad apposite linee guida.

Sulla base della normativa vigente, la procedura di VAS si applica:

- ai piani e i programmi che sono elaborati per la valutazione e la gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti soggetti a valutazione di impatto ambientale in base alla normativa vigente;
- ai piani e i programmi per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti della rete Natura 2000 di cui alle direttive

79/409/CEE e 92/43/CEE, si ritiene necessaria una valutazione di incidenza ai sensi della normativa vigente.

Possono inoltre essere sottoposti a VAS, previa verifica dell'Autorità Competente, i piani e i programmi, diversi da quelli sopra elencati, contenenti la definizione del quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di opere ed interventi i cui progetti, pur non essendo sottoposti a valutazione di impatto ambientale, possono tuttavia avere effetti significativi sull'ambiente.

Pertanto, in linea con gli indirizzi comunitari, nazionali e regionali, saranno sottoposti a VAS i singoli Piani Regolatori Portuali dei porti di competenza regionale nelle fasi di definizione delle scelte strategiche mentre si attiverà la procedura di VIA nella redazione di progetti e di opere specifici.

In campo portuale l'applicazione della VAS, pertanto, tende a superare i limiti concettuali dell'applicazione della VIA al PRP dovuto all'entrata in vigore della Legge 84/94.

LA VIA, pertanto, continua a svolgere la sua efficacia solo con riguardo a quelle opere la cui particolare natura (grandi opere marittime) esige uno specifico approfondimento tecnico e per i piani regolatori portuali di competenza statale fino a quando la legge 84/94 continuerà ad avere tale tipo di impianto normativo.

Per i porti di competenza statale, pertanto, il piano continuerà ad essere sottoposto a VIA e la Regione all'atto dell'approvazione di tali piani considererà la VAS inclusa nella VIA in quanto quest'ultima contiene tutti gli aspetti necessari per la procedura di VAS, ovvero:

- la valutazione dei possibili effetti sull'ambiente;
- la valutazione degli effetti cumulativi;
- la verifica di soluzioni e scenari alternativi,
- la coerenza con il quadro pianificatorio e programmatico (e quindi strategico) vigente;
- l'individuazione delle azioni di mitigazione;
- l'identificazione di un sistema di monitoraggio degli effetti;
- il processo di partecipazione e coinvolgimento del pubblico interessato.

Analogamente a quanto previsto al punto 9 del paragrafo 1.3 delle linee guida regionali (relativo a opere soggette a VIA in variante agli strumenti urbanistici) si ritiene a maggior ragione, per semplificare i procedimenti amministrativi e per evitare duplicazioni nelle valutazioni, che il processo di VIA applicato a un piano comprenda in maniera esaustiva tutti i contenuti e i principi racchiusi nel procedimento di VAS.

Pertanto per i porti di competenza statale, esplicata la procedura di VIA nazionale non sarà più necessario espletare la procedura di VAS di competenza regionale.

Le procedure di elaborazione, adozione e approvazione dei Piani Regolatori Portuali per i porti di competenza statale e regionale e delle relative varianti sono disciplinate dalle Norme Tecniche di attuazione del presente Piano e sintetizzate nei diagrammi a blocchi delle seguenti pagina.

LEGENDA DEGLI ACRONIMI UTILIZZATI NEI DIAGRAMMI

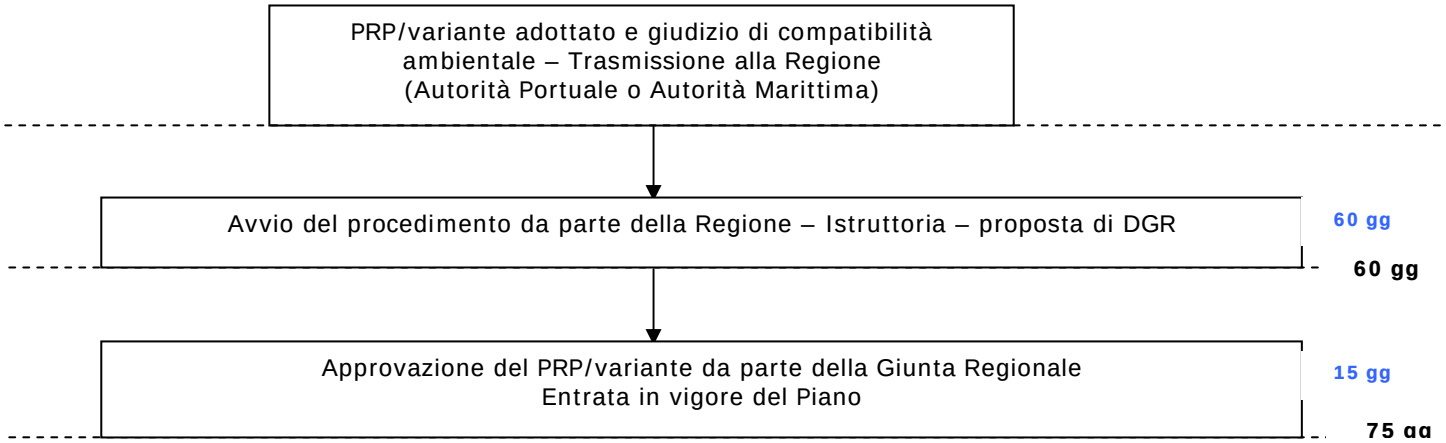
Nel caso dei PRP e delle varianti nella VAS risulta:

- Autorità competente (**AC**): Regione
- Autorità Procedente (**AP**): Regione

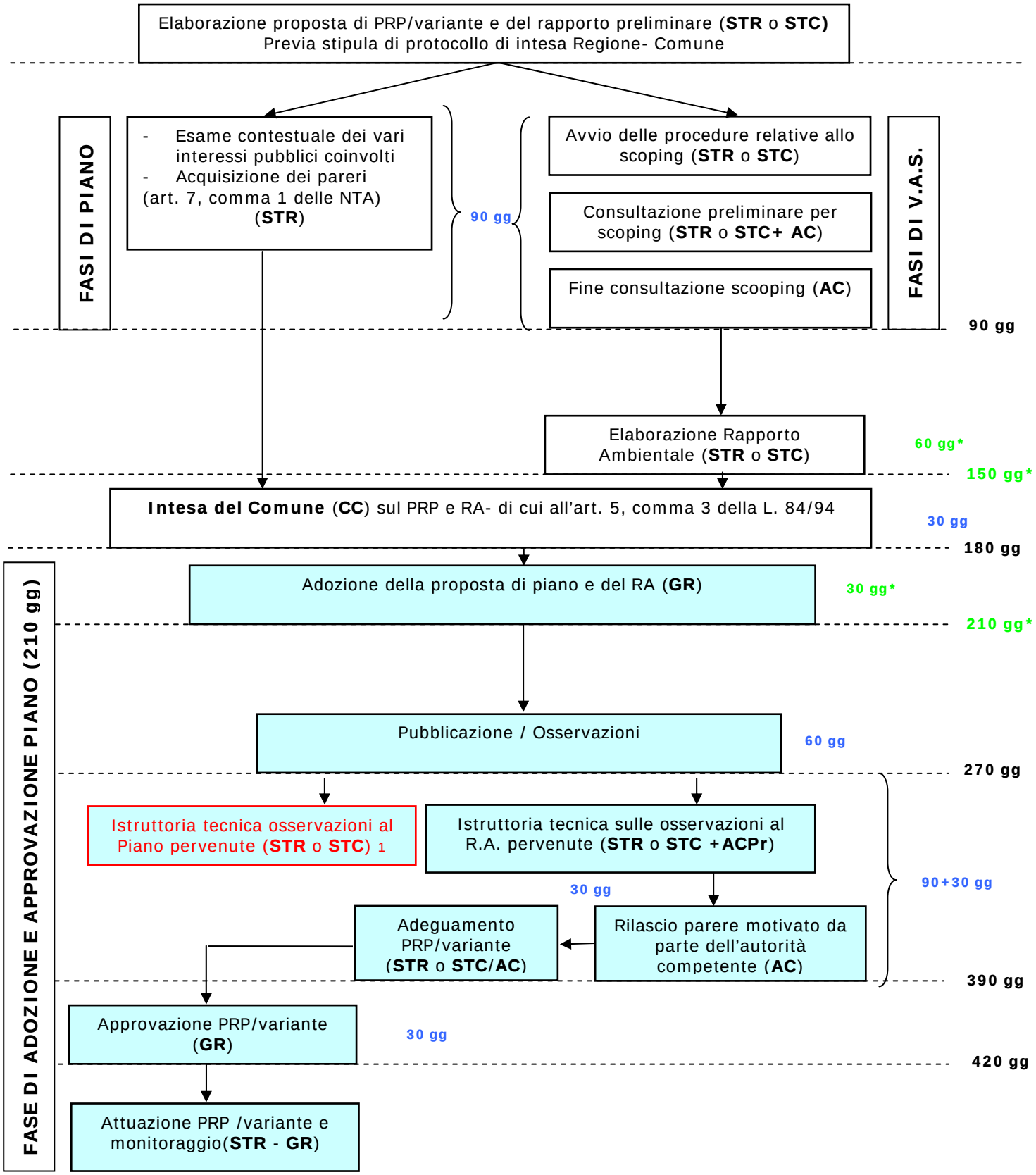
Inoltre:

- l'elaborazione del PRP o variante e degli elaborati relativi agli adempimenti VAS potrà essere espletata sia dalla Struttura Tecnica Regionale (**STR**) che dalla Struttura Tecnica Comunale (**STC**).
- L'adozione e l'approvazione del PRP o variante è di competenza della Giunta Regionale (**GR**) previa intesa del Comune espressa con Delibera del Consiglio Comunale (**CC**).

PROCEDURA ART. 6 DELLE NTA – PORTI DI COMPETENZA STATALE



PROCEDURA ART. 7 DELLE NTA – PORTI DI COMPETENZA REGIONALE



(*)durata indicativa

1 L'Autorità Competente (struttura regionale competente per la VAS) in collaborazione con l'autorità procedente (AC+STR o STC) deve valutare tutte le osservazioni pervenute, in considerazione del fatto che anche osservazioni di carattere prettamente pianificatorie potrebbero avere, qualora accolte in sede di adozione definitiva da parte della Giunta Regionale, ripercussioni ambientali. Si sottolinea che l'istruttoria finalizzata all'adozione definitiva del PRP o sua variante in Giunta Regionale deve essere avviata simultaneamente a quella per la procedura di VAS al termine dei 60 gg previsti per la consultazione pubblica e non al termine dei 90 gg previsti per la conclusione del procedimento di VAS (parere motivato)

5.2 La VIA delle grandi opere

Le strutture dedicate alla nautica (porti, ridossi, punti di ormeggio, approdi turistici) possono essere soggette alle procedure di valutazione di impatto ambientale (VIA).

In particolare, nei porti, nelle aree demaniali e nelle zone di mare territoriale prospicienti, dove in base al presente piano, è stata prevista la possibilità di realizzare nuove strutture dedicate alla nautica da diporto si procederà:

- nel caso dei porti secondo la discliplina di cui al D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509,
- nel caso dei ridossi e dei punti di ormeggio secondo quanto stabilito nelle norme tecniche di attuazione del presente Piano.

In entrambi i casi, per tali opere si rientra nell'ambito di applicazione della L.R. 14 aprile 2004, n. 7 e ss. mm. e ii..

Le opere rientranti nell'ambito di applicazione del D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 possono essere ricomprese, a seconda delle loro caratteristiche, in uno degli allegati della L.R. 14 aprile 2004, n. 7 e ss. mm. e ii. come di seguito riportato:

<u>Allegato A1 – "elenco delle tipologie progettuali di cui all'art. 4, comma 1:</u>

"h) Porti turistici e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ha o le aree esterne interessate superano i 5 ha, oppure i moli sono di lunghezza superiore a 500 m"

<u>Allegato B1 – "elenco delle tipologie progettuali di cui all'art. 4, comma 1"</u>

"b) Porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti di pesca e le vie navigabili."

"h) Porti turistici e da diporto con parametri inferiori a quelli indicati nella lettera h) dell'allegato A1, nonché progetti di intervento su porti esistenti"

Discorso a parte meritano i ridossi e i punti di ormeggio.

In base a quanto stabilito nel presente Piano tale categorie di opere sono, per il loro modesto impatto, ricomprese tra le opere di difesa costiera.

Ai sensi dell'art. 6, comma 1 delle Norme tecniche di Attuazione del Piano Di Gestione Integrata Delle Aree Costiere (approvato con Delibera Amministrativa di Consiglio Regionale n.169 del 02.02.2005) è sconsigliata, ma non proibita, la realizzazione *"di nuove opere marittime trasversali, compresi i prolungamenti di moli foranei dei porti esistenti, in considerazione dei comprovati effetti negativi sulla linea di costa"*.

Il presente piano fissa dei parametri per tali tipologie di opere che garantiscano il rispetto delle NTA del Piano di gestione integrata delle aree costiere e comunque per tale categoria di opere dovrà essere svolta, preliminarmente alla loro approvazione, la procedura di verifica ai sensi dell'art. 4, comma 1 della L.R. 14 aprile 2004, n. 7 e ss. mm. e ii. in quanto ricomprese nell'Allegato B1 – "elenco delle tipologie progettuali di cui all'art. 4, comma 1"

"f) Opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare, ad eccezione degli interventi di ripascimento finalizzati al ripristino dello stato dei luoghi."

La procedura di verifica, così come specificato nel comma 7 dell'art. 6 della LR 7/2004, ha la sola finalità di stabilire l'assoggettamento o l'esclusione di un progetto della procedura di VIA.

La verifica si configura pertanto come un atto eminentemente tecnico che l'Autorità Competente, in questo caso la Regione, deve rilasciare a seguito di un procedimento condotto dai propri uffici, che si avvalgono di professionalità interne al proprio ente, dell'ARPAM e del Corpo Forestale dello Stato.

Rimane facoltà dell'Autorità Competente coinvolgere altri soggetti quali i comuni ed amministrazioni interessati attraverso conferenze di servizi.

REGIONE MARCHE

Servizio Governo del Territorio – Mobilità – Infrastrutture

P.F. Demanio Idrico – Porti – LL.PP.

PIANO REGIONALE DEI PORTI

A4 - RELAZIONE DI SINTESI

(Allegata alla deliberazione 2 febbraio 2010, n. 149)

Hanno redatto il Piano Regionale dei Porti:

Ing. Giorgio Occhipinti – Responsabile del Piano
Ing. Nicoletta Santelli
Arch. Fabiola Ferrarin

Con la collaborazione di:
Dott. Giacomo Candi per la redazione del capitolo della Pesca
Dott.ssa Gaia Galassi per la redazione della "Relazione preliminare di sostenibilità ambientale"

Hanno collaborato:
Geom. Carmine Bellino
Geom. Angelo Olivi
P.I. Eugenio Giuliani

Hanno collaborato alla redazione del Progetto preliminare dell'anno 2004:
Ing. Carlo Duca
Sig.ra Antonietta Masturzo
Sig.ra Adolfina Talenti

In materia portuale in capo alla Regione Marche, in base al D.Lgs 112/98 e alla L.R. 10/99, permangono le funzioni di programmazione e di indirizzo svolti attraverso strumenti normativi diversi, in particolare si esplicano:

1. nella partecipazione al potere statale di indirizzo e coordinamento delle funzioni conferite agli Enti Locali attraverso la Conferenza permanente Stato/Regioni (art. 8 Legge n° 59/1997) e le forme di collaborazione in atto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il Ministero delle Finanze,

2. nel coordinamento in ambito regionale delle funzioni gestionali esercitate dalle Province e dai Comuni, al fine di assicurare uno sviluppo uniforme del territorio costiero nel rispetto delle singole specificità ambientali, culturali ed economico/produttive,

3. nella competenza a redigere il Piano Regionale dei Porti e degli Approdi Turistici e a dettare norme di attuazione nel rispetto della legislazione quadro statale.

NELL'AMBITO DI TALI FUNZIONI E COMPITI si inserisce il PIANO REGIONALE DEI PORTI che nello specifico è normato:

- **Dalla Legge n. 494/93 che all'art. 6, ha previsto il potere delle Regioni di approvare "piani di utilizzo del demanio marittimo", concertati con le Associazioni di Categoria dei concessionari e l'Autorità Marittima, vincolanti per i Comuni che in merito esprimono il loro parere.**

- **Dalla Legge Regionale n. 46/92 che all'art. 7 individua degli appositi strumenti di programmazione Regionale i "Piani regionali di Settore".**

OBIETTIVI DEL PIANO:

- **ordinare l'intera materia con una corretta e unitaria pianificazione del territorio, in modo da offrire ai diversi soggetti istituzionali e del mondo imprenditoriale una piattaforma programmatica sulla quale è possibile l'incontro con regole, norme e procedure certe e trasparenti, per assicurare uno sviluppo sostenibile dei vari settori (attività commerciale, di servizio ai passeggeri, della cantieristica, della pesca, turistico e da diporto) del "sistema portuale marchigiano"**;
- **Individuare le più idonee configurazioni infrastrutturali ed organizzative dei porti, dei sistemi di trasporto, delle aree Waterfront e dei territori circostanti.**

OBIETTIVI DEL PIANO:

- **Migliorare la vivibilità locale e la mobilità delle persone e dei flussi economici, con particolare riferimento ai flussi turistici legati all'importante settore, in fase di crescente sviluppo, della nautica da diporto.**
- **Caratterizzare le aree portuali della Regione Marche dal punto di vista programmatico/pianificatorio, urbanistico e territoriale-ambientale al fine di effettuare una verifica preliminare con lo scopo di programmare l'eventuale potenziamento, ammodernamento delle infrastrutture esistenti,**
- **Razionalizzare la pianificazione urbanistica e valutare l'eventuale prospettiva di pianificare nuove strutture lungo il litorale marchigiano.**

Nell'elaborazione del piano si è tenuto in debito conto l'intersettorialità della materia trattata che è condizionata e a sua volta condiziona aspetti legati a:

- **trasporti e logistica,**
- **pianificazione urbanistica,**
- **economia di settori come la pesca, turismo, cantieristica etc.**
- **ambiente.**

ASPETTI ANALIZZATI PER LA REDAZIONE DEL PIANO:

- **analisi degli strumenti normativi e degli atti di indirizzo di livello comunitario, nazionale e regionale;**
- **inquadramento territoriale delle aree di riferimento;**
- **identificazione degli ambiti portuali oggetto di studio:**
  - **Pesaro**
  - **Fano**
  - **Senigallia**
  - **Ancona**
  - **Numana**
  - **Porto San Giorgio**
  - **Civitanova Marche**
  - **San Benedetto del Tronto**
- **analisi dei piani e dei programmi a carattere urbanistico ed ambientale, insistenti sugli ambiti territoriali in oggetto.**

ATTIVITA' SVOLTE:

- **raccolta della documentazione, in particolar modo degli strumenti di programmazione e di pianificazione vigenti;**
- **valutazione dei dati raccolti;**
- **individuazione degli obiettivi da perseguire**;
- **proposte per l'ottenimento di tali obiettivi .**

MODALITA' DI SVOLGIMENTO DEL LAVORO:

- **redazione dello studio preliminare del Piano regionale dei Porti (dicembre 2004);**
- **presentazione dello studio preliminare del Piano agli Enti ed alle Categorie interessate (luglio 2006);**
- **svolgimento tavoli tecnici con gli Enti e le categorie interessate per ogni realtà portuale;**
- **raccolta dati ed elaborazione studi sulle previsioni di sviluppo e sui piani regolatori di ogni porto;**
- **analisi e comparazione delle situazioni attuali e delle esigenze future;**
- **individuazione delle esigenze in rapporto alle prospettive di sviluppo delle varie attività;**
- **redazione della relazione generale e degli elaborati della proposta definitiva del Piano Regionale dei Porti.**

REGIONE MARCHE

Servizio Governo del Territorio – Mobilità – Infrastrutture

P.F. Demanio Idrico – Porti – LL.PP.

PIANO REGIONALE DEI PORTI

Servizio Governo del Territorio, Mobilità e Infrastrutture
P.F. Demanio Idrico – Porti – LL.PP.

PIANO REGIONALE DEI PORTI

RELAZIONE GENERALE

INDICE

1 PREMESSA 4

2 LA PIANIFICAZIONE PORTUALE IN ITALIA 6

2.1 LA LEGGE 84/94 6

2.1.1 La nuova classificazione dei porti 6
2.1.2 Limiti e innovazioni 7

2.2 LE "LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PIANI REGOLATORI PORTUALI" del CONSIGLIO SUPERIORE dei LL.PP. 9

2.3 LE NUOVE COMPETENZE DELLA REGIONE IN MATERIA DI PORTI E DEMANIO MARITTIMO 11

2.4 ATTUALE CLASSIFICAZIONE DEI PORTI DELLA REGIONE MARCHE 16

3 LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA E PORTUALE NELLE MARCHE 19

3.1 PIANI, PROGRAMMI E ATTI DI INDIRIZZO SOVRAORDINATI 19

3.1.1 IL QUADRO COMUNITARIO 19
3.1.2 IL QUADRO NAZIONALE 23
3.1.3 IL QUADRO REGIONALE 27
3.1.4 IL QUADRO PROVINCIALE 29

3.2 IL PIANO REGOLATORE PORTUALE E IL PRG 31

4 PIANO REGIONALE DEI PORTI 33

4.1 MOVIMENTO MARITTIMO NEI PORTI DELLA REGIONE MARCHE 34

4.2 I PORTI DELLA REGIONE MARCHE 40

4.2.1 PORTO DI PESARO 40
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 40
4.2.2 PORTO DI FANO 49
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 49
4.2.3 PORTO DI SENIGALLIA 57
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 57
4.2.4 PORTO DI ANCONA 63
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 63

1

REGIONE MARCHE

Servizio Governo del Territorio – Mobilità – Infrastrutture

P.F. Demanio Idrico – Porti – LL.PP.

4.2.5 PORTO DI NUMANA 104
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 104
4.2.6 PORTO DI CIVITANOVA MARCHE 110
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 110
4.2.7 PORTO DI PORTO SAN GIORGIO 119
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 119
4.2.8 PORTO DI SAN BENEDETTO 126
ANALISI STATO DI FATTO, OBIETTIVI STRATEGIE 126
4.2.9 STRUTTURE MINORI PER LA NAUTICA DA DIPORTO 134
GABICCE MARE - VALLUGOLA 134
DARSENA GABICCE MARE 135
PORTICCIOLO DI VALLUGOLA 135
FOCE DEL FIUME FOGLIA 136
DARSENA INTERNA – PORTO POTENZA PICENA 136

5 CRITERI PER LA PIANIFICAZIONE DELLE AREE PORTUALI NELLE MARCHE 137

5.1 LA PIANIFICAZIONE PORTUALE E LE VALUTAZIONI AMBIENTALI 137

5.2 INDIRIZZI GENERALI PER LA PIANIFICAZIONE DEI PORTI TURISTICI 139

6 ANALISI E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE MARCHIGIANO 158

6.1 COMMERCIALE E PASSEGGERI 158

6.2 LA CANTIERISTICA 162

6.2.1 Il settore della nautica da diporto in Italia: cantieristica, accessori e motori 162
6.2.2 Il settore della cantieristica nelle Marche 164
6.2.3 Il distretto del mare 171
6.2.4 Obiettivi del piano per lo sviluppo del settore 173

6.3 LA PESCA 175

6.3.1 Contesto normativo 175
6.3.2 Il settore ittico nella Regione Marche 178
6.3.3 La pesca marittima nelle Marche 180
6.3.4 Obiettivi del piano per lo sviluppo del settore 184

6.4 IL TURISMO NAUTICO 188

6.4.1 PORTI TURISTICI 188

2

6.4.1.1 L'offerta di posti barca 189
6.4.1.2 La domanda di posti barca 192
6.4.1.3 Previsione di sviluppo della domanda e analisi delle necessità future 200
6.4.2 RIDOSSI E/O PUNTI DI ORMEGGIO LUNGO LA COSTA 206

7 PIANIFICAZIONE MANTENIMENTO QUOTE FONDALI IMBOCCATURE E BACINI INTERNI DEI PORTI 209

7.1 Problematica dei dragaggi portuali nelle Marche 209

7.2 Localizzazione casse di colmata 212

7.3 Interventi preventivi canali di accesso 213

8 PROGRAMMA INTERVENTI – STIMA DI MASSIMA 216

8.1 PORTO DI PESARO 216

8.2 PORTO DI FANO 217

8.3 PORTO DI SENIGALLIA 217

8.4 PORTO DI ANCONA 218

8.5 PORTO DI NUMANA 219

8.6 PORTO DI CIVITANOVA MARCHE 219

8.7 PORTO DI PORTO SAN GIORGIO 220

8.8 PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO 220

8.9 RIDOSSI E/O PUNTI DI ORMEGGIO LUNGO LA COSTA 220

ALLEGATO 1: NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE 221

ALLEGATO 2: ELEBORATI GRAFICI 221

3

CLASSIFICAZIONE DEI PORTI

In base alla Legge 84/94 i porti della Regione Marche risultano così classificati:

-**PORTO DI ANCONA**	categoria 1 ª (difesa militare e sicurezza dello Stato) categoria 2 ª - classe 1 ª - Competenza Stato Sede di **Autorità Portuale**
-**PORTO DI PESARO**	categoria 2 ª - classe 1 ª Competenza Stato
-**PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO**	categoria 2ª - classe 1 ª - Competenza Stato Approdo Turistico – Competenza Regione
-**PORTO DI FANO**	categoria 2ª - classe 3ª Competenza Regione
-**PORTO DI SENIGALLIA**	categoria 2ª - classe 2ª Competenza Regione
-**PORTO DI NUMANA**	categoria 2ª - classe 4ª (Porto Turistico) Competenza Regione
-**PORTO DI CIVITANOVA MARCHE**	categoria 2ª - classe 4ª Competenza Regione
-**PORTO SAN GIORGIO**	categoria 2ª - classe 4ª (Porto Turistico in regime concessione Demaniale) - Competenza Regione

Con nota 17.04.2008 prot. 4520 il Ministero dei Trasporti – Direzione Generale dei Porti -, nelle more dell'istruttoria per la definizione della revisione del D.P.C.M. 21.12.1995, ha finalmente chiarito in via interpretativa, sulla base della legislazione vigente, al fine di consentire lo svolgimento delle relative e connesse attività amministrative, il quadro delle competenze statali sui porti.
In particolare per la Regione Marche il permanere della competenza statale è limitata ai seguenti porti:

1.Porto di Ancona - 2a cat. - 1 a classe - Sede di Autorità Portuale -
2.Porto di Pesaro - 2 a cat. - 1 a classe -
3.Porto di San Benedetto del Tronto - 2a cat. - 1a classe –

Quest'ultima realtà portuale, tuttavia, come ribadito dal Ministero dei Trasporti – Direzione Generale Porti – con nota 28.04.2008 n. 4975, dovrà essere intesa, per effetto del protocollo d'intesa sottoscritto con la Regione Marche in data 31.12.2004, di competenza statale, ad eccezione della darsena turistica (approdo turistico ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 509/97).

LA PIANIFICAZIONE PORTUALE

CLASSIFICA E PIANI REGOLATORI PORTUALI							
PORTI	* Statale ° Regionale	**Categ.**	**Class.**	**Ser.**	**Estremi Decreto Classifica**	**Gazzetta Ufficiale**	**Estremi Decreto Approvazione Piano Regolatore**
*** PESARO (PU)**		2ª	1ª		*D.M. n. 1776 del 21/08/1975*	n. 241 del 10/09/1976	D.M. n. 5019 del 01/03/1963 V.te D.G.R. n. 2481 del 23/10/2001
° FANO (PU)		2ª	3ª		*R.D. n. 5053 del 07/08/1887*		
° SENIGALLIA (AN)		2ª	2ª	2ª	*R.D. n. 5477 del 03/06/1888*		D.G.R. n. 2471 del 23/10/2001
*** ANCONA (AN)**		1ª 2ª	1ª		*R.D. n. 5629 del 30/07/1888*		D.M. n. 1604 del 14/07/1988
° NUMANA (AN)		2ª	4ª		*Turistico*		
° CIVITANOVA M. (MC)		2ª	4ª		*D.M. n. 1213 del 24/03/1960*	n. 248 del 10/10/1960	D.M. n. 1764 del 30/03/1965 V.te D.G.R.n. 1711 del 28/12/2005
° P. S. GIORGIO (AP)		2ª	4ª		*Turistico*		
*** S. BENEDETTO (AP)**		1ª 2ª	1ª		*R.D. n. 71 del 10/01/1907* *D.M. n. 1775 del 21/08/1975*	n. 241 del 10/10/1976	D.M. n. 2722 del 02/11/1985 V.te D.M. n. 1391 del 03/06/1988

LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA E PORTUALE NELLE MARCHE

PIANI, PROGRAMMI E ATTI DI INDIRIZZO SOVRAORDINATI

- IL QUADRO COMUNITARIO
- IL QUADRO NAZIONALE
- IL QUADRO REGIONALE
- IL QUADRO PROVINCIALE

IL PIANO REGOLATORE PORTUALE E IL PRG

IL QUADRO COMUNITARIO

- **Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.**

- **Libro Verde: ”Verso la futura Politica Marittima dell’Unione: oceani e mari nella visione europea” sui porti e le infrastrutture marittime COM (97) 678.**

- **“Libro bianco dei trasporti”**

- **“Le autostrade del mare”**

- **Libro Blu “una politica marittima integrata per l’unione europea” COM (2007) 574**
- **COMUNICAZIONE in merito alla politica portuale: “Comunicazione su una politica europea dei porti” COM(2007) 616 definitivo.**

- **Sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente (decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio).**

- **Raccomandazione del Parlamento Europeo e del Consiglio del 30 maggio 2002 relativa all’attuazione della gestione integrata delle zone costiere in Europa (2002/413/CE).**

IL QUADRO NAZIONALE

- **Il Piano Generale dei Trasporti .**
- **Il Quadro strategico Nazionale (QSN)– il Turismo nella programmazione 2007- 2013.**
- **La Legge 84/94**

IL QUADRO REGIONALE

- **Programma Regionale di Sviluppo 2000 (PRS)**
- **Il programma di Governo della VIII Legislatura regionale 2005-2010**
- **Il Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR)**
- **Il Piano di Gestione Integrata delle Aree Costiere**
- **Il Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI)**
- **STRAS "Strategia Regionale D'azione Ambientale per la Sostenibilità" 2006-2010**
- **Il Piano di Inquadramento Territoriale (PIT)**
- **Gli strumenti della programmazione negoziata - L'Intesa Istituzionale di Programma e APQ.**

IL QUADRO PROVINCIALE

- **Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro e Urbino**
- **Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Macerata**
- **Piano Territoriale di Coordianamento della Provincia di Ascoli Piceno**
- **Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ancona**

I PORTI DELLA REGIONE MARCHE

ANALISI STATO DI FATTO – OBIETTIVI - STRATEGIE

PORTO DI PESARO OBIETTIVI

La conformazione delle nuove opere foranee previste nella variante al P.R.P. approvata nel 2001 consente di ricavare un avamporto sufficientemente protetto dai mari provenienti da tutte le direzioni, in modo da consentire un più comodo e sicuro accesso sia al porto interno che alla darsena di ponente.

In tal modo sarà consentita l'operatività di quest'ultima struttura ai fini commerciali, secondo le previsioni del P.R.P.

Con l'attivazione della darsena di ponente si prefigurano i seguenti scenari di sviluppo.

PORTO DI PESARO OBIETTIVI

Obiettivi a breve termine:

- **notevole aumento dei traffici di merci solide, in linea con l'incremento del traffico ottenuto nel biennio 1995/97, fino a prevedere un incremento oltre il 100%;**
- **sviluppo di azioni a livello organizzativo per attrarre al Porto di Pesaro sempre maggiori flussi di traffico in merci tradizionali sciolte;**
- **istituzione di regolari linee marittime on-roll off;**
- **non si prevede che l'opera produca incrementi del traffico energetico;**
- **sarà conseguita una maggiore sicurezza dal Cantiere Navale di Pesaro, sia nel lavoro di allestimento in banchina dopo il varo, in quanto lo specchio d'acqua sarà più tranquillo grazie al nuovo bacino di espansione, sia rispetto al traffico nel canale grazie all'accorciamento dello stesso di 170 m;**
- **sarà acquisita maggior sicurezza nei rientri in porto con maltempo alle unità da diporto. Infatti, con rilevanti movimenti ondosi, il rientro attraverso il canale attuale è improponibile a causa della ridotta profondità, (-3,50 m), che nei cavi d'onda fa battere le chiglie delle unità veliche sul fondale. Inoltre, i frangenti provocati dal medesimo basso fondale, sollevando la poppa, traversano le imbarcazioni mandandole ad investire la banchina. Tale possibilità induce i potenziali utenti a dirottare verso altri porti;**
- **sarà raggiunto maggior soddisfacimento nelle indicazioni programmatiche di settore che assumono quali priorità strategiche l'ottimizzazione degli scambi ed il riequilibrio del trasporto interno attraverso il potenziamento della modalità marittima del cabotaggio rispetto a quella stradale e ferroviaria, più onerose in termini di costi economici, di impatti sociali ed ambientali.**

PORTO DI PESARO OBIETTIVI

Obiettivi a breve termine:

- **in fase progettuale, mediante adeguamento tecnico funzionale, potrà essere valutata la possibilità di prevedere una cassa di colmata come già indicata negli elaborati grafici allegati al progetto di cui al giudizio di compatibilità ambientale positivo espresso con decreto del Ministero dell'Ambiente del 24.05.2000 prot. DEC/VIA/ sulla variante al Piano Regolatore Portuale approvata dalla Giunta Regionale delle Marche con deliberazione 23.10.2001 n. 2481, ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/94.**

Obiettivi a lungo termine:

- **maggior disponibilità di spazio per le funzioni da diporto e del turismo nel vecchio porto, che consentirà di non consumare altro territorio;**
- **raggiungimento degli obiettivi della direttiva programmatica dell'Amministrazione Comunale per l'assetto del territorio, intesa a conferire la funzione esclusivamente commerciale e industriale marittima al cuneo di territorio esistente tra i due specchi acquei del Foglia e quello del porto, mentre le zone a ovest ed a sud-est di tali specchi, assumeranno valenza esclusivamente turistica e residenziale.**
- **Approdo Turistico**

PORTO DI FANO OBIETTIVI

Gli obiettivi principali da perseguire con il Piano Regolatore Portuale sono i seguenti:

- **definire le diverse parti funzionali del porto, individuando il suo ambito più autonomo e specialistico, le aree di interazione con le attività urbane e le connessioni con la città e il territorio (individuazione di sotto-ambiti);**
- **prevedere, per ogni sotto-ambito, indici e parametri che costituiscono le "unità di misura" necessarie a definire l'intensità della trasformazione prevista;**
- **confermare la destinazione dei tre specchi acquei (vecchia darsena le banchine per la pesca, nella nuova darsena la cantieristica e pesca, nell'ultima darsena le imbarcazioni da diporto),**
- **migliorare la logistica delle zone interne all'area portuale evitando, per quanto possibile, le interferenze tra le zone riservate alle attività produttive e la viabilità principale di accesso al nuovo approdo turistico, cercando di conciliare requisiti di efficienza gestionale e di sicurezza. Le aree e le banchine prospicienti gli insediamenti industriali saranno a tutti gli effetti aree di lavoro, pertanto aperte agli addetti e sulle quali avrà effetto la normativa in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro;**
- **modifica della strada di ingresso al porto per consentire un migliore accesso alla darsena cantieristica ad imbarcazioni di lunghezza fino a 35 mt che continueranno ad essere costruite ed allestite nella zona industriale "Bellocchi";**
- **evitare, con la razionalizzazione della viabilità, le interferenze tra operatori della pesca, della cantieristica e diportisti;**
- **completamento di due aree destinandole ad attività produttive distinte: polo produttivo della pesca e sua filiera; polo produttivo della cantieristica;**
- **dotazione dell'area di tutte le urbanizzazioni necessarie per permettere i nuovi insediamenti;**

PORTO DI FANO OBIETTIVI

E' attualmente in fase di studio e già prevista come opera infrastrutturale di interesse strategico nel PRG un nuovo collegamento ("strada delle barche") che permetterà di raggiungere il porto direttamente dalla zona industriale "Bellocchi", evitando buona parte del territorio urbanizzato.

Sarà questa una struttura che, utilizzando in gran parte sedi stradali esistenti mediante allargamenti e adattamenti, permetterà un più agevole scambio tra gli insediamenti industriali con un notevole sgravio di traffico sulle aree del centro cittadino.

Per risolvere tale situazione problematica sarebbe opportuno, inoltre, valutare la fattibilità di realizzare una struttura "a giorno" per l'alaggio delle imbarcazioni lungo il litorale, in corrispondenza degli accessi stradali funzionali, per consentire un rapido collegamento con i cantieri della zona.

PORTO DI SENIGALLIA OBIETTIVI

•Migliorare il rapporto città-porto

•Approvazione dell'adeguamento tecnico funzionale del vigente P.R.P. per l'aumento del numero dei posti barca senza modificare le opere strutturali e idrauliche esistenti.

•Previsione di ricavare una nuova darsena e/o dei punti di ormeggio, mediante la realizzazione di modeste opere in mare nello specchio d'acqua racchiuso fra il sistema delle opere di difesa della costa ed il molo di ponente del nuovo avamporto fino a raggiungere un numero complessivo di 900 posti barca.

Lo sviluppo del porto è stato accompagnato da una crescita della industria nautica di qualità, avvenuta soprattutto nel distretto del Cesano con l'insediamento di attività legate alla nautica ormai di livello internazionale sia per fatturato sia per numero di addetti.

Le imbarcazioni vengono realizzate in stabilimenti lontano dalla costa ma il settore ha necessità di punti di approdo e di stazionamento all'interno dei porti marchigiani dove vengono effettuati gli allestimenti finali, le riparazioni e manutenzioni.

I trasporti speciali creano notevoli disagi per i residenti e per il traffico e costi notevoli per gli operatori.

Per risolvere tale problematica l'obiettivo è:

•valutare la fattibilità tecnica di realizzare una struttura "a giorno" per alaggio delle imbarcazioni lungo il litorale in corrispondenza degli accessi stradali funzionali per consentire un rapido collegamento con i cantieri della zona. La costruzione di due pontili permetterebbe di alare le barche costruite o in deposito negli stabilimenti della Val Cesano e dalle altre strutture di ricovero invernale senza interessare per il trasporto all'area portuale la viabilità cittadina.

PORTO DI SENIGALLIA OBIETTIVI

Si costruirebbe un "sistema portuale" integrato attraverso il quale si ridurrebbero gli impatti negativi legati al traffico ed alla necessità di impegnare aree all'interno del porto per lavorazioni inquinanti.

I pontili di alaggio del Cesano potrebbero essere un nodo di scambio facilmente accessibile, vista la viabilità esistente, il trasferimento delle imbarcazioni ai porti di Senigallia, Fano ed Ancona potrebbe avvenire via mare.

PORTO DI ANCONA OBIETTIVI

Prospettive di Sviluppo

I possibili sviluppi del Porto di Ancona sono legati alle politiche delle infrastrutture e dei trasporti in gioco a livello internazionale, che riguardano l'intera area dell'Adriatico e dello Ionio (attuazione dei Corridoi comunitari V e VIII, individuazione dei progetti prioritari dei principali assi di collegamento con i paesi confinanti con l'UE, Programma Autostrade del mare, ecc.).

L'intera area del medio Adriatico è stata tuttavia definita dall'Osservatorio ISTAO sul traffico marittimo in Adriatico-Ionio, area a rischio di declino, nell'ambito di uno scenario complessivo in forte evoluzione, soprattutto per l'assenza di una strategia forte sul fronte delle politiche infrastrutturali e dei trasporti e per la mancata partecipazione delle Marche ad accordi per avviare in forma coordinata il programma Austradale del mare, unico progetto prioritario a cui la regione potrebbe avere accesso, dopo la scomparsa del Corridoio Adriatico.

L'effetto positivo più diretto potrebbe essere legato al Corridoio BarBelgrado, collegamento tra i mercati del centro Italia e i paesi dell'Europa centro-orientale fino al Mar Nero, ancora alla fase di studio di fattibilità, secondo il quale il Porto di Ancona è stato individuato come punto di accesso privilegiato verso l'oriente (studio promosso dall'Italian Distribution Council e finanziato dall'Istituto per il Commercio Estero).

PORTO DI ANCONA OBIETTIVI

Il Tessuto Urbano

Il Piano di sviluppo del Porto costituisce l'occasione per riproporre l'integrazione città-porto, visto che l'ambito portuale è una delle zone della città di più antica urbanizzazione.

Il rapporto fra città e porto è stato storicamente molto stretto, in quanto l'una e l'altro si sono sviluppati con un'intima, forzata connessione, ma anche conflittuale, poiché le esigenze di funzionamento del porto hanno spesso sacrificato quelle della città e hanno filtrato e talvolta ostacolato, il suo collegamento con il mare.

PORTO DI ANCONA OBIETTIVI

I passaggi attraverso cui il Piano si articola per recuperare l'integrazione città-porto, sono: la viabilità locale (veicolare e pedonale), la riqualificazione e la rifunzionalizzazione degli edifici di bordo, il recupero e la contestualizzazione dei monumenti. Nelle previsioni del Piano l'accessibilità da parte dei cittadini alle funzioni e ai beni culturali presenti lungo l'arco del porto storico dovrebbe essere migliorata mediante: una nuova viabilità per l'accesso all'area dei cantieri navali esternamente allo spazio delle banchine, un sistema di parcheggi a servizio delle funzioni portuali e della fruizione della fascia urbana limitrofa (che prevede anche la creazione di un parcheggio polmone), la rivitalizzazione della parte della città a ridosso del porto (tramite un collegamento con il sistema pedonale del centro storico) e una serie di percorsi pedonali che consenta la fruizione del fronte mare e la visita dei principali monumenti.
Nell'area portuale è infatti presente un sistema di beni culturali che comprende opere di particolare pregio (arco Traiano e Clementino, porta Pia, il Lazzaretto, le mura, ecc.) che il Piano di sviluppo del Porto punta a recuperare e valorizzare, aumentandone la fruibilità estetica e funzionale.

PORTO DI ANCONA OBIETTIVI

Collegamenti Stradali e Ferroviari

Gli ambiziosi e praticabili obiettivi fissati nel vigente Piano Regolatore Portuale potranno essere raggiunti solo se con rapidità saranno stati affrontati e risolti i noti problemi dei collegamenti stradali e ferroviari.

La sostenuta movimentazione di merci via TIR, il continuo rafforzamento del traffico traghettistico, le caratteristiche stesse dei flussi di traffico, più connessi con l'offerta produttiva esterna che non dell'hinterland del centro Italia, evidenziano l'urgenza del problema dei collegamenti del porto con la grande viabilità.

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, il Piano del porto considera diverse soluzioni sia per il servizio viaggiatori, che per l'organizzazione ferroviaria dello scalo merci.

PORTO DI ANCONA OBIETTIVI

Nel primo caso si tratta di assicurare il collegamento fra le aree di imbarco e la stazione Ancona Centrale, con il problema dell'interferenza fra la viabilità sottomare e la ferrovia. Diverse soluzioni prendono in considerazione il mantenimento della attuale stazione marittima con introduzione di una nuova fermata in corrispondenza della galleria San Martino, ovvero l'arretramento della stazione marittima all'altezza della galleria San Martino o alla punta scambio dello scalo Marotti, con introduzione di un servizio ferroviario a spola. In questi ultimi casi sarebbe superato il problema dell'interferenza fra viabilità stradale e ferroviaria.
Il trasporto ferroviario di merci che interessa il Porto di Ancona si limita a poche categorie merceologiche (sebbene movimentate in ingenti quantità): carbone destinato alla centrale ENEL di Bastardo, coils provenienti dall'acciaieria di Terni, ghisa destinata all'acciaieria di Terni. Le altre tipologie merceologiche lavorate nel porto di Ancona (cereali, semi, caolino, cemento, legname, ecc.) non sono movimentate con il vettore ferroviario.

PORTO DI ANCONA OBIETTIVI

Il Piano del porto, in aderenza con il progetto FS, prevede il mantenimento degli impianti ferroviari esistenti nella nuova darsena (a servizio del terminale ENEL, delle banchine 20 e 22, dei silos e le necessarie aste di manovra) e rinuncia ai binari nelle banchine destinate alle navi porta-container (n° 25 e n° 26), liberando gli spazi retrostanti le nuove banchine, per lasciare loro la massima funzionalità.

Il fascio di presa e consegna viene confermato a ridosso del confine dell'area doganale, lato ZIPA, in una posizione già a suo tempo individuata dal vigente P.R.P. e dal progetto FS. Questa soluzione ha il vantaggio di non aggiungere ulteriori ostacoli a quelli già presenti (che limitano la lunghezza dei binari di presa e consegna) e ridurre la soggezioni alla movimentazione stradale del porto

PORTO DI ANCONA OBIETTIVI

Sono infine previste tre piattaforme intermodali esterne all'area doganale, ma direttamente connesse sia alla viabilità principale che a quella sottomare e al parcheggio polmone, rispettivamente per il sistema "autostrada viaggiante" (trasporto dei veicoli stradali su pianali ferroviari), il carico delle casse mobili sui carri ferroviari e il servizio auto a seguito.
Il completamento, in tempi rapidi, di tutte le opere a mare di difesa esterne e di banchinamenti, di cui alle quattro fasi previste dal vigente P.R.P., con la contemporanea realizzazione dei collegamenti stradali e ferroviari con le grandi linee di comunicazione, consentirebbe di superare gli attuali limiti e carenze strutturali che non consentono di sfruttare a pieno le potenzialità dello scalo dorico.
E' da notare che la nuova imboccatura con fondali di metri -15,00 e la nuova banchina rettilinea della lunghezza di metri 920 e con fondali di metri -14,00, consentiranno al porto di Ancona di acquisire un importante elemento di forza nei confronti di altri porti dell'Adriatico.

PORTO DI NUMANA OBIETTIVI

- **Redazione, adozione e approvazione del PRP**
- **Il PRP individuerà come interventi prioritari quelli finalizzati alla messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale ed il miglioramento dell'imboccatura esistente per assicurare la tranquillità degli ormeggi anche in occasione di mareggiate di rilevante intensità e per ridurre l'interrimento dei fondali,**
- **Per l'imboccatura portuale verranno proposte, in via preliminare, più soluzioni con l'obiettivo di individuare quella ottimale che si integri con il sistema di difesa della costa, in rapporto al contesto di elevato pregio ambientale e paesaggistico.**
- **La messa in sicurezza del bacino portuale consentirà una migliore utilizzazione dello specchio acqueo con la possibilità di un aumento dei posti barca.**
- **Per la parte delle opere marittime (ristrutturazione opere di difesa esterna, imboccatura e banchinamenti), verranno presentate delle proposte preliminari che saranno verificate mediante studi su modello matematico per individuare la conformazione ottimale delle opere.**
- **La progettazione delle aree a terra sarà orientata dalla ricerca di soluzioni che consentano la piena integrazione del porto con la città mediante la previsione dei servizi necessari, la riqualificazione ambientale (delocalizzazione impianti fognari, impianti di trattamento acque di prima pioggia, integrazione verde pubblico, ecc..) e la creazione di percorsi pedonali e ciclabili, anche panoramici lungo le opere foranee esterne.**

PORTO DI PORTO SAN GIORGIO OBIETTIVI

- **realizzazione di una struttura in grado di rispondere alle esigenze di spazi e servizi espressi dalla nautica da diporto;**
- **potenziamento delle attività economiche che si sviluppano nell'area portuale (pesca, cantieristica, nautica da diporto), sia attraverso la specializzazione delle darsene, sia con il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture (nuovo mercato ittico per la pesca, nuovi spazi per la cantieristica, qualificazione degli ormeggi e dei servizi a terra per il diporto, ecc.).**
- **recupero del rapporto città - porto, sia funzionalmente, con l'utilizzazione di aree limitrofe per collocare attrezzature e servizi sia aprendo l'ambito portuale alla città, con l'eliminazione di recinzioni e barriere che con la creazione di spazi percorribili pedonalmente prospicienti gli specchi acquei;**
- **realizzazione di una più efficiente rete viaria di collegamento, anche attraverso la ristrutturazione e/o il potenziamento di tratti della viabilità esistente;**
- **ed infine in relazione agli interventi strutturali-operativi :**
- **Monitoraggio delle variazioni batimetriche e della linea di battigia delle spiagge limitrofe, per riscontrare variazioni significative e provvedere a porre in essere interventi rivolti alla ricerca di un equilibrio idrodinamico e sedimentologico accettabile.**
- **Costante dragaggio dei fondali per garantire l'accessibilità alla struttura.**
- **completare l'iter approvativi del P.R.P. per avere un adeguato strumento di pianificazione, indispensabile per poter realizzare gli interventi necessari a rendere funzionale e rilanciare l'importante struttura portuale nel contesto locale.**

PORTO DI CIVITANOVA MARCHE OBIETTIVI

- **Reperire risorse finanziarie per il completamento delle opere marittime previste nel P.R.P. approvato nel 2005. la completa realizzazione del molo foraneo consentirà di migliorare la funzionalità del porto sia per quanto riguarda la protezione degli specchi acquei interni dalle agitazioni provenienti dalla traversia, sia per quanto attiene all'interrimento degli stessi e dell'avamporto;**
- **la messa in sicurezza del bacino interno con la realizzazione dei nuovi banchinamenti previsti nel Piano permetterà una migliore utilizzazione degli spazi per le attività: della pesca, della cantieristica e del turismo.**
- **l'ampliamento previsto con la realizzazione della nuova darsena consentirà di aumentare la ricettività della nautica da diporto per complessivi n. 600 posti barca. Complessivamente la parte turistica potrà ospitare in sicurezza fino a 1000 posti barca (comprensivi dei 600 della futura darsena nord).**
- **definire il progetto relativo alla destinazione funzionale delle aree a terra, con l'individuazione dei servizi portuali, in modo organico e rapportato alle linee di sviluppo previste nell'assetto degli specchi acquei e delle banchine di cui al P.R.P;**
- **nell'ambito del progetto urbanistico prevedere la ristrutturazione e rifunzionalizzazione delle parti di città disordinatamente cresciute tra il "borgo" ed il confine portuale, spazi particolari che debbono essere pensati come trait d'union tra acqua e terraferma.**
- **composizione volumetrica degli edifici, la funzionalità dei percorsi e con l'uso attento dei materiali, per far si che la "macchina porto" si inserisca fluidamente nel contesto della città costruita e, al tempo stesso, proponga una immagine qualificata ed armoniosa del waterfront.**

PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO OBIETTIVI

L'obiettivo progettuale per l'area portuale e gli ambiti di intervento contermini, a medio e lungo termine è la realizzazione di un modello integrato di rifunzionalizzazione di attività differenti e fortemente interrelate

- l e aree turistico-commerciali;
- la ricettività;
- l'approdo turistico;
- il porto peschereccio;
- la cantieristica;
- i servizi tecnici portuali;
- la futura darsena nord.

PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO OBIETTIVI

Le aree turistico-commerciali
L'area localizzata tra il torrente Albula e la darsena turistica, può costituire il prolungamento ideale della zona pedonale e commerciale della città con funzioni per il turismo ed il tempo libero quali:
aree verdi e aree sportive attrezzate;
ristoranti caratteristici e locali attrattivi per il turismo costituito dai giovani;
percorsi pedonali che possano svilupparsi fino al braccio sud del porto, lungo il quale potrebbero essere realizzate strutture leggere;
strutture commerciali.

La ricettività
La progressiva dismissione di numerosi hotel, al posto dei quali sono stati realizzati residence o seconde case per vacanza ha impoverito l'offerta ricettiva locale, nell'ottica di un intervento complessivo per l'area portuale volto ad innescare ed attrarre nuovi flussi turistici, potrebbe essere implementata con la realizzazione di una struttura ricettiva integrata nel contesto territoriale circostante, dotata di centri servizi per attività culturali, sportive e benessere.

PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO OBIETTIVI

L'approdo turistico

Strategica, per lo sviluppo turistico della città, appare la darsena turistica, ad oggi ritenuta dai più sottodimensionata rispetto alla reale domanda esistente da parte dei diportisti, per lo più locali.

La volontà di sviluppare il turismo nautico, in considerazione della posizione della città di San Benedetto, al centro dell'Adriatico e praticamente di fronte ad uno dei tratti più belli della costa croata, accresce l'esigenza di potenziamento quantitativo e qualitativo della parte turistica e da diporto.

PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO OBIETTIVI

Il settore peschereccio

Il progetto consiste nella vendita di prodotti ittici attraverso differenti sistemi di contrattazione, e non si limita alla sola messa in rete telematica delle vendite, ma riguarda l'organizzazione di un sistema di servizi connessi come la certificazione di qualità, la logistica e i finanziamenti.
Va, quindi, avviato un processo di riqualificazione della zona produttiva e peschereccia, che potrebbe essere concentrata (anche mediante la rilocalizzazione di alcuni cantieri) in prossimità del secondo braccio del porto, dove attualmente risulta ubicata la Capitaneria di Porto ed il Mercato Ittico.
Qui potrebbero essere concentrate le attività di cantieristica per i pescherecci e le attività artigianali a supporto con interventi atti a rendere attraente, anche per i turisti, questo settore storico per la città adriatica.

PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO OBIETTIVI

La darsena nord

Il Ministero dei Lavori Pubblici nel periodo 1992÷ 94 ha fatto eseguire degli studi specifici mediante modello fisico a fondo mobile finalizzati alla verifica e all'aggiornamento del P.R.P. di San Benedetto del Tronto.

Con tali caratteristiche fisiche strutturali della nuova darsena nord l'ampliamento dello scalo marittimo potrà permettere un rilancio polifunzionale della struttura con particolare riguardo al cabotaggio ed ai collegamenti con l'altra sponda dell'Adriatico.

Le nuove opere di difesa esterna e l'ampliamento, con la realizzazione della nuova darsena nord, consentiranno inoltre, di individuare una migliore distribuzione e utilizzazione degli ormeggi all'interno dell'ampio bacino del porto storico, con la possibilità di far fronte, oltre all'attività della pesca, anche alle nuove esigenze per il naviglio minore e da diporto.
Il P.R.P., che risulta ancora valido per la parte relativa alle opere marittime, dovrà essere integrato e completato con una pianificazione organica che individui le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, ai sensi dell'art. 5 della Legge 84/1994.

CRITERI PER LA PIANIFICAZIONE DELLE AREE PORTUALI

LA PIANIFICAZIONE PORTUALE E LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

In linea con gli indirizzi comunitari, nazionali e regionali, saranno sottoposti a VAS i singoli Piani Regolatori Portuali nelle fasi di definizione delle scelte strategiche mentre si attiverà la procedura di VIA nella redazione dei progetti e di opere di grande infrastrutturazione comprese all'interno dei PRP.

In campo portuale l'applicazione della VAS, pertanto, tende a superare i limiti concettuali dell'applicazione della VIA al PRP dovuto all'entrata in vigore della Legge 84/94.

La VIA continua a svolgere la sua efficacia solo con riguardo a quelle opere la cui particolare natura (grandi opere marittime) esige uno specifico approfondimento tecnico.

CRITERI PER LA PIANIFICAZIONE DELLE AREE PORTUALI

Considerazione a parte merita il presente PIANO REGIONALE DEI PORTI.

Ai sensi dell'art. 52 della parte seconda del D.Lgs 152/06 la procedura VAS non si applica ai procedimenti amministrativi avviati in data antecedente a quella di entrata in vigore dello stesso decreto. Ne deriva che i piani e programmi avviati precedentemente al 31 luglio 2007 (data di entrata in vigore della parte II del D.Lgs 152/06) non sono assoggettabili a VAS.

Ai fini della procedura VAS l'elemento decisivo per definire la data di "avvio del procedimento" di pianificazione è la data in cui è stato assunto l'atto che avvia formalmente l'iter di formazione e approvazione del piano.

L'atto che avvia l'iter di formazione del presente Piano è costituito dalla D.G.R. n. 405 del 20/04/2004 e nel dicembre 2004 la struttura responsabile ha depositato con nota prot. 43139 del 22/12/2004 il "progetto preliminare" in cui l'autorità procedente ha formalmente manifestato i contenuti del presente Piano.

Il "progetto preliminare" del 2004 prevedeva i contenuti minimi per poter elaborare il rapporto preliminare finalizzato alla verifica di assoggettabilità, pertanto in linea con quanto previsto dalla DRG 833/2008 per l'esclusione dalla procedura VAS.

INDIRIZZI GENERALI PER LA PIANIFICAZIONE DEI PORTI TURISTICI

E' stato sviluppato un capitolo in cui sono riportate delle "Raccomandazioni", in linea con le indicazioni ministeriali, sulle caratteristiche geometriche e i parametri funzionali da adottare per la progettazione delle infrastrutture portuali turistiche.

Rappresentano delle buone pratiche che il progettista potrà utilizzare fermo restando la possibilità di adottare e giustificare valori diversi, anche in relazione alle specifiche condizioni meteomarine e geomorfologiche del paraggio e alla tipologia del porto.

6 ANALISI E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE MARCHIGIANO

6.1 COMMERCIALE E PASSEGGERI

6.2 LA CANTIERISTICA

6.2.1 Il settore della nautica da diporto in Italia: cantieristica, accessori e motori
6.2.2 Il settore della cantieristica nelle Marche
6.2.3 Il distretto del mare
6.2.4 Obiettivi del piano per lo sviluppo del settore

6.3 LA PESCA

6.3.1 Contesto normativo
6.3.2 Il settore ittico nella Regione Marche
6.3.3 La pesca marittima nelle Marche
6.3.4 Obiettivi del piano per lo sviluppo del settore

6.4 IL TURISMO NAUTICO

6.4.1 PORTI TURISTICI

6.4.1.1 L'offerta di posti barca

6.4.1.2 La domanda di posti barca

6.4.1.3 Previsione di sviluppo della domanda e analisi delle necessità future

6.4.2 RIDOSSI E/O PUNTI DI ORMEGGIO LUNGO LA COSTA

COMMERCIALE E PASSEGGERI

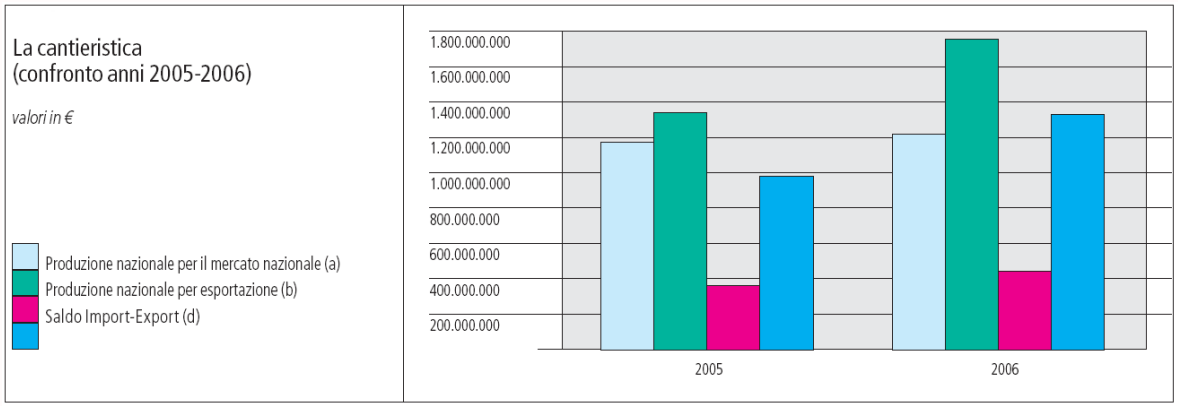
Il porto di Ancona per la sua rilevanza internazionale riveste un ruolo centrale e trainante per il sistema portuale marchigiano.

I porti di Pesaro e San Benedetto del Tronto, una volta potenziati con le infrastrutture previste nei rispettivi Piani Regolatori Portuali, potranno svolgere un ruolo complementare nel settore commerciale (cabotaggio) e nel servizio passeggeri (collegamenti con l'altra sponda dell'Adriatico ed interregionali).

LA CANTIERISTICA

La cantieristica navale e da diporto sta vivendo un processo di grande evoluzione e crescita in Italia.
Nei saloni internazionali, la maggior parte degli espositori sono italiani e le Marche rappresentano una delle realtà nazionali più importanti.
Seguendo il Trend degli ultimi anni il fatturato è in costante crescita come pure l'export e come diretta conseguenza, l'indotto artigiano.

La cantieristica *valori in €*		Produzione nazionale per mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
	2005	1.175.000.000	1.346.000.000	2.521.000.000	365.000.000	981.000.000	2.886.000.000
	2006	1.225.620.000	1.757.960.000	2.983.580.000	467.220.000	1.290.740.000	3.450.800.000
	Variazione % valori 2006 rispetto 2006	4,31%	30,61%	18,35%	28,01%	31,57%	19,57%



LA CANTIERISTICA

A livello regionale, grazie a riconversioni industriali si è consentito alla cantieristica di diventare leader mondiale nella produzione di mega-yacht.

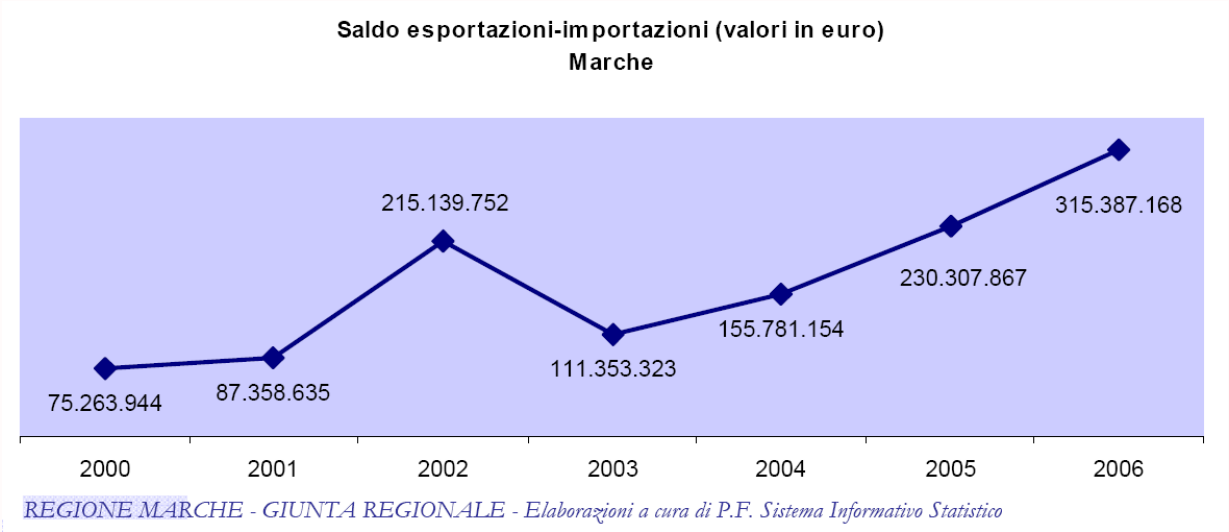
Questi i numeri del settore marchigiano:

•un fatturato complessivo di 800 milioni di euro, in aumento del 60% in cinque anni, la gran parte dei quali destinati all'export,

•un'ottima redditività complessiva,

•un numero di aziende in aumento del 90% negli ultimi sei anni

•un importante indotto di piccole imprese specie artigiane.



LA CANTIERISTICA

OBIETTIVI DEL PIANO PER IL SETTORE

- specchi acquei adatti allo sviluppo aziendale, dotati di strutture idonee al varo delle imbarcazioni;
- dragaggio costante dei fondali;
- potenziamento delle vie di comunicazione con il Tirreno e il nord Europa;
- migliorare la logistica delle zone interne alle aree portuali in sede di aggiornamento dei PRP evitando, per quanto possibile, le interferenze tra le zone riservate alle attività produttive e le altre attività, cercando di conciliare requisiti di efficienza gestionale e requisiti di sicurezza;
- Evitare le interferenze tra le attività presenti nei porti e le aree e le banchine prospicienti gli insediamenti industriali che costituiscono a tutti gli effetti aree di lavoro, pertanto aperte agli addetti;
- consentire un migliore accesso alle aree portuali destinate alla cantieristica.

LA PESCA

Contesto normativo

Normativa comunitaria

•*Regolamento (CE) n. 2371/2002 relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile della pesca nell'ambito della Politica Comune della Pesca.*

•*Il Regolamento (CE) n. 1967/06 relativo alle misure per la gestione della pesca nel Mediterraneo*

•*Il Regolamento (CE) n. 1198/06 relativo al Fondo Europeo per la Pesca (FEP 2007-2013)*

Normativa nazionale e decentramento amministrativo

Riforma costituzionale del 2001 – di competenza esclusiva regionale i settori di pesca marittima ed acquicoltura.

In realtà ad oggi tale passaggio non è di fatto ancora avvenuto e a livello normativo tutto viene regolamentato dai predetti Dgls 153/04 e 154/04

Normativa regionale

Legge Regionale 13 maggio 2004, n. 11

Il settore ittico nella Regione Marche

I compartimenti

Il litorale marchigiano è suddiviso in tre Compartimenti Marittimi che fanno capo a tre Capitanerie di Porto; da nord a sud:

- **Pesaro** (da Gabicce alla foce del fiume Cesano)
- **Ancona** (dalla foce fiume Cesano, alla foce del fiume Chienti)
- **S. Benedetto del Tronto** (dalla foce del fiume Chienti, alla foce del fiume Tronto)

	Imprese operanti nel settore della pesca nell'anno 2005	n°
A	Esercizio della pesca in acque marine lagunari e dolci	914
B	Piscicoltura e allevamento di organismi acquatici	30
C	Attività dei servizi connessi alla pesca e alla piscicoltura	14
D	Lavorazione di pesce e prodotti a base di pesce	22
E	Conservazione di pesci crostacei e molluschi congelamento surgelazione e inscatolamento	9
F	Produzione di prodotti a base di pesce crostacei e molluschi	11
G	Commercio all'ingrosso di altri prodotti alimentari, inclusi pesci, crostacei e molluschi	63
H	Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca freschi	52
I	Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca congelati, surgelati, conservati, secchi	4
	totale	**1119**

Tab. 2.1 Imprese operanti nel settore della pesca e in altre attività ad esso collegate (*fonte camere di commercio*).

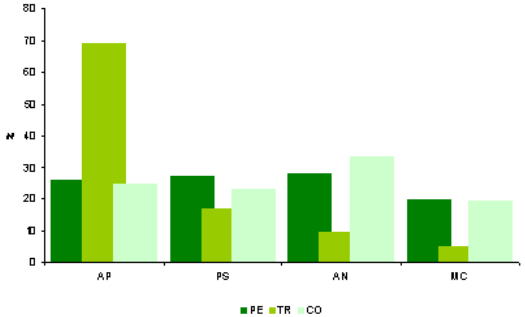


Fig. 2.1 Distribuzione percentuale per provincia e per tipologia delle imprese collegate al settore della pesca. PE (pesca); TR (trasformazione); CO (commercializzazione) (*fonte camere di commercio*).

LA PESCA

OBIETTIVI DEL PIANO PER IL SETTORE

- Passaggio da una fase di mero sfruttamento della risorsa ad una di gestione razionale - La Regione Marche dovrà perseguire questo obiettivo coinvolgendo le associazioni di categoria, il settore della ricerca scientifica, e soprattutto gli operatori;
- Ristrutturazione ed ammodernamento dei porti e punti di attracco per la pesca;
- Potenziamento delle banchine di ormeggio tramite la realizzazione di attrezzature e servizi specifici per il settore pesca;
- Attrezzature e sistemi per lo smistamento del pescato e la raccolta dei materiali di scarto;
- Costruzione di nuovi impianti di trasformazione e commercializzazione dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura in prossimità dei punti di sbarco;
- Ammodernamento di unità di trasformazione esistenti attraverso la ristrutturazione dei locali e l'acquisto di macchinari;
- Ammodernamento di unità di commercializzazione all'ingrosso;
- Costruzione di nuove unità di commercializzazione all'ingrosso;

LA PESCA

OBIETTIVI DEL PIANO PER IL SETTORE

- Acquisto di macchinari ed impianti nuovi di fabbrica;
- Introduzione di tecnologie innovative relative anche alla lavorazione dei prodotti ittici in grado di prevenire l'impatto ambientale;
- Acquisto di hardware e software;
- Realizzazione di stabilimenti, ammodernamento di quelli esistenti, creazione di aree ed infrastrutture (es. depuratori), in linea con le esigenze di tutela dell'ambiente e qualità del prodotto.
- Sostegno della piccola pesca
- regolamentare la vendita dei prodotti della piccola pesca;
- migliorare le condizioni di vendita dal punto di vista igienico-sanitario;
- valorizzare il prodotto della piccola pesca che può costituire un utile strumento di caratterizzazione della costa marchigiana.

IL TURISMO NAUTICO

I PORTI TURISTICI

Negli ultimi anni l'interesse attorno al settore dei porti turistici è cresciuto enormemente, grazie alla consapevolezza delle ricadute economiche ed occupazionali che il comparto è in grado di generare.

Il modello della filiera nautica è molto articolato e questo consente di attivare crescenti moltiplicatori economici diretti e indiretti sul PIL nazionale.

Numerosi sono i settori economici che ruotano attorno alla nautica da diporto: cantieristica, servizi di manutenzione delle imbarcazioni e tutti quei settori tipici del turismo tradizionale come la ristorazione, il settore alberghiero etc..

E' proprio nel settore della nautica da diporto, pertanto, che si sono manifestati i processi di trasformazione più rapidi con incremento della domanda di posti barca.

Per rilanciare il turismo nautico ed innescare un volano di sviluppo per tutti i settori di eccellenza del territorio si è reso necessario:

•valutare l'offerta di posti barca,

•valutare la domanda

•dare la risposta più idonea al tipo di domanda prevedendo una razionale e giustificato incremento di posti barca.

IL TURISMO NAUTICO

I PORTI TURISTICI

Alla luce delle analisi effettuate è risultato che l'obiettivo primario che il Piano deve perseguire è **migliorare e potenziare** i porti già esistenti, evitando la realizzazione di nuovi porti turistici che andrebbero ad aggravare ulteriormente la precarietà ambientale della costa.

Quanto sopra tenuto conto che i porti esistenti sono ubicati a distanza ottimale, l'uno dall'altro, lungo il litorale marchigiano e risultano di rilevante interesse socio-economico e storico per il contesto del centro urbano nel quale si sono sviluppati.

REGIONE MARCHE

Servizio Governo del Territorio – Mobilità – Infrastrutture

P.F. Demanio Idrico – Porti – LL.PP.

IL TURISMO NAUTICO

L'OFFERTA

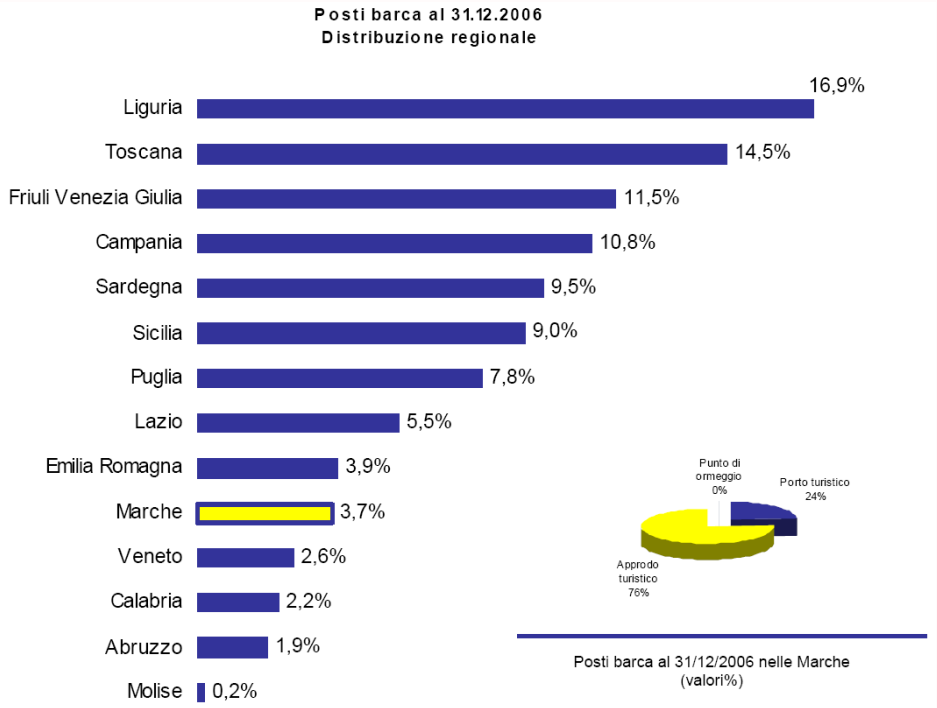
Confrontando i dati provenienti da fonti nazionali

•Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti– Ufficio Statistica;

•UCINA, "La nautica in cifre" ed. 2005, come fonte più aggiornata.

con quelli in possesso della Regione Marche alla data di oggi si riscontrano ordini di grandezza analoghi

Nella Regione Marche il numero di posti barca disponibili si attesta sulle 5.500 unità corrispondente a circa il 4% del totale nazionale.



IL TURISMO NAUTICO

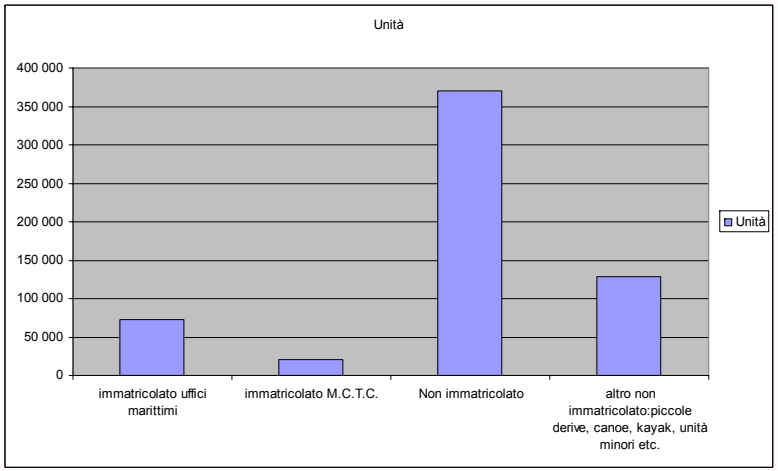
LA DOMANDA

La domanda è stata stimata utilizzando la stessa metodologia proposta da UCINA per sopperire alla mancanza di dati derivanti dal numero di imbarcazioni per cui non vi è l'obbligo dell'immatricolazione

Parco nautico complessivo nazionale

Il parco nautico complessivo

	Tipologia unità		Tot. parziali	Totale
Il parco nautico complessivo **Valori 2005 Fonte: Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici*	Immatricolate Uffici marittimi *	73.311		
	Immatricolate M.C.T.C. *	20.464		
	Tot. Immatricolate		93.775	
	Tot. non immatricolate		498.250	
	Totale			**592.025**



IL TURISMO NAUTICO

LA DOMANDA ATTUALE

Scomponendo i dati sopra riportati e accorpando i primi due segmenti, che possono essere inquadrati nella “nautica maggiore”, si può dedurre che il parco nautico italiano al 2006, è così composto:

•**93.775** unità afferenti alla nautica “maggiore”;
•**369.830** unità afferenti alla nautica “minore”;
•**128.420** derive e piccole imbarcazioni.

Ai fini del PIANO REGIONALE DEI PORTI viene definita “nautica minore” il parco nautico costituito da tutte le imbarcazioni fino a 7,50 m di lunghezza.

IL TURISMO NAUTICO

LA DOMANDA ATTUALE

La stima sulla consistenza attuale del parco nautico regionale è stata effettuata con lo stesso metodo utilizzato per l'analisi della domanda di diporto nel Piano dei Porti della Regione Lazio, la cui validità è stata verificata con osservazioni a campione, che hanno evidenziato un margine di errore accettabile.

Si è assunto che la percentuale dal parco immatricolato delle Marche rispetto al totale nazionale (circa il 4,28%) sia valida anche per calcolare, in funzione dei rispettivi totali nazionali, il numero di unità relative alla nautica minore e alle piccole imbarcazioni, come in precedenza definite.

Si ottiene in tal modo che il parco nautico regionale stimato all'anno 2006 (ultimo anno di cui si hanno a disposizione i dati) è così composto:

•Totale parco nautico regionale: **25.339**
di cui:
•unità di interesse per la nautica "maggiore": **4.014**
•unità di interesse per la nautica "minore":**15.829 circa**
•derive e piccole imbarcazioni:**5.496 circa**
Una simile impostazione teorica conduce a valori, per le Marche, compatibili con l'indicazione di **21 mila imbarcazioni** dei soli residenti, fornita dall'Assonautica della provincia di Ancona in occasione del convegno sulla portualità turistica nelle Marche del 24/06/2004

IL TURISMO NAUTICO

PREVISIONE DI SVILUPPO DELLA DOMANDA E ANALISI DELLE NECESSITÀ FUTURE

La previsione di sviluppo del parco nautico regionale deve necessariamente legarsi alla prospettiva di crescita del diportismo nautico in Italia.

Per valutare la domanda potenziale per il futuro al 2018 (da qui a 10 anni) è stato utilizzato lo stesso metodo utilizzato dall'Università Sapienza di Roma per la redazione del Piano dei Porti del Lazio.

Con tale metodo di stima, mantenendo costante la popolazione italiana, si ritiene che il parco nautico nazionale passerà dalle attuali 592'025 unità a circa 1.100.000 unità.

Trasferendo tali parametri in ambito regionale e mantenendo costante la percentuale della flotta delle Marche rispetto a quella nazionale (4,28%) si ottiene che nel 2018 il parco nautico regionale potrà essere così composto:

•totale parco nautico regionale**: 44.000**
di cui:
•unità di interesse per la nautica maggiore: **6.969**
•unità di interesse per la nautica minore: **27.486**
•derive e piccole imbarcazioni: **9.544**

IL TURISMO NAUTICO

PREVISIONE DI SVILUPPO DELLA DOMANDA E ANALISI DELLE NECESSITÀ FUTURE

Si ha pertanto un incremento di circa l'75% rispetto ai valori stimati attuali.

Si osserva che nell'effettuare il calcolo si è mantenuto invariato l'attuale rapporto tra le varie classi di imbarcazioni.

Mantenendo costante nel 2018 anche la popolazione regionale si ottiene che nelle Marche il rapporto barche-popolazione sarà pari a circa 1 barca ogni 35 abitanti, valore simile a quello calcolato per il Lazio e comunque ancora modesto rispetto a quello attuale delle nazioni ad elevata tradizione nautica.

Applicando la percentuale di incremento del 75% alla domanda di posti barca espressa dal parco nautico attuale (calcolata nel paragrafo precedente) otteniamo i seguenti valori:

posti barca al 2018 → 5.500+75%= 9.625

relativi alla sola componente interna.

Tale valore è stato confrontato anche con altre metodologie di stima

IL TURISMO NAUTICO

PROPOSTA DI PIANO

REGIONE MARCHE				
PORTI TURISTICI - NUMERO DI POSTI BARCA				
PORTO	**GESTORE/ CONCESSIONARIO**	**POSTI BARCA ESISTENTI**	**PROPOSTA DI PIANO**	**TOTALE**
ANCONA	MARINA DORICA	1200	1300	2500
PESARO		400	750	1150
SAN BENEDETTO DEL TRONTO		800	300	1100
FANO	MARINA DEI CESARI E ALTRI ORMEGGI	700	200	900
SENIGALLIA		300	600	900
NUMANA		600	200	800
CIVITANOVA MARCHE		400	600	1000
PORTO SAN GIORGIO	MARINA DI PORTO SAN GIORGIO	850		850
(DARSENA) GABICCE		100		100
BAIA VALLUGOLA		150		150
TOTALE		**5500**	**3950**	**9450**

IL TURISMO NAUTICO

RIDOSSI E PUNTI ORMEGGIO LUNGO LA COSTA

Per soddisfare le numerose richieste dei cittadini di avere la possibilità di utilizzare imbarcazioni di modeste dimensioni che non necessitano dell'ormeggio fisso in banchina (con costi non sostenibili per tutti) esistono, lungo il litorale marchigiano numerosi tratti di "spiaggia attrezzata" per la nautica.

Tali zone vanno potenziate e/o integrate con specifiche attrezzature mobili per rendere agile l'alaggio delle imbarcazioni.

Sono stati previsti i seguenti ridossi e punti di ormeggio lungo la costa:

- **MAROTTA DI MONDOLFO**
- **PORTO RECANATI**
- **PORTO SANT'ELPIDIO**
- **CUPRA MARITTIMA**

PIANIFICAZIONE MANTENIMENTO QUOTE FONDALI IMBOCCATURE E BACINI INTERNI DEI PORTI

INTERVENTI PREVENTIVI NEI CANALI DI ACCESSO

NECESSITA' DI UN INTERVENTO NORMATIVO SPECIFICO A LIVELLO NAZIONALE

PROGRAMMA INTERVENTI – STIMA DI MASSIMA

8.1 PORTO DI PESARO

-	attuazione variante P.R.P.: sistemazione imboccatura con nuovo avamporto – in fase di attuazione con finanziamento del Ministero delle Infrastrutture.			
-	completamento opere porto commerciale e strutture per i servizi pubblici - (a carico dello stato)	Euro	15	ML
-	sistemazione interna porto storico per naviglio minore nautica da diporto e pesca - e (investimento pubblico e/o privato)	Euro	5	ML
-	realizzazione approdo turistico ai sensi del D.P.R. 509/1997 - (finanziamento privato in regime di concessione demaniale marittima)	Euro	30	ML
-	realizzazione strutture per cantieristica e altri servizi portuali - (finanziamenti privati in regime di concessione demaniale)	Euro	10	ML
	TOTALE PORTO DI PESARO	**Euro**	**60**	**ML**

PROGRAMMA INTERVENTI – STIMA DI MASSIMA

8.2 PORTO DI FANO

- sistemazione interna del porto per migliorare e potenziare gli ormeggi per la pesca e per la nautica da diporto (investimento pubblico e/o privato)	Euro	10	ML
- strutture per i servizi pubblici	Euro	5	ML
- strutture per la cantieristica – (finanziamenti privati in regime di concessione demaniale marittima)	Euro	20	ML
- strutture a terra per la pesca - (finanziamenti privati in regime di concessione demaniale marittima)	Euro	5	ML

TOTALE PORTO DI FANO Euro 40 ML

PROGRAMMA INTERVENTI – STIMA DI MASSIMA

8.3 PORTO DI SENIGALLIA

- recupero fabbricati dismessi nell'area, per nuovi usi relativi all'attività portuale - (investimenti pubblico e/o privato)	Euro	15	ML
- sistemazioni interne per migliorare e potenziare gli ormeggi per la nautica da diporto e per la pesca	Euro	5	ML
- realizzazione di opere per una nuova darsena e/o punti di ormeggio nello specchio acqueo a nord del porto, a ridosso del molo di sottoflutto, per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto da integrare con il sistema difensivo della costa (intervento pubblico e/o privato in regime di concessione demaniale)	Euro	5	ML

TOTALE PORTO DI SENIGALLIA Euro 25 ML

PROGRAMMA INTERVENTI – STIMA DI MASSIMA

8.4 PORTO DI ANCONA

- completamento banchine e opere di difesa esterna di cui al vigente P.R.P. approvato con D.M. 14.07.1988 n. 1604 - (con investimenti pubblici e/o privati)	Euro	150	ML
- ampliamento porto turistico - (finanziamento privato in regime di concessione demaniale marittima)	Euro	20	ML
- spostamento porto peschereccio e relative strutture a terra - (finanziamento pubblico e/o privato)	Euro	20	ML
- collegamenti ferroviari e stradali - (finanziamento pubblico e/o privato)	Euro	150	ML
- riqualificazione fronte mare - (finanziamento pubblico e/o privato)	Euro	30	ML
- servizi portuali e per il sistema urbano - (finanziamento pubblico e/o privato)	Euro	30	ML

TOTALE PORTO DI ANCONA Euro 400 ML

PROGRAMMA INTERVENTI – STIMA DI MASSIMA

8.5 PORTO DI NUMANA

- interventi prioritari sulle opere foranee di difesa per la messa in sicurezza del bacino portuale e la sistemazione della nuova imboccatura sulla base delle previsioni del redigendo P.R.P. (finanziamento pubblico)	Euro	10	ML
- miglioramento dell'utilizzazione del bacino portuale con l'aumento dei posti barca, mediante ristrutturazione e/o ampliamento delle banchine e dei pontili – (finanziamento pubblico e/o privato)	Euro	4	ML
- sistemazione aree a terra e realizzazione delle opere necessarie alla piena integrazione del porto alla città, mediante la costruzione dei servizi necessari, la riqualificazione ambientale e la creazione di percorsi ciclabili e pedonali - (investimenti pubblico e/o privato)	Euro	6	ML

TOTALE PORTO DI NUMANA Euro 20 ML

PROGRAMMA INTERVENTI – STIMA DI MASSIMA

8.6 PORTO DI CIVITANOVA MARCHE

- intervento di messa in sicurezza dell'attuale bacino portuale mediante la sistemazione dell'imboccatura con il prolungamento del molo di sopraflutto – opere di 1ª Fase P.R.P. – (finanziamento pubblico)	Euro	6	ML
- realizzazione nuova darsena nord per imbarcazione da diporto – 2 ª Fase P.R.P. – e relativi servizi a terra – (investimento privato D.P.R. 509/97)	Euro	20	ML
- completamento ed integrazione banchinamenti bacino portuale interno - (finanziamenti pubblici e/o privati)	Euro	4	ML
- integrazione pontili interni per la nautica da diporto - (finanziamenti privati)	Euro	2	ML
- sistemazione a terra delle opere necessarie per la piena integrazione del porto con la città e realizzazione dei servizi per le varie attività portuali - (investimenti pubblici e/o privati)	Euro	6	ML

TOTALE PORTO DI CIVITANOVA MARCHE Euro 38 ML

PROGRAMMA INTERVENTI – STIMA DI MASSIMA

8.7 PORTO DI PORTO SAN GIORGIO

- interventi di riqualificazione dell'area portuale con la realizzazione dei servizi necessari e le strutture per la integrazione del porto con la città secondo le previsioni del P.R.P. adottato – (investimenti privati in regime di concessione demaniale marittima)	Euro 15 ML

TOTALE PORTO DI PORTO SAN GIORGIO Euro 15 ML

PROGRAMMA INTERVENTI – STIMA DI MASSIMA

8.8 PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

- prolungamento molo sopraflutto per realizzazione nuova imboccatura secondo previsione P.R.P. - (finanziamento pubblico)	Euro	10	ML
- costruzione nuova darsena nord - (finanziamento pubblico e/o privato)	Euro	25	ML
- migliore distribuzione e utilizzazione degli ormeggi all'interno dell'ampio bacino del porto storico, con la possibilità di fare fronte, oltre all'attività della pesca, anche alle nuove esigenze per il naviglio minore e da diporto – (finanziamento pubblico e/o privato)	Euro	5	ML
- sistemazione aree a terra e servizi per le varie attività portuali - (finanziamenti pubblici e/o privati)	Euro	5	ML

TOTALE PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO Euro 45 ML

PROGRAMMA INTERVENTI – STIMA DI MASSIMA

8.9 RIDOSSI E/O PUNTI DI ORMEGGIO LUNGO LA COSTA

- ridossi e/o punti di ormeggi per la nautica da diporto, per la cantieristica e per la pesca, di cui alle indicazioni riportate nel capitolo 5.4.2. – (finanziamenti privati)	Euro	17	ML

TOTALE RIDOSSI E PUNTI DI ORMEGGIO Euro 17 ML

TOTALE GENERALE Euro 660 ML